Sécurité routière

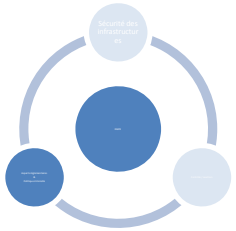
Le rôle de la DGO1

Etienne Willame, Directeur général
Umberto Romano, Directeur

Colloque
annuel CeM

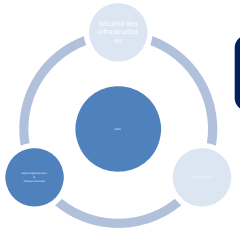
Namur, 12 juin 2015

Missions de la DGO1 en relation avec la sécurité routière



Aspects réglementaires et politique criminelle

- Code de la route (*part)*, code du gestionnaire
- Transports exceptionnels, Ecocombis
- Masse maximale véhicules
- Homologation des radars

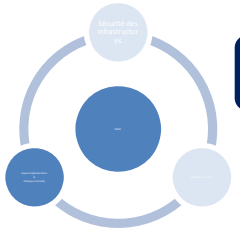


Aspects réglementaires et politique criminelle

Code de la route, code du gestionnaire

- ✓ Code de la route
  - o Compétence fédérale MAIS pouvoir d'initiative aux Régions
  - o Détermination des limites de vitesse (hors autoroutes) est une compétences régionale

- ✓ Code du gestionnaire
  - o Les Régions peuvent déterminer les règles en matière de placement de la signalisation

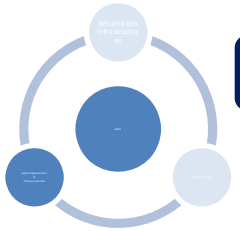


Aspects réglementaires et politique criminelle

Transports exceptionnels, Ecocombis

- ✓ Transports exceptionnels
  - o Délivrance des autorisations depuis 1/1/2015

- ✓ Ecocombis
  - o Véhicules de max 25,25 m et 60 T
  - o Projet pilote à lancer
  - o Rédaction en cours du cadre juridique
  - o Evaluation à réaliser

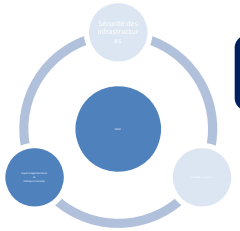


Aspects réglementaires et politique criminelle

Politique criminelle

- ✓ Décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public à revoir

- ✓ Instaurer des amendes administratives pour les nouvelles matières transférées :
  - o Limites de vitesse régionalisées
  - o Masse maximale et dimensions
  - o Transport exceptionnel
  - o Sûreté de chargement et signalisation de celui-ci
  - o Contrôle technique le long de la route
  - o ADR



Aspects réglementaires et politique criminelle

Politique criminelle

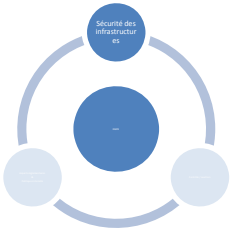
- ✓ Collaboration avec la police pour des contrôles communs
- ✓ Contacts avec les Parquets pour coordonner les actions

Objectif : politique criminelle cohérente et efficace

Contrôle / Sanction

- Partenariats avec les forces de police
- CRT

- Ré-orientation des missions de la Police domaniale vers les matières régionalisées



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

- Directive européenne sur la gestion de la sécurité
  - *Monitoring (statistiques)*
  - *Avis préalables, audits de sécurité*
  - *Inspections de sécurité*

Décret SR du 22/12/2010

- Stratégies thématiques (exemples)
  - *Usagers vulnérables*
  - *Obstacles latéraux*

Guichet unique sécurité infrastructures routières

→ Cohérence des stratégies

Partenariats renforcés avec communes

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Décret du 22/12/2010 – AGW du 12/1/2012

- Niveau de sécurité élevé sur les routes européennes (RTE)
- Procédures uniformes
- S'inspire des bonnes pratiques européennes

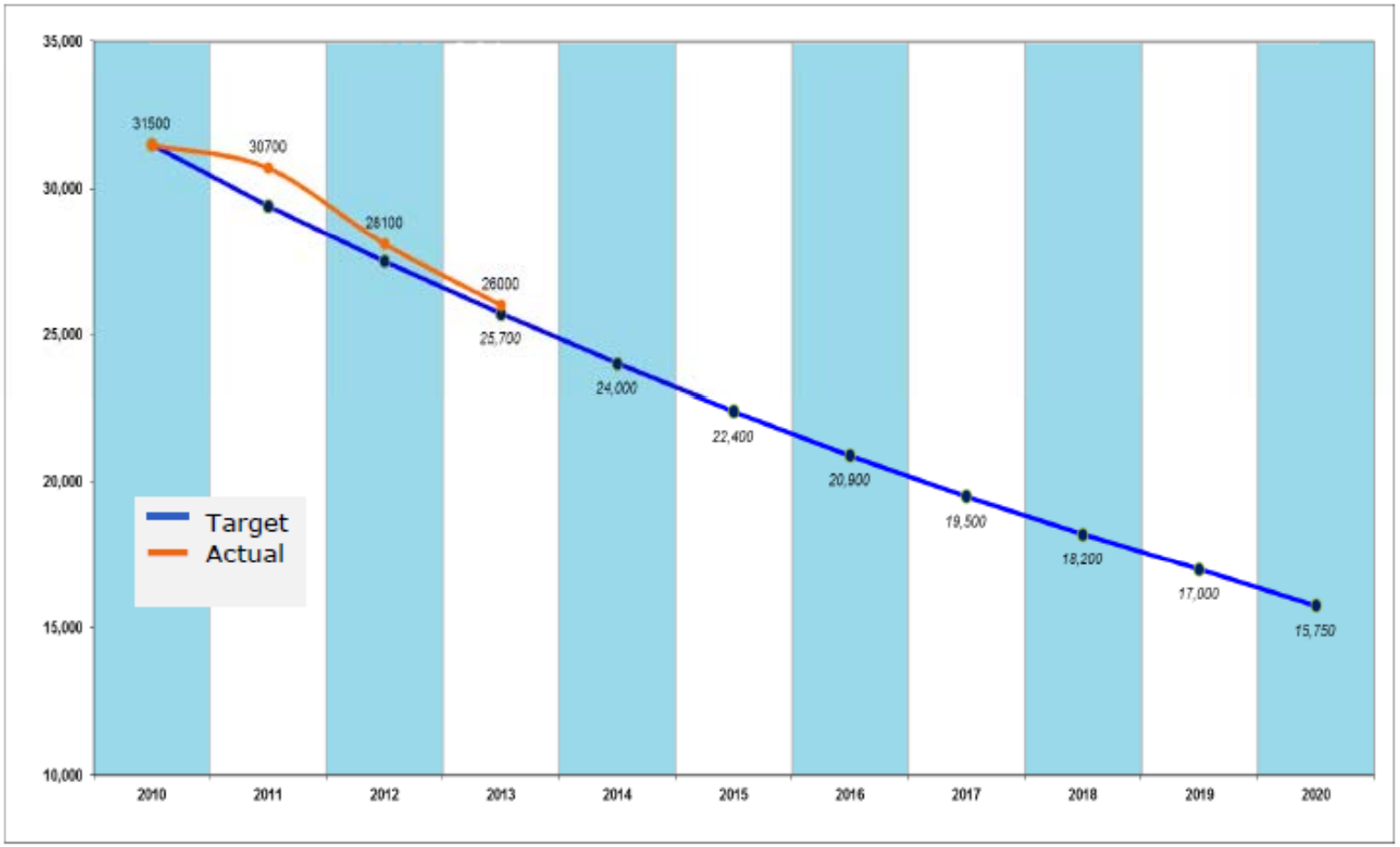
Réduire le nombre de victimes de la route en Europe
- 50 % en 10 ans

2001-2010
2011-2020

DPR : - 50 % entre 2011 et 2020 (200 tués)

