

22 décembre 2010

Décret relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

Ce décret a été modifié par:

- le décret du 11 décembre 2014;
- le décret du 17 décembre 2015;
- le décret du 21 décembre 2016.

Session 2010-2011.

Documents du Parlement wallon. - 299 (2010-2011) - n^{os} 1 à 12.

Compte rendu intégral. Séance plénière du 21 décembre 2010.

Discussion.

Compte rendu intégral. Séance plénière du 22 décembre 2010.

Vote.

Modifié par : [le Décret du 24 mars 2022](#)

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit:

Chapitre premier

Transposition de la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Art. 1^{er}.

Le présent décret transpose la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Art. 2.

Le présent décret prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.

Il s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Il ne s'applique pas aux tunnels qui tombent sous le couvert du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut également appliquer les dispositions du présent décret aux infrastructures de transport routier sur le territoire de la Région wallonne mais ne faisant pas partie dudit réseau routier transeuropéen.

Art. 3.

Aux fins du présent décret, on entend par:

– réseau routier transeuropéen: réseau routier défini à la section 2 de l'annexe I^{re} de la Décision n^o 661 /2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et illustré par des cartes géographiques ou décrit dans l'annexe II de ladite Décision;

– organe compétent: tout organisme public ou privé, établi au niveau régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre du présent décret, y compris des organismes désignés

comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur du présent décret, s'ils répondent aux exigences du présent décret, à savoir le gestionnaire de la voirie ou son délégué;

– évaluation des incidences sur la sécurité routière: 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;

– audit de sécurité routière: contrôle indépendant, détaillé, 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;

– classification des tronçons à forte concentration d'accidents: méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation en fonction du nombre d'accidents;

– classification de la sécurité du réseau: méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;

– inspection de sécurité: vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;

– lignes directrices: mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans le présent décret;

– 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.

Art. 4.

Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée pour tous les projets d'infrastructure.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure compte tenu des critères établis à l'annexe 1^{re}.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière 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.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

Art. 5.

Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure compte tenu des critères fixés à l'annexe 2. Un auditeur est désigné conformément à l'article 9 pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. Les audits peuvent être confiés à des équipes d'auditeurs.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

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.

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 selon les indications de l'annexe 2, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa 4 se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

Art. 6.

La classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau sont fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans compte tenu des critères visés à l'annexe 3 du présent décret.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe 3, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe 3 précitée, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages /coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Si le Gouvernement décide d'utiliser une signalisation, celle-ci est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

Art. 7.

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Le Gouvernement adopte un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application des mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

Art. 8.

Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

Art. 9.

Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par le présent décret 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 le 19 décembre 2008 sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions prévues par le présent décret, les auditeurs répondent aux exigences suivantes:

a) posséder un certificat d'aptitude et 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;

b) satisfaire aux exigences visées aux alinéas 2 et 3 dans les deux ans de l'adoption des lignes directrices visées à l'article 8 et au plus tard à partir du 19 décembre 2013;

c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Le Gouvernement précise les modalités d'application du présent article.

Chapitre II

Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

Art. 10.

Il est créé un Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière, ci-après dénommé le Conseil.

Art. 11.

Le Conseil a pour missions:

- de mener à bien toute réflexion utile et de formuler des propositions afin de réduire le nombre et la gravité d'accidents de la circulation;
- d'inscrire l'action de la Région wallonne dans une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière;
- de proposer un programme d'actions au sein d'un plan régional de sécurité routière et d'en assurer le suivi;
- de rendre un avis sur toutes questions et tous sujets qui lui sont soumis par un membre du Gouvernement.

Le Conseil peut rendre un avis d'initiative concernant toute question relative à la sécurité routière.

Art. 12.

