Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/2018010905~qobzkiz1rh

Date de publication : 28 février 2018 - **Date de téléchargement** 6 novembre 2026

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT FLAMAND DU 19 JANVIER 2018 RELATIF À LA PROTECTION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE EN CAS DE TRANSPORT PAR TRAINS DE VÉHICULES PLUS LONGS ET PLUS LOURDS DANS LE CADRE D'UN DEUXIÈME PROJET-PILOTE CONTENU

Contenu

- Chapitre 1er. Dispositions générales et définitions
- Chapitre 2. Les véhicules, la charge et les conditions d'autorisation
  - Section 1re. Les véhicules
  - Section 2. La charge
  - Section 3. Le conducteur (abrogé)
- Chapitre 3. Le réseau
- Chapitre 4. La procédure de demande d'un itinéraire de raccord et d'une autorisation pour le transport par VLL, la rétribution et les conditions d'autorisation
  - Section 1re. La demande et l'approbation d'un itinéraire de raccord
  - Section 2. Demande d'autorisation de transport au moyen d'un VLL
  - Section 3. La rétribution
  - Section 4. Les conditions d'autorisation
- Chapitre 5. L'évaluation
- Chapitre 6. Dispositions finales
- Annexe
  - 1. Sections courantes
  - 2. Carrefours
  - 3. Ronds-points
  - 4. Zone 30 où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée de 30km/h est introduite.
  - 5. Points dangereux

Chapitre 1er. — Dispositions générales et définitions

Article 1er. Le présent arrêté prévoit la conversion partielle de la décision Benelux M (2015) 15.

Art. 2. Dans le présent arrêté, on entend par :

1° arrêté du 23 octobre 2020 : l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 octobre 2020 fixant les conditions d'attribution d'une compétence professionnelle de conducteur de trains de véhicules plus longs et plus lourds ;

1°/1 décret du 3 mai 2013 : le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel ;

2° Département de la Mobilité et des Travaux publics : le département visé à l'article 28, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;

3° VLL : le train de véhicules plus long et plus lourd visé à l'article 2, 6°/1, du décret du 3 mai 2013 ;

4° site-portail VLL (LZV-Portaal) : le système d'information électronique pour faciliter et simplifier l'accès à l'information et l'échange d'information sur le projet-pilote de transport par VLL, intégré dans le site internet www.mobielvlaanderen.be ;

5° ministre : le Ministre flamand ayant la politique de la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions ;

6° réseau : l'ensemble du réseau de base et des itinéraires de raccord approuvés, visés à l'article 5 du décret du 3 mai 2013 ;

6°/1 centre de formation : le centre de formation, visé à l'article 1er, 12°, de l'arrêté du 23 octobre 2020 ;

7° règlement technique : le règlement technique visé à l'article 2, 5°, du décret du 3 mai 2013.

Chapitre 2. — Les véhicules, la charge et les conditions d'autorisation

Section 1re. — Les véhicules

Art. 3. Le transport par VLL ne peut être autorisé que pour les combinaisons de véhicules composés d'un véhicule tracteur, d'un véhicule intermédiaire et d'une remorque.

Le ministre peut fixer les modalités à respecter par les véhicules ou leurs combinaisons au niveau :

1° des masses maximales ;

2° du système de freinage ;

3° des dispositifs d'attelage ;

4° des exigences visant à promouvoir la sécurité routière ;

5° des exigences en matière de promotion de l'environnement ;

6° de la manoeuvrabilité ;

7° de l'équipement ;

8° de la signalisation.

Section 2. — La charge

Art. 4. Le transport par VLL est interdit pour :

1° le transport de marchandises dangereuses (A.D.R.), visé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957 ;

2° le transport de citernes pouvant transporter plus de 1000 litres ;

3° le transport d'animaux vivants ;

4° le transport de conteneurs de 45 pieds ;

5° le transport d'une charge avec des parties saillantes.

Section 3. — Le conducteur (abrogé)

Art. 5. (Abrogé)

Chapitre 3. — Le réseau

Art. 6. Le réseau de base comprend :

1° toutes les autoroutes, complétées par les routes désignées par le ministre ;

2° les routes à l'intérieur de la zone portuaire d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Zeebrugge, désignées par le ministre.