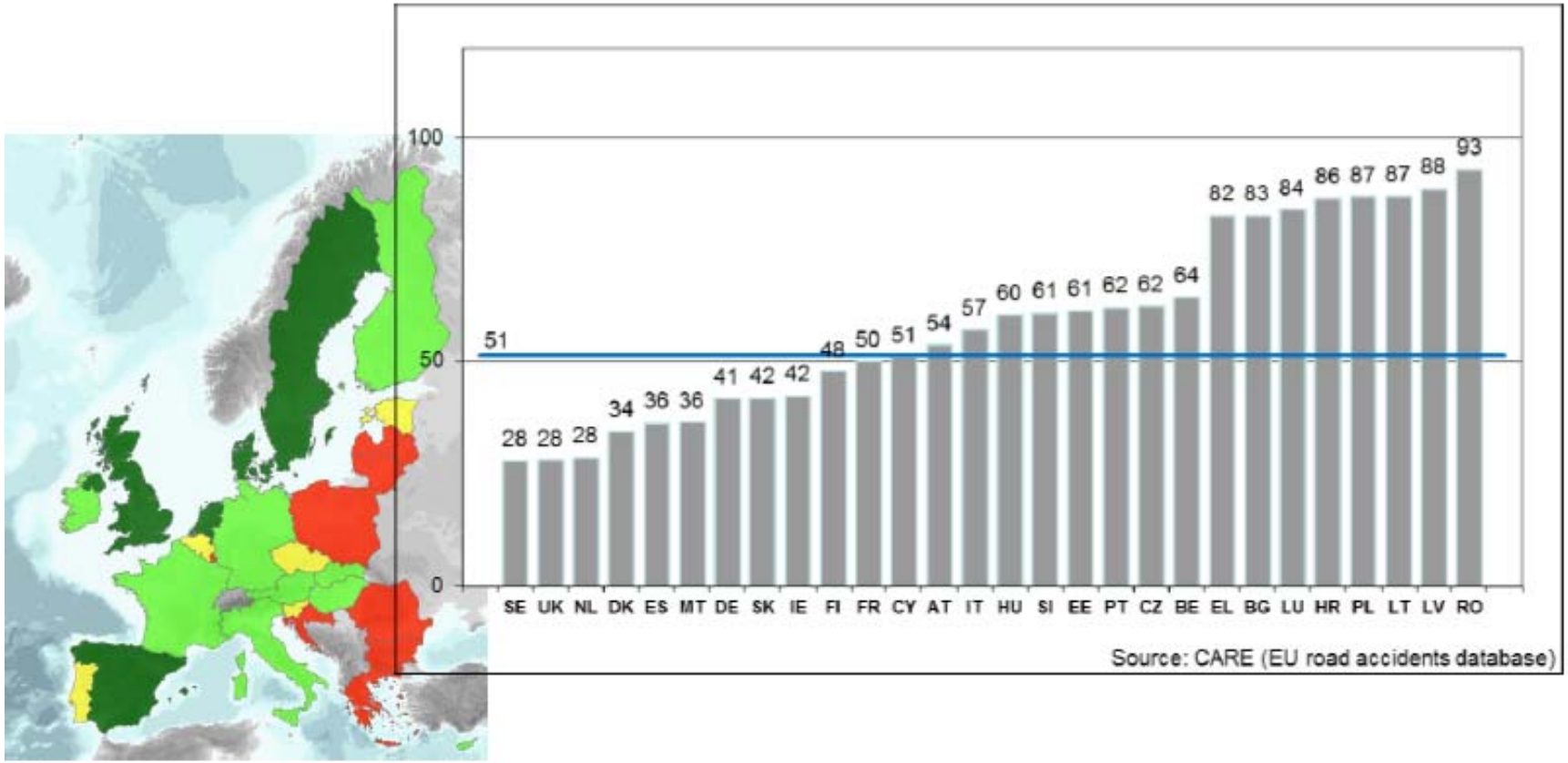
European Commission

Road fatalities in the EU (2010-2020)



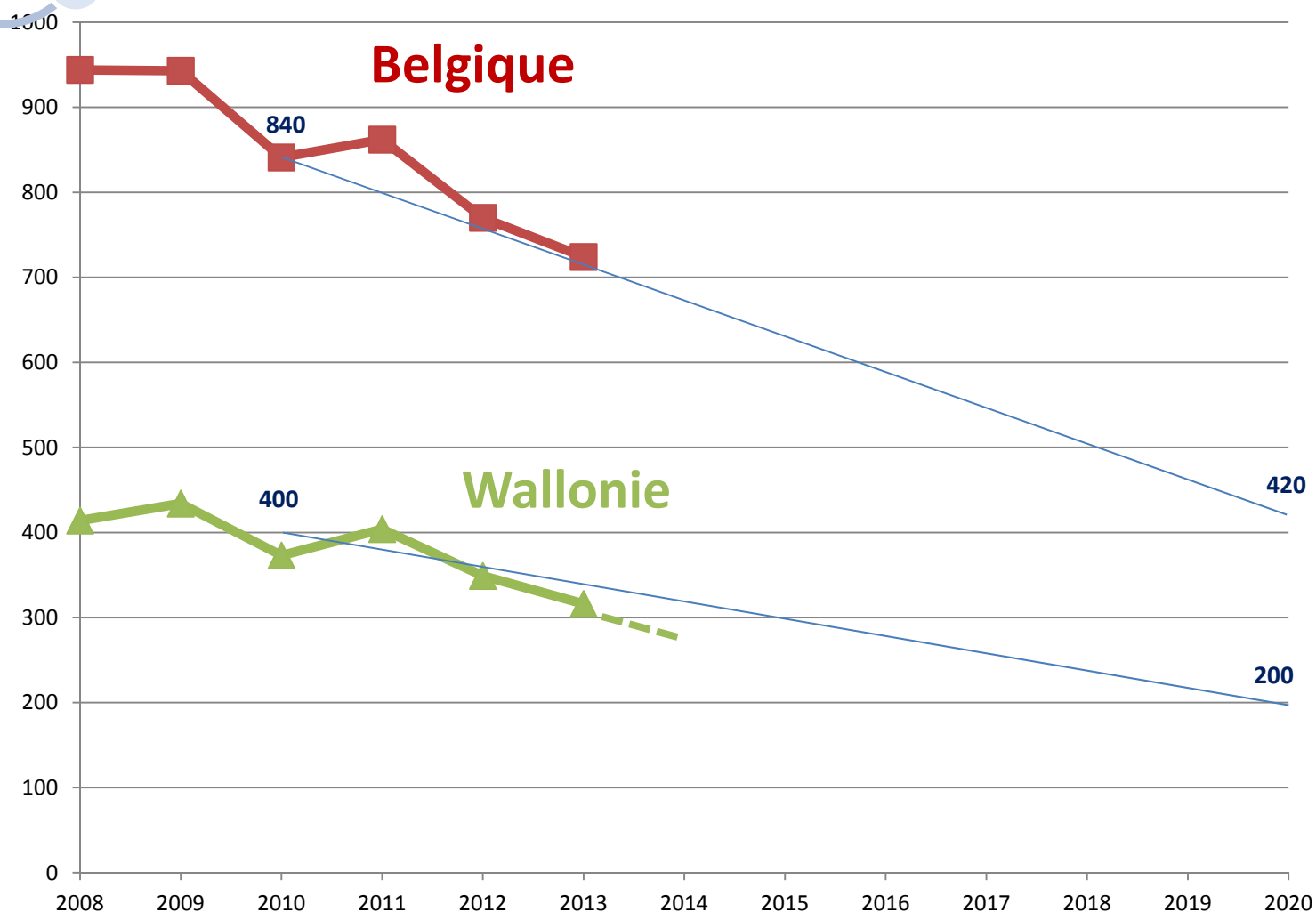
European Commission

Fatality rates 2013 (deaths/million inhabitants)