(Le Conseil est composé de trente et un membres effectifs et de trente et un membres suppléants nommés par le Gouvernement, dont:

- 1° un représentant de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière;
- 2° un représentant de l'Administration régionale en charge des routes;
- 3° un représentant de l'Administration régionale en charge de la mobilité;
- 4° un représentant de la SOFICO;
- 5° un représentant de l'Institut belge pour la Sécurité routière;
- 6° un représentant du Centre de Recherche routière;
- 7° un représentant de la Commission permanente de la Police locale;
- 8° un représentant de la Police fédérale;
- 9° un représentant du Collège des Procureurs généraux;
- 10° un représentant de l'Union des Villes et Communes de Wallonie;
- 11° un représentant de l'enseignement obligatoire proposé par la Communauté française;
- 12° un représentant de l'enseignement obligatoire proposé par la Communauté germanophone;
- 13° un représentant de la Ligue des Familles;
- 14° un représentant des associations de promotion d'une conduite automobile responsable, parmi les associations représentatives;
- 15° trois représentants des associations de victimes de la route parmi les associations représentatives;

- 16° un représentant de l'Union professionnelle des Entreprises d'Assurance;
- 17° un représentant de la formation à la conduite, parmi les associations représentatives;
- 18° deux représentants du transport de personnes par route, proposés par leur fédération;
- 19° un représentant des automobilistes, parmi les associations représentatives;
- 20° un représentant des entreprises automobiles, proposé par le Conseil économique et social de Wallonie;
- 21° un représentant des motocyclistes, parmi les associations représentatives;
- 22° un représentant des cyclistes, parmi les associations représentatives;
- 23° deux représentants des piétons et des personnes à mobilité réduite, parmi les associations représentatives;
- 24° un représentant des taxis;
- 25° un représentant du Groupement des Organismes agréés de Contrôle automobile;
- 26° deux représentants du transport de marchandises par route, proposés par le Conseil économique et social de Wallonie.

La nomination des représentants proposés par les associations représentatives se fait sur la base d'un appel à candidatures lancé à l'attention de ces associations sur le site Internet du Conseil.

L'absence de proposition de représentants par d'autres entités de l'État fédéral que la Région wallonne ou le fait que ces derniers n'assistent pas aux réunions du Conseil ne compromet pas le fonctionnement dudit Conseil, ni n'influence la validité de ses actes.

Les membres du Conseil désignent en leur sein le président et le vice-président de ce Conseil. – DRW du 21 décembre 2016, art. 1^{er})

Art. 13.

(Le siège du Conseil et son secrétariat sont établis dans les locaux de l'organisme dont le représentant assure la Présidence de ce Conseil. – DRW du 11 décembre 2014, art. 169) Le décret du 17 décembre 2015 (article 185) a inséré une modification en tous points similaires à celle du décret du 11 décembre 2014;

Le décret du 21 décembre 2016 (article 2) a inséré une modification en tous points similaires à celle du décret du 11 décembre 2014.

Art. 14.

L'article 1^{er}, 2° du décret du 6 novembre 2008 portant rationalisation de la fonction consultative est complété par le tiret suivant:

« - le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. »

Chapitre III

Modifications du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques

Art. 15.

Dans le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, il est inséré un article 4 *bis*, rédigé comme suit:

« Art. 4 *bis*. Le Gouvernement est habilité à restreindre ou à interdire la circulation, sur le domaine public régional routier ou sur les voies hydrauliques, ou sur une partie de ceux-ci, pour un ou des motifs visés à l'article 1^{er}.

Dans ce cas, le Gouvernement prévoit les itinéraires de déviation éventuellement nécessaires. »

Art. 16.

À l'article 5, §1^{er} du même décret, il est ajouté un point 4° rédigé comme suit:

« 4° ceux qui utilisent le domaine public régional en infraction à un arrêté pris en vertu de l'article 4 *bis* . »

Au même article du décret, il est ajouté un §3 libellé comme suit:

« §3. Sont punissables d'une amende ceux qui conduisent un véhicule dont la masse au sol en-dessous d'un des essieux excède de plus de 5 % le maximum autorisé. Cette amende est de:

- 1° 50 euros à 5.000 euros en cas de surcharge de moins de 500 kg;
- 2° 100 euros à 10.000 euros en cas de surcharge de 500 kg à moins de 1 000 kg;
- 3° 200 euros à 20.000 euros en cas de surcharge de 1 000 kg à moins de 1 500 kg;
- 4° 300 euros à 30.000 euros en cas de surcharge de 1 500 kg à moins de 2 000 kg;
- 5° 500 euros à 50.000 euros en cas de surcharge de 2 000 kg à moins de 3 000 kg;
- 6° 750 euros à 75.000 euros en cas de surcharge de 3 000 kg et plus. »

Art. 17.

