**Téléchargé à partir de** https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2023041249~gtnsizvgra

**Date de publication :** 6 avril 2023 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

# ORDONNANCE DU 17 MARS 2023 RELATIVE À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES CONTENU

## Contenu


- CHAPITRE 1er. Généralités
- CHAPITRE 2. Objet et champ d’application
- CHAPITRE 3. Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d’infrastructure
- CHAPITRE 4. Audits de sécurité routière pour les projets d’infrastructure
- CHAPITRE 5. Évaluation de la sécurité de l’ensemble du réseau routier
- CHAPITRE 6. Inspections de sécurité routière périodiques
- CHAPITRE 7. Adoption et communication de lignes directrices
- CHAPITRE 8. Gestion des données par établissement de rapports
- CHAPITRE 9. Dispositions abrogatoires et finales
- Annexe Tableau de concordance

## CHAPITRE 1er. — Généralités

**Article 1er.** La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

**Art. 2.** Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1° « autoroute » : une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;
b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier ;
c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute ;

2° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;

3° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;

4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;

5° « infrastructure routière » : les infrastructures routières telles que décrites aux articles 17 à 19 du règlement (UE) nº 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;

6° « inspection de sécurité routière ciblée », une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;

7° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;

8° « lignes directrices » : les mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente ordonnance ;

9° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ou sur la répartition spatiale des usagers ;

10° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) nº 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;

11° «route principale » : une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ;

12° : « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés et les utilisateurs d'engins de déplacement (micro mobilité).

## CHAPITRE 2. — Objet et champ d'application

**Art. 3.** La présente ordonnance transpose partiellement la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières telle que modifiée par la directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

**Art. 4.** § 1er. La présente ordonnance s'applique, au stade de leur conception, de leur construction ou de leur exploitation, aux infrastructures routières du réseau routier suivant :

1° les routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, les autoroutes et les autres routes principales, y compris les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels ;

2° les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau d'infrastructure routière relevant du champ d'application de la présente ordonnance ;

3° les infrastructures routières non couvertes par les points 1° et 2° qui sont situées en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menées à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne

sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

**§ 2.** La présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers, couverts par l'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

**§ 3.** Le gouvernement peut étendre les dispositions de la présente ordonnance aux infrastructures routières du réseau routier ne faisant pas partie du réseau énuméré au paragraphe 1er.

**Art. 5.** La présente ordonnance prescrit l'instauration et la mise en oeuvre des procédures relatives :

1° aux évaluations des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure ;

2° aux audits de sécurité routière des projets d'infrastructure ;

3° aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ;

4° aux inspections de sécurité routière.

## CHAPITRE 3. — Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

**Art. 6.** § 1er. Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée, pour chaque projet d'infrastructure, par l'organisme désigné par le Gouvernement.

**§ 2.** Cette évaluation est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure.

**§ 3.** Cette évaluation indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

**Art. 7.** § 1er. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est réalisée sur la base des critères indicatifs suivants :

1° Les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :

a) la définition du problème ;
b) la situation actuelle et le scénario du statu quo ;
c) les objectifs de sécurité routière ;
d) l'analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
e) la comparaison des options, la présentation de l'éventail de solutions possibles ;

2° Les éléments à prendre en compte :

a) les décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
b) le choix des itinéraires et la nature du trafic ;
c) les répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple sorties, intersections, passages à niveau) ;
d) les usagers de la route, notamment les usagers vulnérables ;
e) le trafic (par exemple le volume du trafic, la catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
f) la saisonnalité et les conditions climatiques ;
g) la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
h) l'activité sismique.

**§ 2.** Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères indicatifs énumérés au paragraphe 1er au regard de l'évolution du cadre européen.

## CHAPITRE 4. — Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

**Art. 8.** Des audits de sécurité routière sont effectués par des auditeurs pour tous les projets d'infrastructure. Ils font partie intégrante du processus de conception de chaque projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

**Art. 9.** § 1er. L'auditeur est désigné par le Gouvernement et ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concernée.

**§ 2.** Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, le Gouvernement veille à ce que les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables

et aux infrastructures qui leur sont destinées.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente ordonnance suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

Les auditeurs de sécurité routière doivent être en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont reconnus.

Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

1° ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité
routière et de l'analyse des accidents ;

2° les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux alinéas 2 à 4.

Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession du certificat d'aptitude.