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

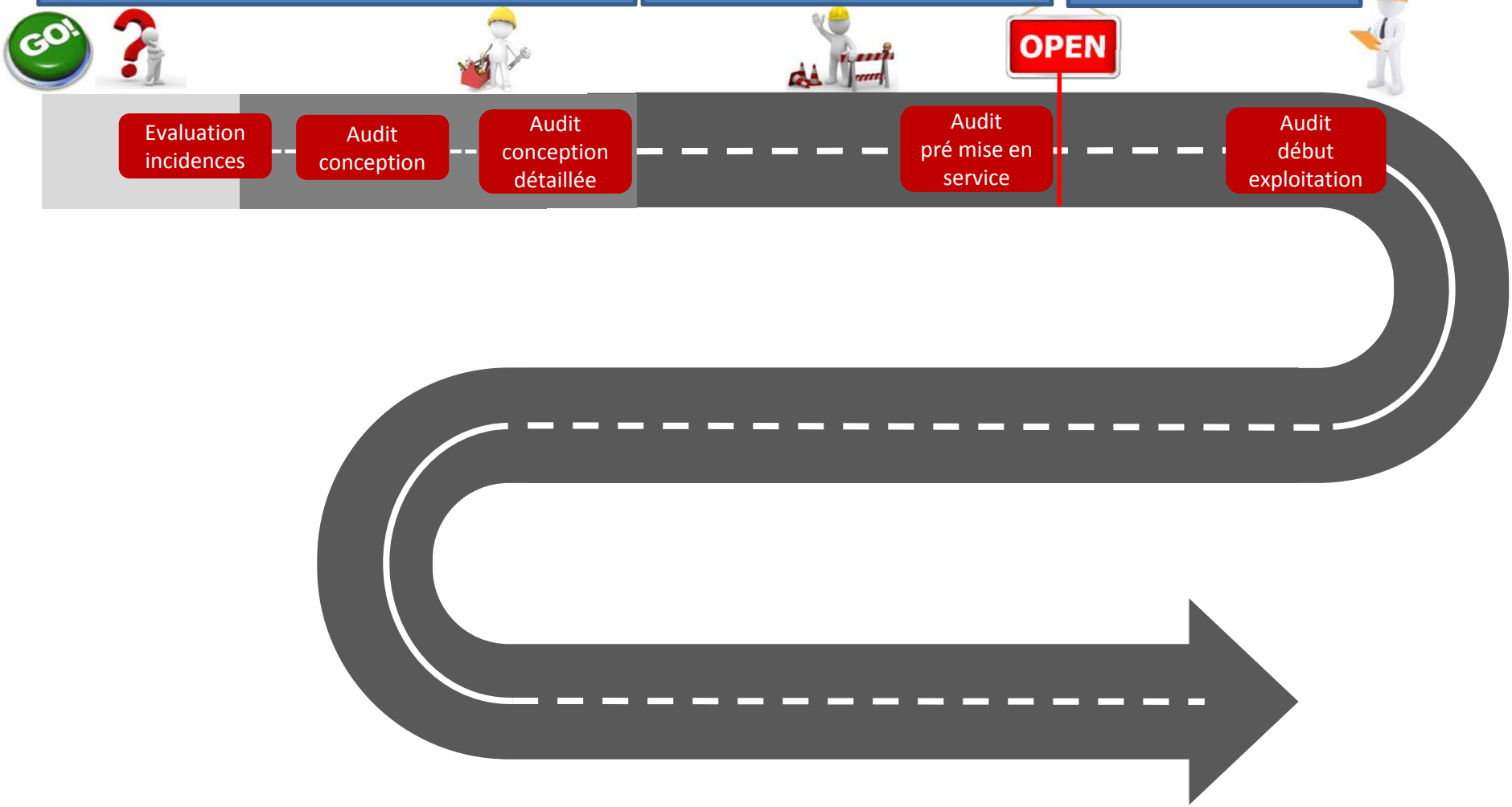
Directive européenne 2008/96/CE



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

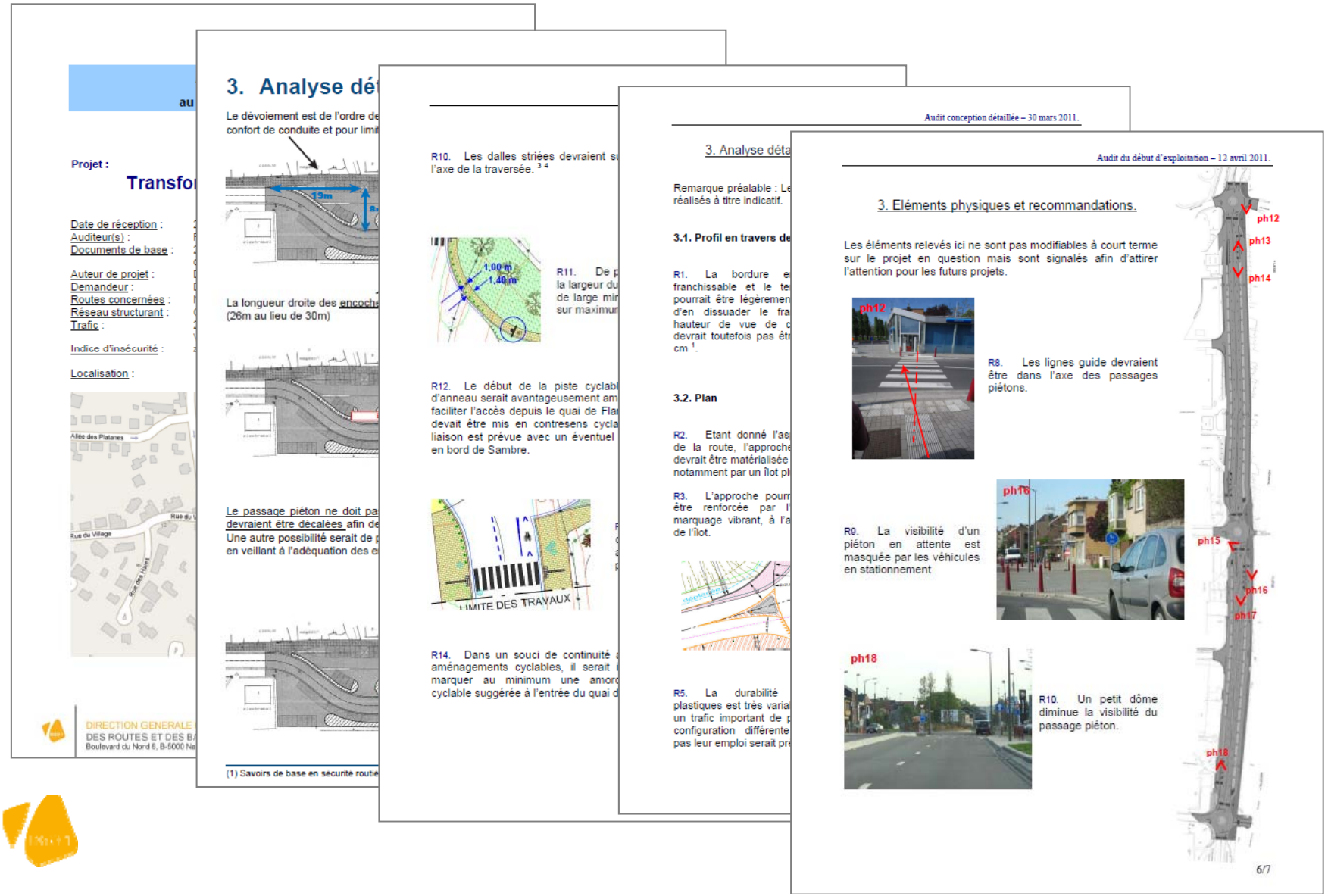
Projet	Chantier	Evaluation



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Audits de sécurité routière



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Outils

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Projet | **Chantier** | **Evaluation**

- Evaluation incidences
- Audit conception
- Audit conception détaillée
- Inspections de chantiers
- Audit pré mise en service
- Audit début exploitation

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Inspections de chantier

Inspection de sécurité
de chantier
œil extérieur

Conformément à la directive européenne 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières transposée par le décret du DW du 22 décembre 2010

N4 – Remplacement du revêtement.

Date/heure :	01 octobre 2014/10H25
Inspecteur :	J-F Macédoine
Services concernés :	La Direction des Routes du Luxembourg. D132, Le District d'Arlon D132.11.
Responsable signalisation :	S.A. Sotrakège.
Route concernée :	N4, PK 163.800 à 165.000 sens positif.
Réseau structurant :	Oui.
Trafic :	> 13.000 véh./jour.
Indice d'insécurité :	Il s'agit d'un tronçon non dangereux.

Localisation :

DIRECTION GENERALE OPERATIONNELLE
DES ROUTES ET DES BATIMENTS
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Wallonie

Inspection de chantier – 2014

R1. PK 163.830 : Il manque le feu flash sur le signal A31.

R2. PK 163.920 : Le signal F79 devrait se trouver à 900m du début des travaux.

R3. PK 164.020 : Le signal C43 est manquant ainsi que les feux flashs.

3/7

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Projet | Chantier | Evaluation

- Evaluation incidences
- Audit conception
- Audit conception détaillée
- Inspections de chantiers
- Audit pré mise en service
- Audit début exploitation

Route en exploitation

- Inspections thématiques
- Inspections du réseau

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Inspections du réseau

Wallonie | SPW Service public de Wallonie

Inspection de sécurité routière des routes provinciales du Brabant Wallon

Passages piétons

DIRECTION GENERALE OPERATIONNELLE DES ROUTES ET DES BATIMENTS

DGO1-21 – Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières

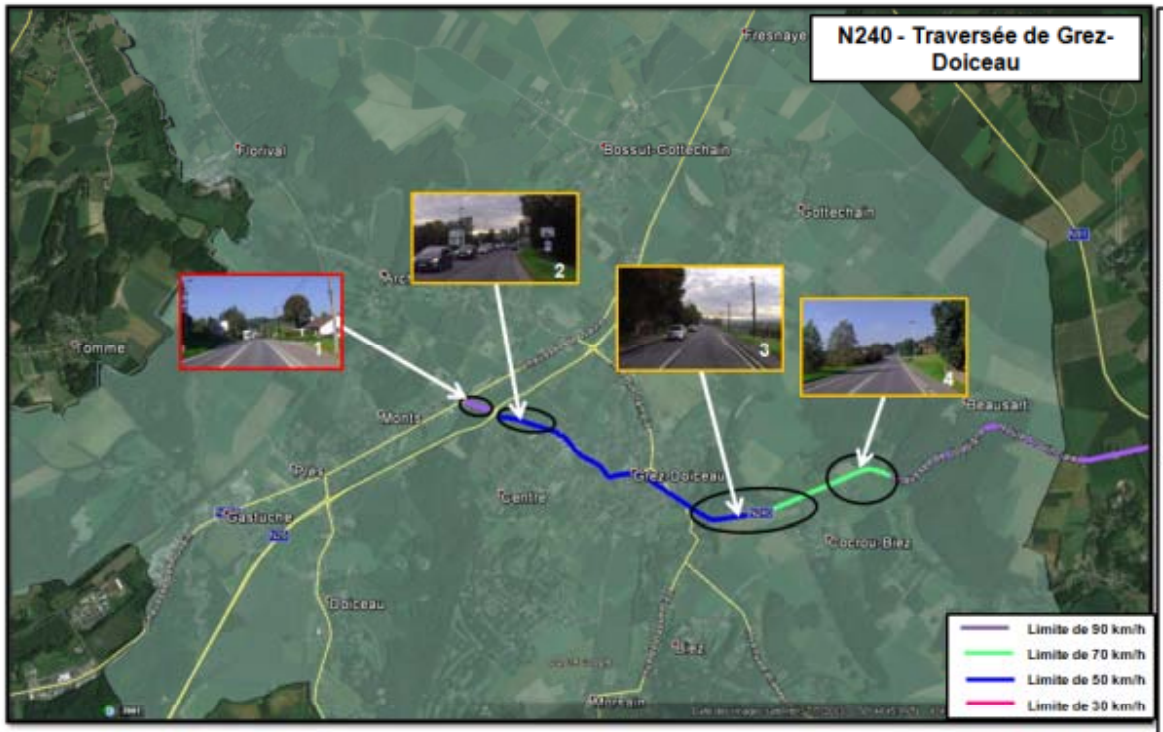
Wallonie | SPW Service public de Wallonie

Inspection de sécurité routière des routes provinciales du Brabant Wallon

Limites de vitesse

DIRECTION GENERALE OPERATIONNELLE DES ROUTES ET DES BATIMENTS

DGO1-21 – Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières



1. **Limite actuelle** : 90 km/h
   contexte : zone résidentielle
   Limite perçue : 70 km/h
2. **Limite actuelle** : 50 km/h
   contexte : rase campagne
   Limite perçue : 90 km/h
3. **Limite actuelle** : 50 km/h (agglomération) – 70 km/h
   contexte : habitations dispersées et peu visibles de la chaussée
   Limite perçue : 70 - 90 km/h
4. **Limite actuelle** : 70 km/h
   contexte : rase campagne
   Limite perçue : 90 km/h