À l'article 6, §1^{er}, alinéa 1^{er} du même décret, les mots « , statutaires ou contractuels » sont insérés entre les mots « régionaux » et « désignés ».

Art. 18.

À l'article 8, alinéa 1^{er} du même décret, les mots « ou en cas de dégradation causée à la voirie publique régionale à l'occasion d'une infraction visée à l'article 5, §1^{er}, 4° ou §3

» sont insérés entre les mots « l'article 5, §1^{er}, 1°, et §2, 2° et 3°, » et « , l'autorité gestionnaire ».

Art. 19.

Dans le même décret, entre les chapitres V et VI, il est inséré un chapitre V *bis* et un article 8 *bis* comme suit:

« CHAPITRE V *bis* . - De la perception immédiate

Art. 8 *bis* . Une somme d'argent peut être immédiatement perçue, avec l'accord du contrevenant, par le policier domanial qui constate une infraction à l'article 5.

Le montant de la perception immédiate est de 150 euros pour les infractions visées à l'article 5, §1^{er}, et de 50 euros pour les infractions visées à l'article 5, §2.

En cas d'infraction à l'article 5, §3, le montant de la perception immédiate est de:

- 1° 50 euros en cas de surcharge de moins de 500 kg;
- 2° 100 euros en cas de surcharge de 500 kg à moins de 1 000 kg;
- 3° 200 euros en cas de surcharge de 1 000 kg à moins de 1 500 kg;
- 4° 300 euros en cas de surcharge de 1 500 kg à moins de 2 000 kg;
- 5° 500 euros en cas de surcharge de 2 000 kg à moins de 3 000 kg;
- 6° 750 euros en cas de surcharge de 3 000 kg et plus.

Le policier domanial communique sa décision au procureur du Roi.

Le Gouvernement détermine les modalités de perception et d'indexation de la somme.

Le paiement immédiat de la somme éteint la possibilité d'infliger au contrevenant une amende administrative pour le fait visé.

Le paiement immédiat de la somme prélevée n'empêche pas le procureur du Roi de faire application des articles 216 *bis* ou 216 *ter* du Code d'instruction criminelle, ni d'engager des poursuites pénales. En cas d'application des articles 216 *bis* ou 216 *ter* du Code d'instruction criminelle, la somme immédiatement perçue est imputée sur la somme fixée par le Ministère public et l'excédent éventuel est remboursé.

En cas de condamnation de l'intéressé, la somme immédiatement perçue est imputée sur les frais de justice dus à l'État et sur l'amende prononcée, et l'excédent éventuel est remboursé.

En cas d'acquiescement, la somme immédiatement perçue est restituée.

En cas de condamnation conditionnelle, la somme immédiatement perçue est restituée après déduction des frais de justice. ».

Art. 20.

§1^{er}. À l'article 9, §1^{er} du même décret, il est inséré un alinéa 3 libellé comme suit:

« Pour les infractions visées à l'article 5, §3, le montant de l'amende administrative est de:

- 1° 50 euros à 5.000 euros en cas de surcharge de moins de 500 kg;
- 2° 100 euros à 10.000 euros en cas de surcharge de 500 kg à moins de 1 000 kg;
- 3° 200 euros à 20.000 euros en cas de surcharge de 1 000 kg à moins de 1 500 kg;
- 4° 300 euros à 30.000 euros en cas de surcharge de 1 500 kg à moins de 2 000 kg;
- 5° 500 euros à 50.000 euros en cas de surcharge de 2 000 kg à moins de 3 000 kg;
- 6° 750 euros à 75.000 euros en cas de surcharge de 3 000 kg et plus. »

§2. Dans le même article 9, §2, alinéa 1^{er}, le mot « nonante » est remplacé par le mot « soixante ».

