

24 mars 2022

Décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Session 2021-2022

Documents du Parlement wallon, [845 \(2021-2022\) nos 1 à 4.](#)

Compte rendu intégral, séance plénière du 23 mars 2022.

Discussion.

Vote.

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

Art. 1^{er}.

Le présent décret transpose partiellement la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Art. 2.

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

Il s'applique au réseau routier au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Il s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par l'alinéa 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés 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.

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 routes qui ne sont pas visées aux alinéas 2 et 3.

Art. 3.

Aux fins du présent décret, l'on entend par :

1° l'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;

2° l'évaluation des incidences sur la sécurité routière : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau routier existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;

3° l'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;

4° l'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;

5° les 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 le présent décret;

6° l'organe compétent : tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et qui participe, en raison de ses compétences, à la mise en oeuvre du présent décret, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents et 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;

7° le projet d'infrastructure : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau routier existant ayant des effets sur les débits de circulation;

8° le réseau routier : l'ensemble des routes et voies publiques affectées à la circulation par terre relevant de la gestion directe ou déléguée de la Région wallonne;

9° le réseau routier transeuropéen : les réseaux routiers répertoriés par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE;

10° les usagers de la route vulnérables : les usagers de la route non motorisés, en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux roues motorisés.

Art. 4.

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

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

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit toutes les informations nécessaires à l'analyse des coûts et des avantages des différentes options évaluées.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article dont l'auteur de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et la manière de la réaliser.

Art. 5.

Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure compte tenu des éléments indicatifs fixés à l'annexe 2. Un auditeur est désigné conformément à l'article 14 pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. Les audits peuvent être confiés à des équipes d'auditeurs, pour autant qu'un membre de l'équipe au moins est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 14.

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 3 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.

Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation concerné par le présent décret.

Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ont pour but d'analyser le risque d'accident et la gravité de ces accidents, en s'appuyant principalement sur un examen visuel, soit sur place, soit par

des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route ainsi que sur 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 par rapport au flux de trafic.

La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est effectuée au plus tard le 31 décembre 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont effectuées au moins tous les cinq ans, afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, compte tenu des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 4.

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

Art. 7.

Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité périodiques par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure en question.

La sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers repris par le décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, est assurée par des inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en oeuvre du présent décret et du décret du 19 décembre 2007.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées au moins tous les six ans afin de maintenir des niveaux de sécurité adéquats.

Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 13, le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie et met en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

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

Art. 8.

Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 6 sont suivis soit par des inspections de sécurité routière ciblées, soit par des mesures correctives directes.

Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts, en tenant compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 3. Parmi les membres de l'équipe d'experts, un membre au moins répond aux exigences visées à l'article 14, alinéa 4.

Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées qui visent à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les inspections identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

Les mesures correctives ciblent en priorité 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.

Le gestionnaire de la voirie établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en oeuvre des actions correctives identifiées.

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

Art. 9.

Chacune des procédures énoncées aux articles 4 à 8 tient compte des besoins des usagers de la route vulnérables.

Art. 10.

Toutes les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière prennent en compte la lisibilité et la détectabilité de ceux-ci pour les conducteurs et les systèmes d'aides à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies.

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

Art. 11.

Le Gouvernement met en place un système en ligne accessible à tous les usagers de la route qui permet la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules, concernant des événements, ainsi que toutes autres informations relatives à la sécurité perçues par le déclarant comme un événement qui représente un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

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

Art. 12.

L'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 2.

Dans ce rapport se retrouvent les éléments d'information énumérés à l'annexe 5, ainsi que le nombre de personnes décédées et blessées.

Il est calculé le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave qui se produit sur le territoire au moins tous les cinq ans.

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

Art. 13.

Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure, l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections de sécurité routière périodiques dont la fréquence des inspections de sécurité routière périodiques, et le suivi des procédures pour les routes en exploitation.

Art. 14.

Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière. Les programmes de formation contiennent les aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables y compris les infrastructures qui leur sont destinées.

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 certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent décret sont reconnus.

Afin d'être désignés pour remplir les missions prévues par le présent décret, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- 1° ils possèdent 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;
- 2° ils satisfont aux exigences visées aux alinéas 2 et 3 dans les deux ans de l'adoption des lignes directrices visées à l'article 13;
- 3° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ils ne participent pas, 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 y compris les prérequis à la fonction d'auditeurs de sécurité, les conditions de réussite de la formation initiale, la durée de validité du certificat d'aptitude, les conditions de reconduction du certificat d'aptitude, la reconnaissance des titres, attestations et certificats délivrés par un organisme habilité dans un autre Etat membre de l'Union européenne.

Art. 15.

Le Gouvernement soumet un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité, soit le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement, de l'ensemble du réseau routier évalué conformément à l'article 6.

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

A partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

Art. 16.

Le chapitre 1^{er} du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, comportant les articles 1 à 9, est abrogé.

Art. 17.

Le présent décret produit ses effets le 17 décembre 2021.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge.
Namur, le 24 mars 2022.