Limites de vitesse à adapter

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Projet | **Chantier** | **Evaluation**

- Evaluation incidences
- Audit conception
- Audit conception détaillée
- Inspections de chantiers
- Audit pré mise en service
- Audit début exploitation

Route en exploitation

- Inspections thématiques
- Inspections du réseau

Monitoring continu

- Analyse statistique
- Analyse localisation
- Détermination enjeux

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Monitoring – données de base

Données de base

Insécurité objective

12000 accidents corporels par an

Insécurité subjective

CPSR

La DGO1 se base sur une approche combinée insécurité subjective + insécurité objective

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

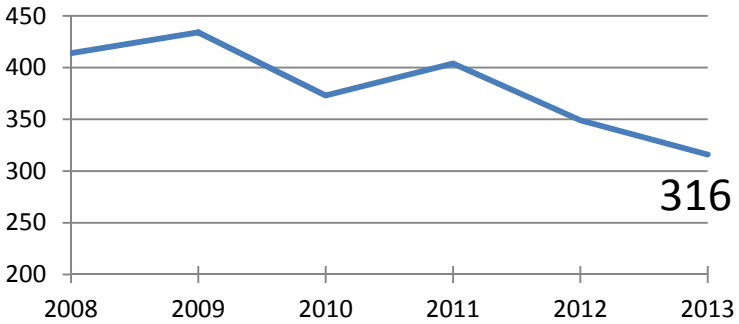
Directive européenne 2008/96/CE

Monitoring - statistiques

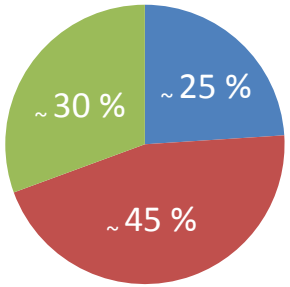
Analyse statistique

~100 tués/an

Nombre de tués



~ 170 tués/an



~ 1 à 2 tués/an

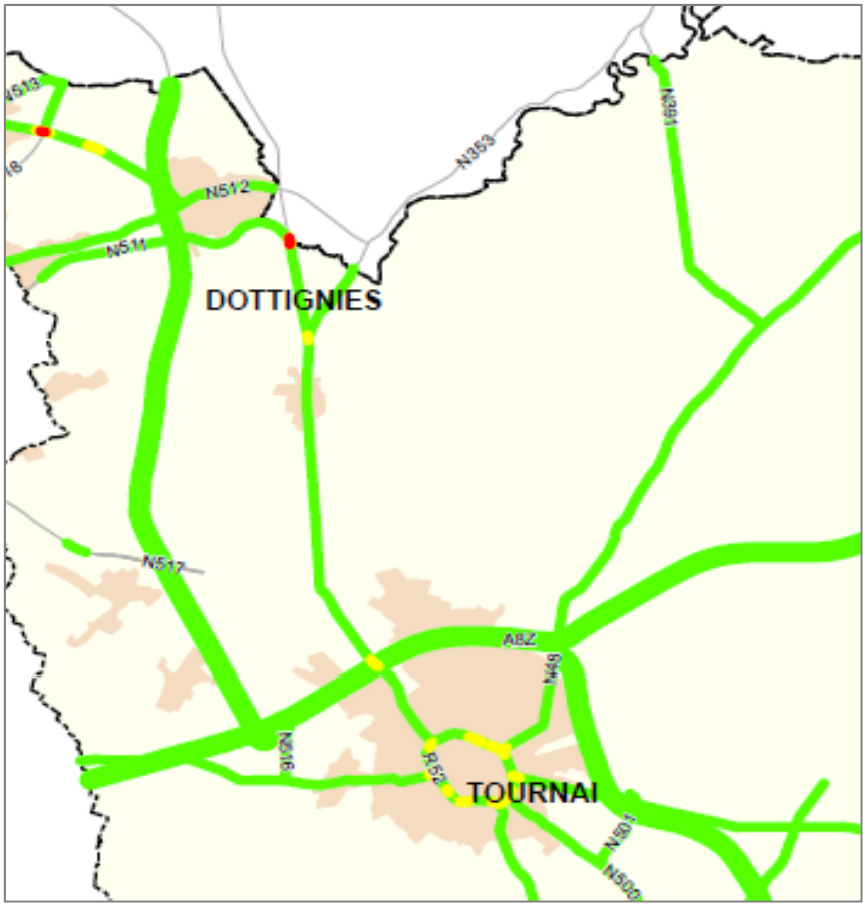
~ 6 à 7 tués/an

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

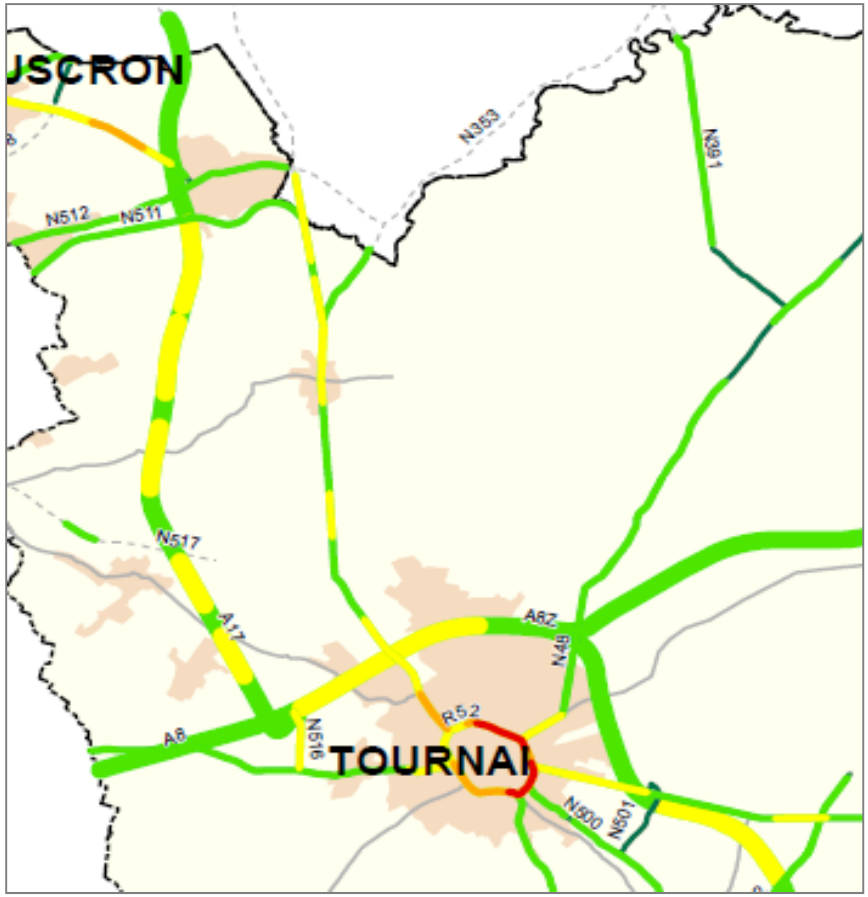
Directive européenne 2008/96/CE

Monitoring - statistiques

Analyse localisation



Concept « zones à risque »



Concept « tronçons dangereux »

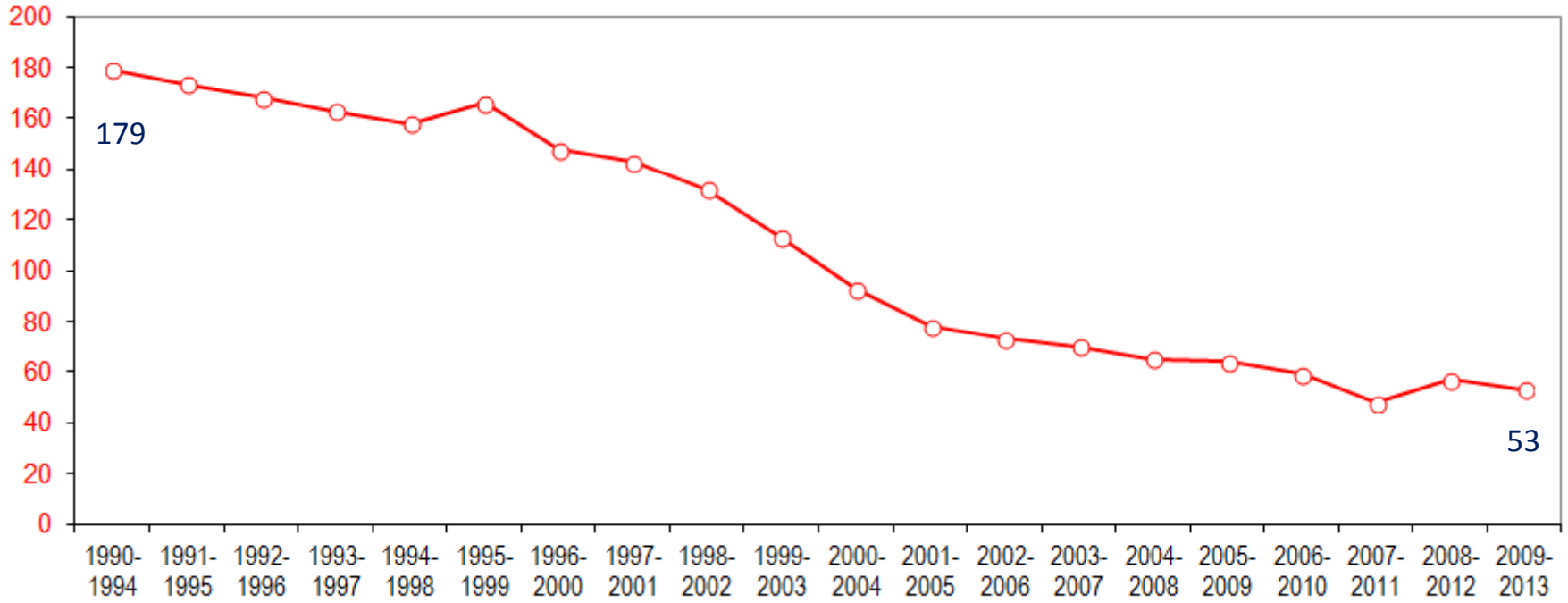
Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Monitoring - statistiques