**Art. 10.** § 1er. L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. L'auditeur s'appuiera sur les éventuelles orientations formulées par la Commission européenne et sur les critères indicatifs suivants :

1° les critères applicables au stade de la conception :

a) la situation géographique (par exemple l'exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), les conditions saisonnières et climatiques et les activités sismiques ;
b) les types de jonction et la distance entre les points de jonction ;
c) le nombre et le type de voies ;
d) les types de trafic pouvant emprunter la nouvelle route ;
e) la fonctionnalité de la route dans le réseau ;
f) les conditions météorologiques ;
g) les vitesses de conduite ;
h) les profils en travers (par exemple la largeur de la chaussée, les pistes cyclables et les chemins piétonniers) ;
i) les alignements horizontaux et verticaux ;
j) la visibilité ;
k) la disposition des points de jonction ;
l) les transports publics et les infrastructures publiques ;
m) les passages à niveau ;
n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables à savoir les piétons, les cyclistes (y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse), les deux- roues motorisés ; la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes, les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone, la séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou l'existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures ;

2° les critères applicables au stade de la conception détaillée :

a) le tracé ;
b) la signalisation et le marquage cohérents ;
c) l'éclairage des routes et les intersections éclairées ;
d) les équipements de bords de route ;
e) l'environnement de bord de route dont la végétation ;
f) les obstacles fixes en bord de route ;
g) les aménagements d'aires de stationnement sûres ;
h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables : dispositions pour les piétons, dispositions pour les cyclistes, dispositions pour les deux-roues motorisés ;
i) les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables) ;

3° les critères applicables au stade de la pré-mise en service :

a) la sécurité des usagers de la route et la visibilité en diverses circonstances, telles que l'obscurité, et dans des conditions météorologiques normales ;
b) la lisibilité de la signalisation et du marquage ;
c) l'état de la chaussée ;

4° les critères applicables au début de l'exploitation :

a) l'évaluation de la sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

**§ 2.** Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 1er au regard de l'évolution du cadre européen.

**§ 3.** La réalisation d'un audit à un chaque phase peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

**§ 4.** Le rapport d'audit se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause, l'autorité en charge du projet d'infrastructure justifie ce choix dans une annexe au rapport d'audit.

## CHAPITRE 5. — Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

**Art. 11.** § 1er. Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation par l'organisme désigné par le Gouvernement.

Cette évaluation analyse le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et

2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves.

**§ 2.** La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sera effectuée au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier seront effectuées au minimum tous les cinq ans.

**§ 3.** Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'organisme désigné par le Gouvernement s'appuiera sur les orientations fournies par la Commission européenne sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité et sur les critères indicatifs suivants :

1° Généralités :

a) les types de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
b) la longueur du tronçon routier ;
c) les types de zone (urbaine, rurale) ;
d) les activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
e) la densité des ponts d'accès aux propriétés ;
f) la présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
g) la présence de travaux routiers ;
h) la présence d'aires de stationnement ;

2° Volumes du trafic :

a) les volumes du trafic ;
b) les volumes de motocycles observés ;
c) les volumes de piétons observés des deux côtés, « le long » ou « traversant » ;
d) les volumes de bicyclettes observés des deux côtés, « le long » ou « traversant » ;
e) les volumes de poids lourds observés ;
f) l'estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
g) l'estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;

3° Les données relatives aux accidents :

a) le nombre de tués sur la route, le lieu et la cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'usagers de la route ;

4° Les caractéristiques d'exploitation :

a) la limitation de vitesse (générale, pour les motocycles, pour les camions) ;
b) la vitesse d'exploitation (85e centile) ;
c) la régulation de la vitesse et/ou la modération du trafic ;
d) la présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
e) l'avertissement de zone scolaire ;
f) la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées ;

5° Les caractéristiques géométriques :

a) les caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes), y compris leur variabilité ;
b) le tracé en plan ;
c) le profil en long ;
d) la visibilité et les distances de visibilité ;

6° Les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :

a) l'environnement de bord de route et les zones de sécurité ;
b) les obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;
c) la distance des obstacles par rapport au bord de route ;
d) la densité des obstacles ;
e) les bandes rugueuses ;
f) les dispositifs de retenue routiers ;

7° Les ponts et tunnels :

a) la présence et le nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;
b) la présence et le nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;
c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure ;

8° Les intersections :

a) le type d'intersection et le nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;
b) la canalisation du trafic ;
c) la qualité des intersections ;
d) le volume des intersections ;
e) la présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique) ;

9° L'entretien :

a) les défauts de la chaussée ;
b) l'adhérence de la chaussée ;
c) l'état des accotements (y compris la végétation) ;
d) l'état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;
e) l'état des dispositifs de retenue routiers ;

10° les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :

a) les passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
b) les passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
c) les clôtures piétonnières ;
d) la présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
e) les équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables et autres) ;
f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;
g) la présence de passage pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées ;

11° les systèmes pré/post collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :

a) les centres opérationnels de réseau et les autres dispositifs de patrouille ;
b) les mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents, les systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
c) les systèmes de gestion des incidents ;
d) les systèmes de communication avec les services d'urgence.