Le Ministre-Président

E. DI RUPO

Le Vice-Président et Ministre de l'Economie, du Commerce extérieur, de la Recherche et de l'Innovation, du Numérique, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture, de l'IFAPME et des Centres de compétences

W. BORSUS

Le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures

Ph. HENRY

La Vice-Présidente et Ministre de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, de l'Action sociale et de l'Economie sociale, de l'Egalité des chances et des Droits des femmes

Ch. MORREALE

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière

V. DE BUE

Le Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville

Ch. COLLIGNON

Le Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives

A. DOLIMONT

La Ministre de l'Environnement, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité et du Bien-être animal

C. TELLIER

Annexe 1^{re}

Eléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

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

- a) la définition du problème;
- b) la situation actuelle et scénario de 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, dont l'analyse du rapport coûts et avantages;
- f) 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) les choix des itinéraires et nature du trafic;
- c) les répercussions éventuelles sur les réseaux routiers existants, par exemple, sorties, intersections, passages à niveau;
- d) les usagers de la route, 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 conditions climatiques;
- g) la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) l'activité sismique.

Annexe 2

Eléments indicatifs des audits de sécurité routière

1. Les critères applicables au stade de la conception :

- a) la situation géographique, par exemple, l'exposition aux glissements de terrain, les inondations, les avalanches, les conditions saisonnières et climatiques ainsi que l'activité sismique;
- 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 trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- e) la fonctionnalité de la route dans le réseau;
- f) les conditions météorologiques;
- g) la vitesse de conduite;
- h) les profils en travers par exemple, la largeur de la chaussée, les pistes cyclables, 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 :

- i) les dispositions pour les piétons;
- ii) les dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse;
- iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
- iv) la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes;
- v) les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone;
- vi) la séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou 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 les marquages cohérents;
- c) l'éclairage des routes et des intersections;
- d) l'équipement de bord de route;
- e) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
- f) les obstacles fixes en bord de route;
- g) l'aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- i) les dispositions pour les piétons;
- ii) les dispositions pour les cyclistes;
- iii) les 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 les 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 : l'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.

Annexe 3

Eléments indicatifs des évaluations des inspections de sécurité routière ciblées

1. Le tracé de la route et profil en travers :

- a) la visibilité et la distance de visibilité;
- b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée;
- c) la lisibilité du tracé par les usagers de la route;
- d) l'accès aux propriétés et aménagements adjacents;
- e) l'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, des accotements, les affaissements de la chaussée, les déblais et remblais.

2. Les intersections et échangeurs :

- a) la pertinence du type d'intersection, et de l'échangeur;
- b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection et de l'échangeur;
- c) la visibilité et la lisibilité, soit la 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 arrêt contrôlé, 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) une signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité;
 - b) la lisibilité de la signalisation routière, la position, la taille, la couleur;
 - c) les panneaux de signalisation;
 - d) la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délimitation;
 - e) la lisibilité du marquage routier, l'emplacement, les dimensions et la rétro réflexion 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) leur exploitation;
 - b) la visibilité.
6. Les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
 - b) les dangers en bord de route et la 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, l'évacuation des eaux.
8. Les ponts et tunnels :
- a) la présence et nombre de ponts;
 - b) la présence et 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) l'éblouissement causé par les phares ou le soleil;
 - d) les travaux routiers;
 - e) les activités dangereuses en bord de route;
 - f) les informations appropriées dans les équipements dits systèmes de transports intelligents (STI) comme les panneaux à messages variables;
 - g) la faune sauvage et animaux;
 - h) les avertissements de zone scolaire.

Annexe 4

Éléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

1. Généralités :

- a) le type de route au regard du type et de la taille des régions, villes qu'elle relie;
 - b) la longueur du tronçon routier;
 - c) le type de zone, urbaine ou rurale;
 - d) les activités environnantes, les écoles, commerces, industries et manufactures, les zones résidentielles, d'élevages, agricoles et les zones non développées;
 - e) la densité des points 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. Les 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'utilisateurs de la route;
 - b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'utilisateurs 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, 85^e centile;
 - c) la régulation de la vitesse ou la modération du trafic;
 - d) la présence de dispositifs dits systèmes de transports intelligents (STI) comme les alertes de files, les 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, le nombre, le type et la largeur des voies, l'aménagement et les matériaux des accotements médians centraux, les pistes cyclables, les voies piétonnes, y compris leur variabilité;
 - b) le tracé en plan;
 - c) le profil en long;
 - d) la visibilité et la distance de visibilité.
6. Les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route et zones de sécurité;
 - b) les obstacles fixes en bord de route, par exemple des lampadaires, des arbres;
 - 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 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, la surface des intersections et leur dénivellation;
- b) les passages pour cyclistes, la surface des intersections et leur 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, autres;
- f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure;
- g) la présence de passages 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 routier et 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;
- c) les systèmes de détection automatique des incidents (DAI), les capteurs et les caméras;
- d) les systèmes de gestion des incidents;
- e) les systèmes de communication avec les services d'urgence.

Annexe 5

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents contiennent les éléments suivants :

- 1° la localisation de l'accident, y compris les coordonnées GNSS;
- 2° les images ou 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 : leur âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, l'usage ou non d'équipements de sécurité;
- 7° les données relatives aux véhicules concernés, le type, l'âge, le pays d'immatriculation, les équipements de sécurité, la 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 le temps écoulé entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.