Suivi évolution

Wallonie : Evolution du nombre de zones de concentration d'accidents - ZHR



- 70 % en 20 ans

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

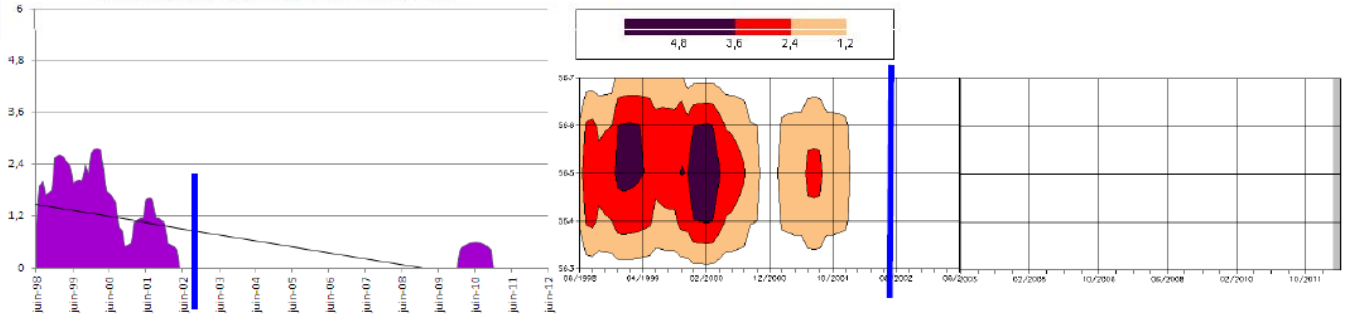
Monitoring - statistiques

Suivi évolution

Direction Territoriale de **Namur**
District de **Bouge** (***DG0131.13***)

N080 PK 56.5

évolution de l'indice d'insécurité N080 pk 56.3 – 56.7



aménagement	réalisé en	pour un montant de :
rond point	2002	450000

Année	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005	2 006	2 007	2 008	2 009	2 010	2 011	2 012
Nombre d'accidents	4	4	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Tués	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessés graves	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessés légers	12	10	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

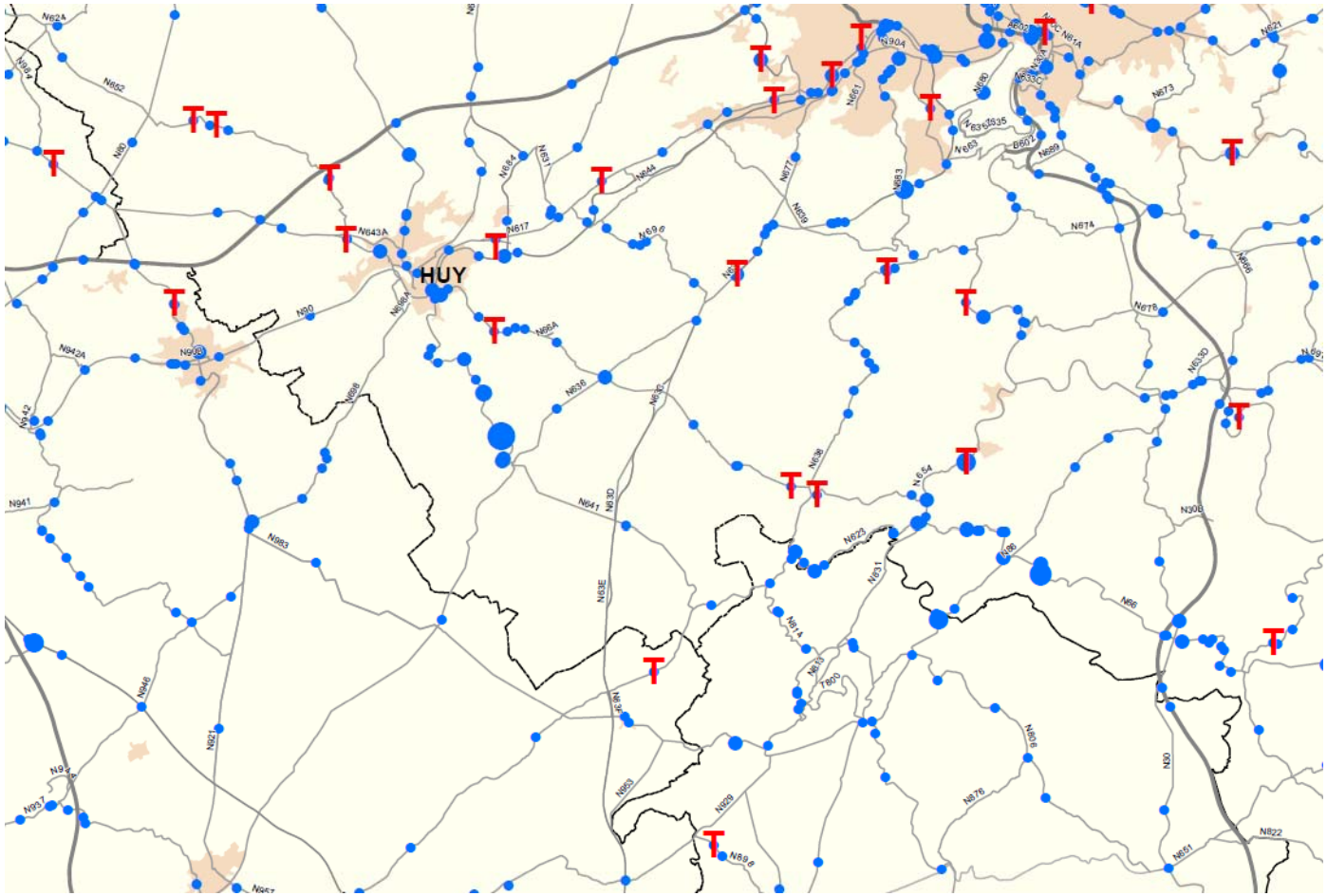
Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Monitoring - statistiques

Analyse localisation

Motos



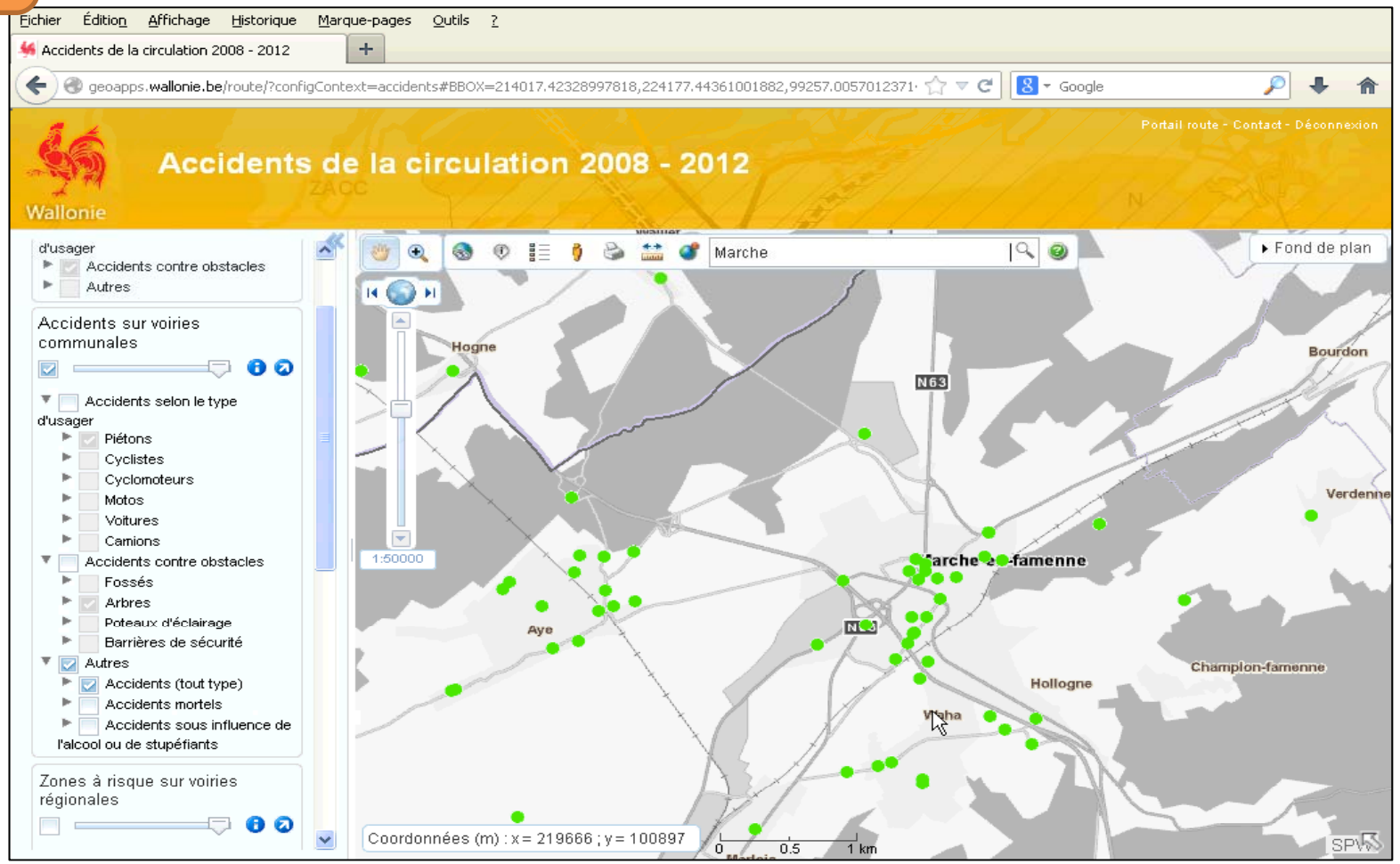
Cartes thématiques

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Monitoring - statistiques

Analyse localisation



NEW

Site internet accessibles aux communes et à la police

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Projet | **Chantier** | **Evaluation**