§3. Le deuxième alinéa du §3 et le troisième alinéa du §8 du même article 9 sont abrogés.

Art. 21.

À l'article 2 du décret du 17 décembre 1992 créant des fonds budgétaires en matière de travaux publics, l'alinéa 2 est complété par un point *d*) rédigé comme suit:

« d) des amendes administratives perçues en vertu de l'article 9 du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et les perceptions immédiates versées sur la base de l'article 8 *bis* du même décret, lorsque l'infraction a été commise sur le domaine public régional routier. »

À l'article 3 du même décret, l'alinéa 2 est complété par un point *d*) rédigé comme suit:

« d) des amendes administratives perçues en vertu de l'article 9 du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et les perceptions immédiates versées sur la base de l'article 8 *bis* du même décret, lorsque l'infraction a été commise sur le domaine public régional des voies hydrauliques. »

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge .
Namur, le 22 décembre 2010.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre du Développement durable et de la Fonction publique,

J.-M. NOLLET

Le Ministre du budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports,

A. ANTOINE

Le Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles,

J.-C. MARCOURT

Le Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville,

P. FURLAN

La Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances,

Mme E. TILLIEUX

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,

B. LUTGEN

Annexe 1^{re} au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

EVALUATION DES INCIDENCES SUR LA SECURITE ROUTIERE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:

- a) définition du problème;**
- b) situation actuelle et scénario de statu quo;**
- c) objectifs de sécurité routière;**
- d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;**
- e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;**
- f) présentation de l'éventail de solutions possibles.**

2. Eléments à prendre en compte:

- a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;**
- b) choix des itinéraires et nature du trafic;**

- c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);**
- d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);**
- e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);**
- f) saisonnalité et conditions climatiques;**
- g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;**
- h) activité sismique.**

Vu pour être annexé au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

Annexe 2 au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

AUDITS DE SECURITE ROUTIERE POUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

1. Critères applicables au stade de la conception:

- a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;**
- b) types de jonction et distance entre les points de jonction;**
- c) nombre et type de voies;**
- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;**
- e) fonctionnalité de la route dans le réseau;**
- f) conditions météorologiques;**
- g) vitesses de conduite;**
- h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);**
- i) alignements horizontaux et verticaux;**
- j) visibilité;**
- k) disposition des points de jonction;**
- l) transports publics et infrastructures publiques;**
- m) passages à niveau.**

2. Critères applicables au stade de la conception détaillée:

- a) tracé;**
- b) signalisation et marquage cohérents;**
- c) éclairage des routes et des intersections éclairées;**
- d) équipements de bord de route;**
- e) environnement de bord de route, dont végétation;**
- f) obstacles fixes en bord de route;**
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres;**
- h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);**
- i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).**

3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service:

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

4. Critères applicables au début de l'exploitation: évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux

stades précédents.

Vu pour être annexé au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

Annexe 3 au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques

CLASSIFICATION DES TRONÇONS A FORTE CONCENTRATION D'ACCIDENTS ET CLASSIFICATION DE LA SECURITE DU RESEAU

1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance.

2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories.

Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que le nombre et la concentration des accidents, la typologie des accidents.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

3. Eléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts:

- a) la description du tronçon routier;**
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;**
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;**
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;**
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en œuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple:**
 - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route;**
 - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local;**
 - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité;**
 - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers;**
 - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation;**
 - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches;**
 - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée;**
 - la modification des dispositifs de retenue routiers;**
 - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central;**
 - la modification des schémas de dépassement;**
 - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau;**
 - la modification de l'alignement;**
 - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence;**
 - l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic;**
 - la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route;**
 - la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur;**
 - la remise en état ou le remplacement de la chaussée;**
 - l'utilisation de signaux intelligents;**
 - l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins**

d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

Vu pour être annexé au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.