**§ 4.** Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard du cadre européen.

**§ 5.** Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1er, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, l'organisme en charge de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

**Art. 12.** § 1er. Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont

suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

**§ 2.** Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts désignés par le Gouvernement, étant entendu qu'un membre au moins de l'équipe d'experts possède une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

**§ 3.** Ces experts peuvent prendre en compte les éléments indicatifs suivants pour la sécurité routière ciblée :

1° Le tracé de la route et le profil en travers :

a) la visibilité et la distance de visibilité ;
b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée ;
c) le tracé lisible (« lisibilité » du tracé pour les usagers de la route) ;
d) les accès aux propriétés et les aménagements adjacents ;
e) les accès des véhicules de service et d'urgence ;
f) le traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
g) l'aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais) ;

2° Les intersections et les échangeurs :

a) la pertinence du type d'intersection/échangeur ;
b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
c) la visibilité et la lisibilité (perception) des intersections ;
d) la visibilité à l'intersection ;
e) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
f) le contrôle de la circulation aux intersections (par exemple l'arrêt contrôlé, les feux de circulation) ;
g) la présence de passages pour piétons et cyclistes ;

3° Les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :

a) les dispositions pour les piétons ;
b) les dispositions pour les cyclistes ;
c) les dispositions pour les deux-roues motorisés ;
d) les transports publics et infrastructures publiques ;
e) les passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique) ;

4° L'éclairage, la signalisation et le marquage :

a) la signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
b) la lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
c) les panneaux de signalisation ;
d) la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation ;
e) la lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroréflectivité par temps sec et humide) ;
f) le contraste approprié du marquage routier ;
g) l'éclairage des routes et des intersections éclairées ;
h) les équipements de bord de route appropriés ;

5° Les feux de signalisation :

a) l'exploitation ;
b) la visibilité ;

6° Les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :

a) l'environnement de bord de route, dont la végétation ;
b) les dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
c) les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables ;
d) le traitement des extrémités de glissières ;
e) les dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
f) les clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint) ;

7° La chaussée :

a) les défauts de la chaussée ;
b) l'adhérence ;
c) les matériaux/graviers/pierres meubles ;

d) l'accumulation d'eau, les évacuations des eaux ;

8° Les ponts et tunnels :

a) la présence et le nombre de ponts ;
b) la présence et le nombre de tunnels ;
c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure ;

9° Les autres éléments :

a) la mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
b) les dispositions pour les poids lourds ;
c) les éblouissements causés par les phares ;
d) les travaux routiers : activités dangereuses en bord de route ;
e) les informations appropriées dans les équipements STI (par exemple les panneaux à message variables) ;
f) la faune sauvage et les animaux ;
g) les avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

**§ 4.** Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard de l'évolution de cadre européen.

**§ 5.** Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires.

En particulier, l'organisme désigné par le Gouvernement identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers, en prenant également en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.

**§ 6.** Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en oeuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

**§ 7.** L'organisme désigné par le Gouvernement met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en oeuvre des actions correctives identifiées.

**Art. 13.** En ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière, le Gouvernement adopte les procédures actuelles et futures en prenant en considération les éventuels actes d'exécutions adoptés par la Commission européenne pour dégager des spécifications communes aux État membres pour assurer une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite.

## CHAPITRE 6. — Inspections de sécurité routière périodiques

**Art. 14.** § 1er. Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques. Le Gouvernement détermine la fréquence de ces inspections dans le but de maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Ces inspections prennent en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.

**§ 2.** L'organisme désigné par le Gouvernement veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organismes intervenant dans la mise en oeuvre de la présente ordonnance et de la directive 2004/54/CE.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées par les autorités en charge des routes et des tunnels avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

**§ 3.** Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 15, le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

## CHAPITRE 7. — Adoption et communication de lignes directrices

**Art. 15.** § 1er. Le Gouvernement adopte des lignes directrices afin d'aider les organismes qu'il a désignés à appliquer la présente ordonnance.

**§ 2.** Le Gouvernement communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

## CHAPITRE 8. — Gestion des données par établissement de rapports

**Art. 16.** § 1er. L'organisme désigné par le Gouvernement dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une infrastructure routière tombant sous le champ d'application de la présente ordonnance. Ce rapport contient un calcul du coût social moyen d'un accident mortel et du coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le territoire. Le Gouvernement peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

**§ 2.** Les éléments d'information suivants doivent être repris dans ces rapports d'accident :

1° la localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS ;

2° les images et/ou les diagrammes du lieu de l'accident ;

3° la date et l'heure de l'accident ;

4° les informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;

5° la gravité de l'accident ;

6° les caractéristiques des personnes concernées telles que l'âge, le sexe, la nationalité, le taux d'alcoolémie, l'usage ou non d'équipements de sécurité ;

7° les données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;

8° les données relatives à l'accident telles que le type d'accident, le type de collision, les manoeuvres du véhicule et du conducteur ;

9° chaque fois que cela est possible, les informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

**§ 3.** Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 2 au regard de l'évolution du cadre européen.

**Art. 17.** § 1er. Le Gouvernement soumet un rapport à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément au chapitre 5.

Le cas échéant, ce rapport présente également la liste des dispositions des orientations régionales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables.

**§ 3.** À partir du 31 octobre 2025, ce rapport est soumis tous les cinq ans à la Commission européenne par le Gouvernement.

## CHAPITRE 9. — Dispositions abrogatoires et finales

**Art. 18.** L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

**Art. 19.** La présente ordonnance entre en vigueur le lendemain de sa publication au Moniteur belge.

## Annexe — Tableau de concordance

PDF