- Evaluation incidences
- Audit conception
- Audit conception détaillée
- Inspections de chantiers
- Audit pré mise en service
- Audit début exploitation

Route en exploitation

- Inspections thématiques
- Inspections du réseau

Monitoring continu

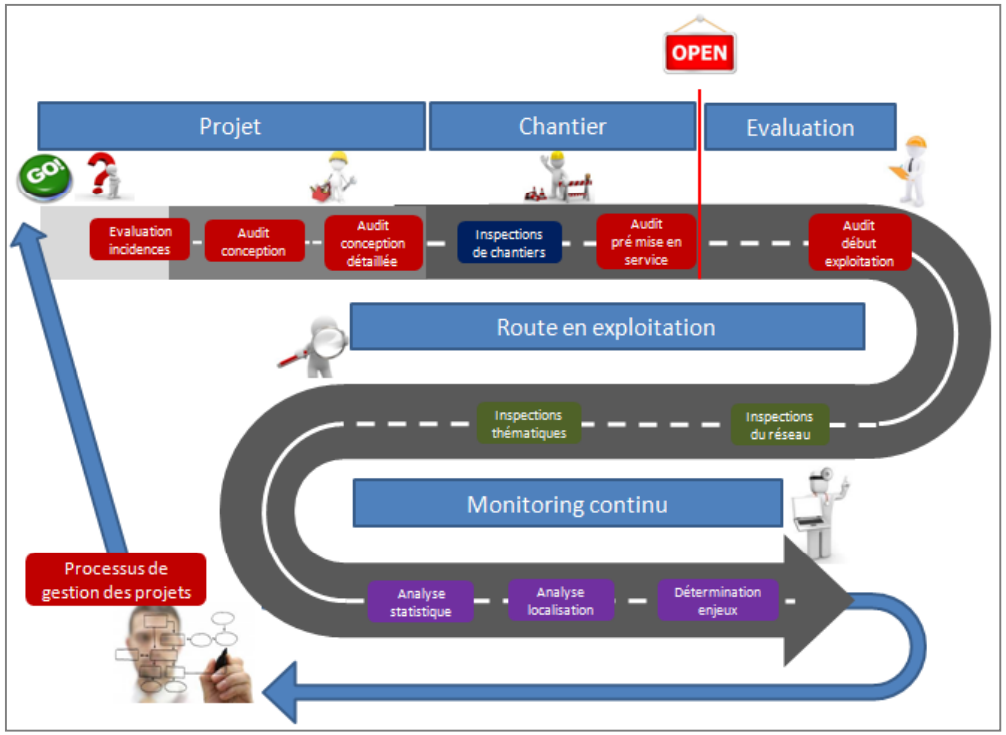
- Analyse statistique
- Analyse localisation
- Détermination enjeux

Processus de « gestion des projets »

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

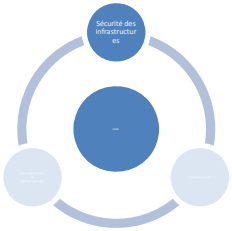
Directive européenne 2008/96/CE

Résumé



Depuis 2012 (mise en œuvre AGW)

Audits 5 phases	**220 audits et 1000 avis**
Inspections de chantiers	**230 inspections**
Inspections du réseau	**1300 km**
Inspections thématiques	**1000 km**
Analyse statistique Analyse localisation Détermination enjeux	**Mise à jour 1/an depuis 1995**



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Directive européenne 2008/96/CE

Résumé

	Réseau régional	Réseau communal
Eval incid + audits	Obligatoire	Sur base volontaire
Inspection chantier	Aléatoire	/
Inspection réseau	Périodique	/
Monitoring	En continu	Site carto accidents

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Usagers vulnérables : exemple des motocyclistes

- ✓ Monsieur moto régional + 1 dans chaque DT

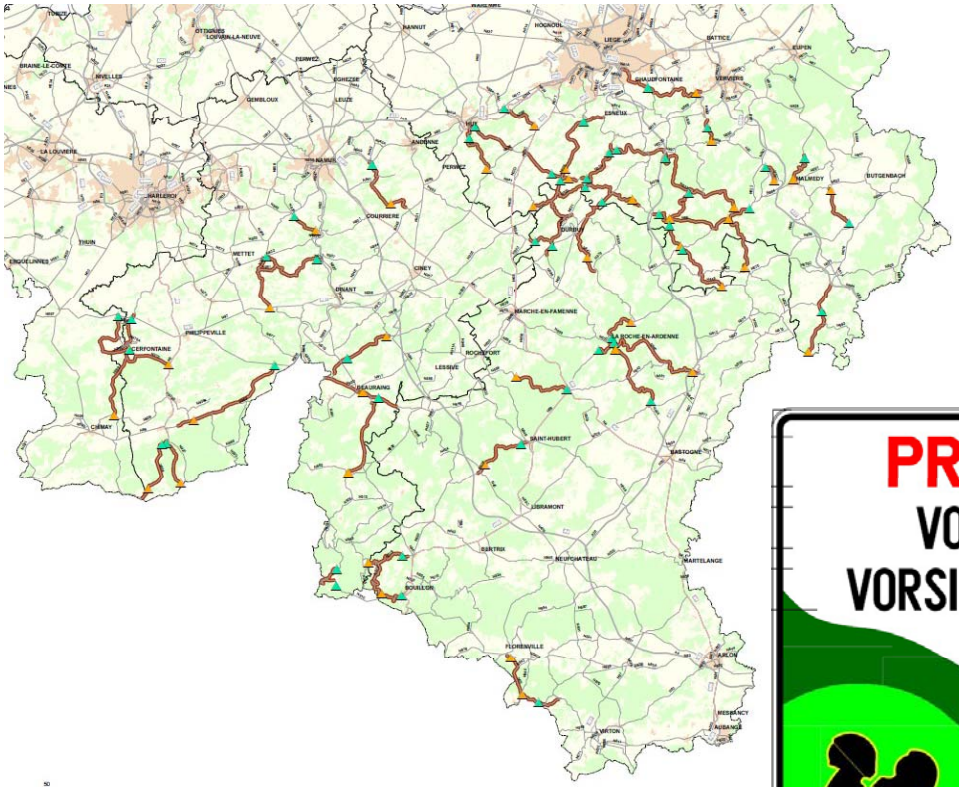
moto@spw.wallonie.be

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Usagers vulnérables : exemple des motocyclistes

✓ Itinéraires motos dangereux et sensibilisation

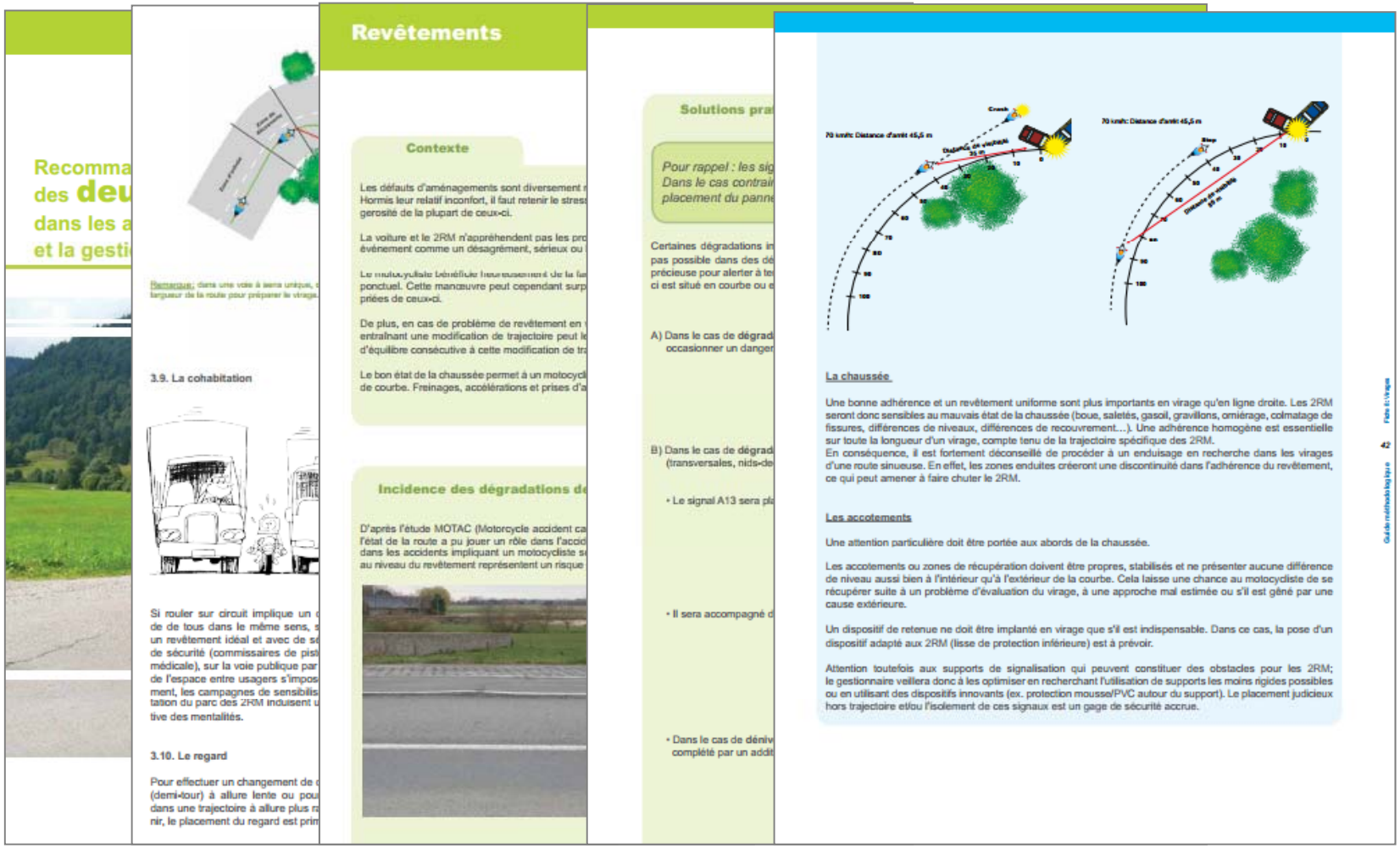


Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Usagers vulnérables : exemple des motocyclistes

✓ Guide de bonnes pratiques



Revêtements

Contexte

Les défauts d'aménagements sont diversement
Hormis leur relatif inconfort, il faut retenir le stres
gerosité de la plupart de ceux-ci.

La voiture et le 2RM n'appréhendent pas les pro
événement comme un désagrément, sérieux ou

ponctuel. Cette manœuvre peut cependant surp
priées de ceux-ci.

De plus, en cas de problème de revêtement en
entraînant une modification de trajectoire peut l
d'équilibre consécutive à cette modification de tr

Le bon état de la chaussée permet à un motocycl
de courbe. Freinages, accélérations et prises d'a

Incidence des dégradations d

D'après l'étude MOTAC (Motorcycle accident ca
l'état de la route a pu jouer un rôle dans l'accid
dans les accidents impliquant un motocycliste s
au niveau du revêtement représentent un risque

3.9. La cohabitation

3.10. Le regard

Solutions pra

Pour rappel : les sig
Dans le cas contrair
placement du panne

Certaines dégradations in
pas possible dans des dé
précieuse pour alerter à te
ci est situé en courbe ou e

A) Dans le cas de dégrad
occasionner un danger

B) Dans le cas de dégrad
(transversales, nids-de

• Le signal A13 sera pl

• Il sera accompagné d

• Dans le cas de déniv
complété par un addit

La chaussée

Une bonne adhérence et un revêtement uniforme sont plus importants en virage qu'en ligne droite. Les 2RM seront donc sensibles au mauvais état de la chaussée (boue, saletés, gasoil, gravillons, ornière, colmatage de fissures, différences de niveaux, différences de recouvrement…). Une adhérence homogène est essentielle sur toute la longueur d'un virage, compte tenu de la trajectoire spécifique des 2RM.
En conséquence, il est fortement déconseillé de procéder à un enduisage en recherche dans les virages d'une route sinueuse. En effet, les zones enduites créeront une discontinuité dans l'adhérence du revêtement, ce qui peut amener à faire chuter le 2RM.

Les accotements

Une attention particulière doit être portée aux abords de la chaussée.

Les accotements ou zones de récupération doivent être propres, stabilisés et ne présenter aucune différence de niveau aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la courbe. Cela laisse une chance au motocycliste de se récupérer suite à un problème d'évaluation du virage, à une approche mal estimée ou s'il est gêné par une cause extérieure.

Un dispositif de retenue ne doit être implanté en virage que s'il est indispensable. Dans ce cas, la pose d'un dispositif adapté aux 2RM (lisse de protection inférieure) est à prévoir.

Attention toutefois aux supports de signalisation qui peuvent constituer des obstacles pour les 2RM; le gestionnaire veillera donc à les optimiser en recherchant l'utilisation de supports les moins rigides possibles ou en utilisant des dispositifs innovants (ex. protection mousse/PVC autour du support). Le placement judicieux hors trajectoire et/ou l'isolement de ces signaux est un gage de sécurité accrue.

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Usagers vulnérables : exemple des motocyclistes

✓ Intégration de la problématique dans les audits et inspections

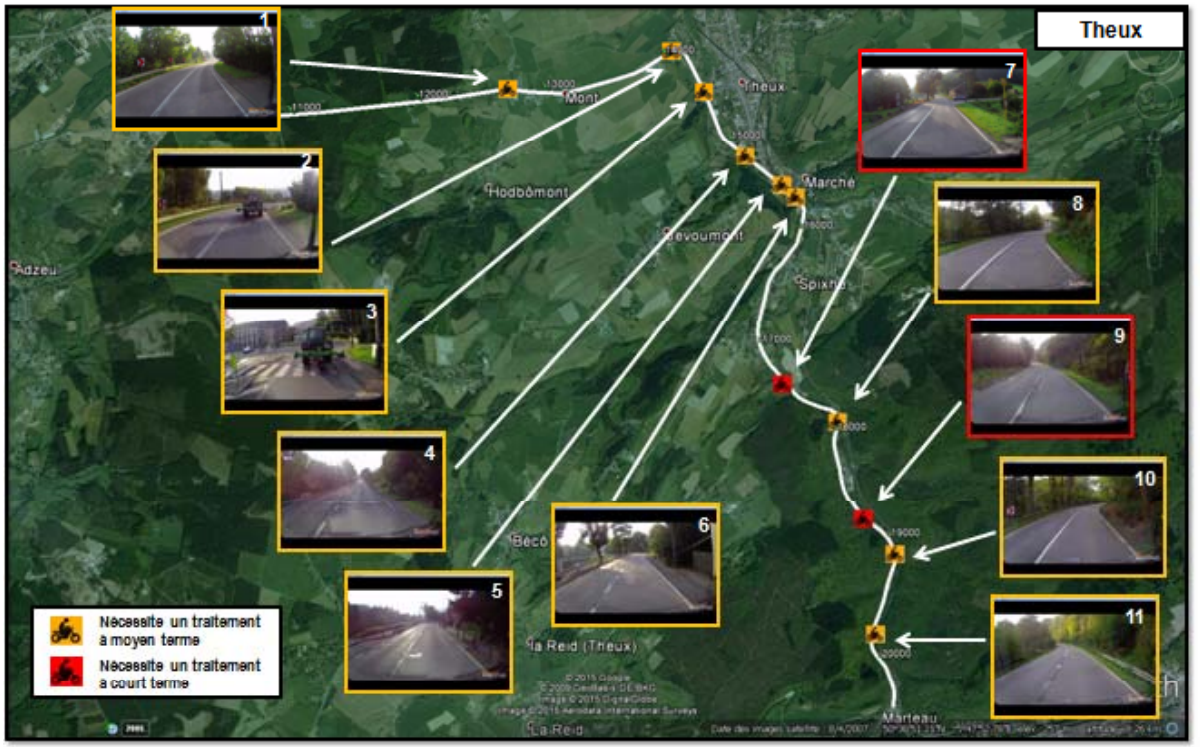
Wallonie | SPW Service public de Wallonie

Inspection de sécurité routière – N062 – DT Verviers

Moto

DIRECTION GENERALE OPERATIONNELLE DES ROUTES ET DES BATIMENTS

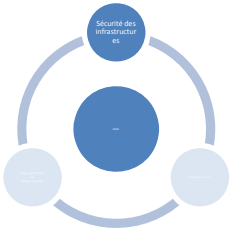
DGO1-21 – Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières



1. **Glissières**: (sens -) glissières sans lisse.
2. **Glissières**: Idem.
3. **Giratoire**: signalisation directionnelle sur îlot séparateur.
4. **Revêtement**: béton en mauvais état sur 1 km.
5. **Accotements**: piquets métalliques en bordure de chaussée.
6. **Glissières**: (sens -) glissières sans lisse.
7. **Accotements**: (sens -) blocs de roche en bordure de chaussée.
8. **Glissières**: (sens -) glissières sans lisse.
9. **Accotements**: (sens -) blocs de roche.
10. **Glissières**: (sens -) glissières sans lisse.
11. **Glissières**: glissières sans lisse et muret de retenue en pierre.

Aménagements, accotements et glissières

✓ Installation de lisses moto



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Usagers vulnérables : exemple des motocyclistes

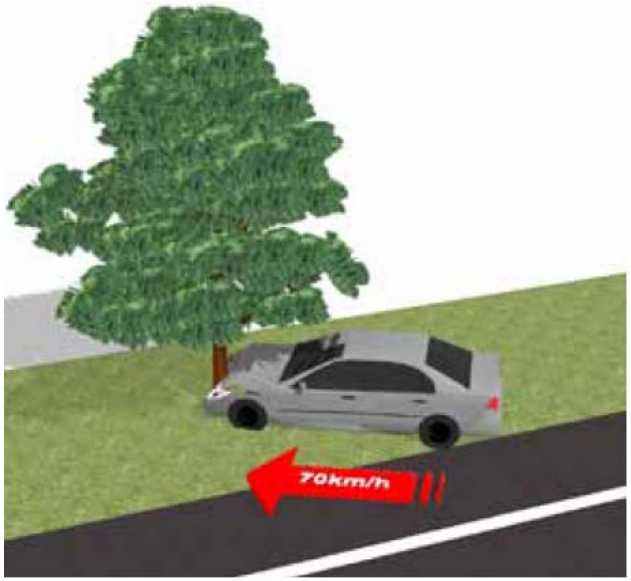
✓ Prochainement : formations pour les gestionnaires régionaux et communaux

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

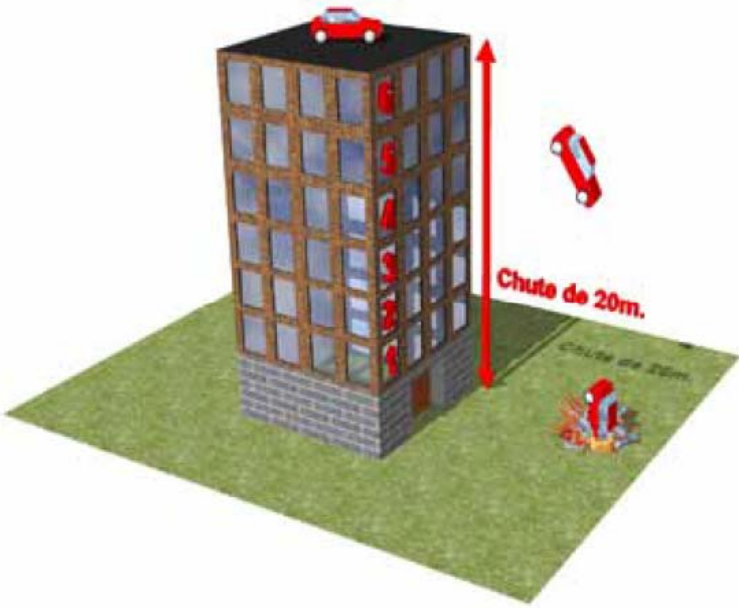
Stratégies thématiques

Obstacles latéraux

✓ enjeu



=



Un choc contre un obstacle agressif à une vitesse de 70 km/h équivaut à une chute d'un bâtiment d'une hauteur de 20 mètres

~ 50 % des tués

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Obstacles latéraux

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Obstacles latéraux

✓ Guide de bonnes pratiques

Supprimer, **D**éplacer, **F**ragiliser, **I**soler

3.5.2. Largeur de la Zone de Sécurité

Le tableau suivant reprend les largeurs recommandées de la ZS en fonction de la limite de vitesse de la section de route à traiter. Des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes peuvent être réalisés dans la zone de sécurité tout en veillant à leur assurer un cheminement sécurisé.

Limite de vitesse	Largeur
90 km/h < V ⩽120 km/h	9 m
70 km/h < V ⩽ 90 km/h	7 m
50 km/h < V ⩽ 70 km/h	4 m

Largeur de la Zone de Sécurité

Si la V_{85}[1] est bien supérieure à la limite de vitesse autorisée sur la section de route à traiter, il faut d'abord se pencher sur cette problématique avant de traiter les obstacles.

Pour ce faire, le Guide de détermination des limites de vitesse[2] est à appliquer.

La Zone de Sécurité (ZS) se subdivise en deux parties

- **ZR** La Zone de Récupération
- **ZMG** La Zone de Moindre Gravité

1 V_{85} est la vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers.
2 Voir bibliographie

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Obstacles latéraux

✓ Intégration de la problématique dans les audits et inspections

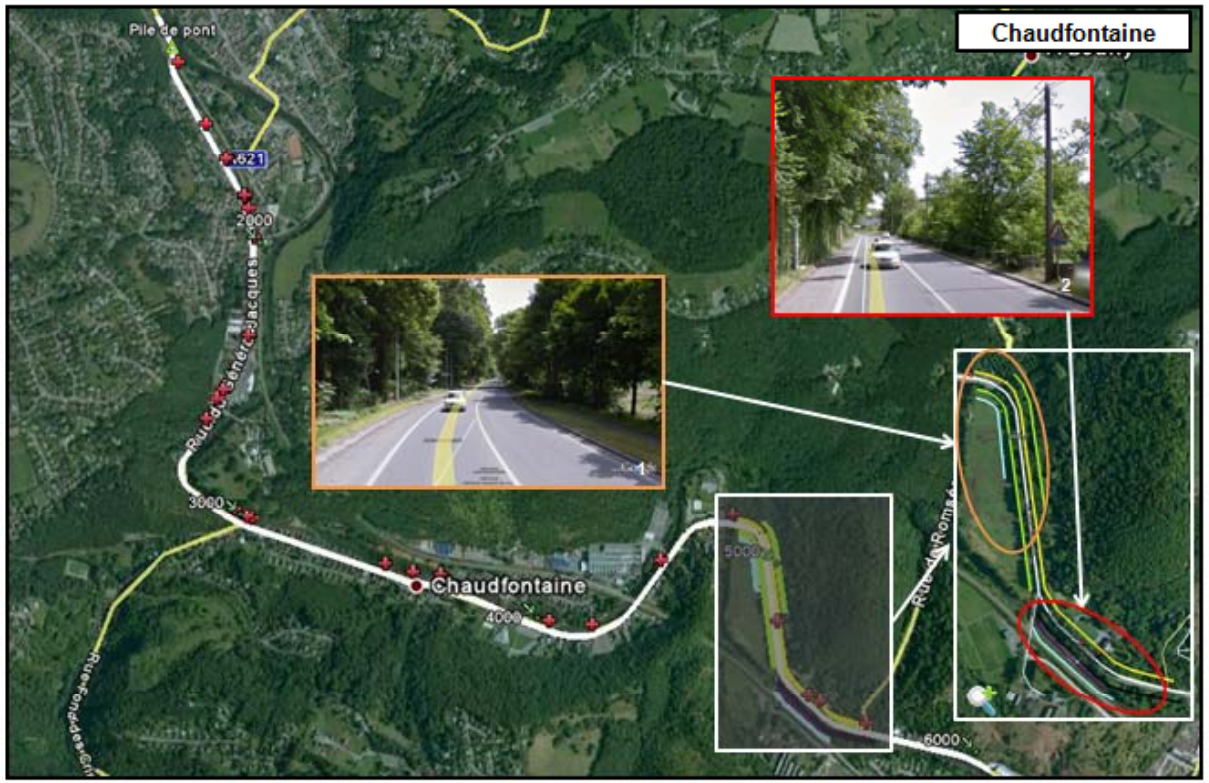
Wallonie | SPW Service public de Wallonie

Inspection de sécurité routière – N061 – DT Liège

Obstacles latéraux

DIRECTION GENERALE OPERATIONNELLE DES ROUTES ET DES BATIMENTS

DGO1-21 – Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières



1. Talus de remblai, alignement d'arbres et candélabres proches de la chaussée.
2. Idem 1 + les blocs de maçonnerie ne sont pas un dispositif de retenue

Légende

- Alignement arbres
- Alignement candélabres
- Alignement de poteaux
- Barrière de sécurité
- Talus
- Arbre ponctuel
- Candélabre ponctuel
- Poteau ponctuel
- Panneau de signalisation
- Talus ponctuel
- Tête d'acqueduc
- Autre obstacle ponctuel
- Accident (autre)

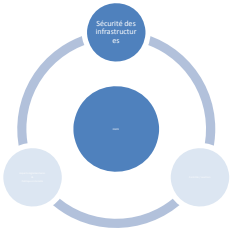
Talus de remblai, arbres et candélabres à traiter + revoir le dispositif de retenue

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Stratégies thématiques

Obstacles latéraux

- ✓ Réalisations concrètes



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Appui aux pouvoirs locaux

6ème réforme de l'état

Sécurité des infrastructures routières : compétence de la DGO1

COHERENCE

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Appui aux pouvoirs locaux

- ✓ Tutelle en matière de règlements complémentaires de police

  NEW *Depuis 1/1/2015*

- ✓ Remise d'avis en matière d'aménagements de sécurité
- ✓ Audits de sécurité pour projets subsidiés
- ✓ Accès à la documentation (guides de bonnes pratiques)
- ✓ Site internet cartographique accidents de la circulation
- ✓ Formations (prochainement)

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Appui aux pouvoirs locaux

Demande en matière de sécurité routière

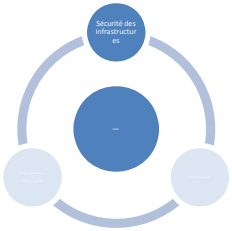
PROJET

Point d'entrée unique à la DGO1

- Projets subsidiés (PIC)
- PCDR, …
- Réaménagement espace public
- Avis sécurité, audits
- Aspects réglementaires RC

Analyse cohérente et concertée

Réponse unique au demandeur



Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Appui aux pouvoirs locaux

Guichet unique en sécurité routière

securite.routiere@spw.wallonie.be

La DGO1 : votre partenaire en sécurité des infrastructures routières

A votre service pour une route plus sûre pour l'ensemble des usagers