Art. 7. Un itinéraire de raccord est la route la plus logique et la plus efficiente à partir du point de départ jusqu'au réseau de base ou à partir du réseau de base jusqu'à la destination.

Un itinéraire de raccord se décline en un voyage aller et un voyage retour qui ne sont pas nécessairement identiques. Le raccordement au réseau de base peut se faire dans toutes les directions possibles. Le point de départ et la destination sont situés sur un domaine privé, sauf si le point de départ ou la destination coïncident avec une frontière avec une autre région ou un autre pays.

L'utilisation d'un itinéraire de raccord n'est autorisé qu'en tant que chaînon entre le point de départ et le réseau de base ou entre le réseau de base et la destination, ou inversement.

Par dérogation à l'alinéa 3, l'utilisation illimitée d'itinéraires de raccord est autorisée dans le cadre de la formation, visée au chapitre 3, section 2, et dans le cadre de l'examen, visé au chapitre 3, section 3, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 octobre 2020.

Les itinéraires de raccord consistent en :

1° itinéraires qui sont déjà autorisés par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par remorques plus longues et plus lourdes dans le cadre d'un projet-pilote, et donc déjà autorisés sur la base des articles 9 et 10 ;

2° les itinéraires approuvés par le ministre.

Art. 8. Le réseau est publié sur le site-portail VLL (LZV-Portaal).

Chapitre 4. — La procédure de demande d'un itinéraire de raccord et d'une autorisation pour le transport par VLL, la rétribution et les conditions d'autorisation

Section 1re. — La demande et l'approbation d'un itinéraire de raccord

Art. 9. L'itinéraire de raccord visé à l'article 7, alinéa 4, 2°, peut être approuvé lorsqu'il satisfait au minimum aux conditions suivantes :

1° le raccordement au réseau de base se fait, lorsqu'il s'agit d'une voie avec un régime de vitesse de 120 km/h, via une voie d'accélération d'au moins 3 mètres de large et 250 mètres de long ;

2° l'itinéraire de raccord ne traverse pas une zone de rencontre ou une zone piétonnière ;

3° l'itinéraire de raccord ne traverse pas une zone 30 fixe.

Art. 10. L'adéquation des itinéraires de raccord vers et depuis le réseau de base est évaluée à l'aide d'un système de points au regard des critères d'évaluation suivants :

1° la distance par rapport au réseau de base divisée en sections courantes, une distinction étant faite sur la base de l'aménagement de la voirie, de la présence de cyclistes et d'aménagements cyclables ;

2° le nombre de carrefours, la façon dont la circulation y est réglée, le manoeuvre du VLL au carrefour et les conflits possibles avec les autres usagers de la route ;

3° le nombre de ronds-points, les principes d'aménagement et les dimensions des ronds-points et les aménagements cyclables présents ;

4° le nombre de zones 30 avec signalisation dynamique et la façon dont elles sont aménagées ;

5° la présence de points dangereux déterminés par une pondération de l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics sur les accidents localisés enregistrés dans le fichier des accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

La méthode de calcul du système de points figure à l'annexe au présent arrêté. Le score le plus bas est attribué à l'itinéraire le plus

approprié. Un itinéraire approprié a, dans un sens comme dans l'autre, un score de 95 points maximum. Un itinéraire de raccord pour lequel il n'existe pas d'itinéraire de retour approprié est également inapproprié.

Art. 11. Le Gouvernement flamand arrête les modalités de la procédure de demande d'un itinéraire de raccord.

Il y a des périodes de demande semestrielles au cours desquelles au maximum trente itinéraires de raccord sont approuvés.

Lorsque le nombre de demandes par période de demande dépasse trente, les trente demandes d'itinéraires de raccord les plus appropriées conformément à l'article 10 sont approuvées.

Tout demandeur peut demander au maximum deux itinéraires de raccord par période de demande.

Par dérogation à l'alinéa 2, un centre de formation agréé par le ministre ou son mandataire peut également demander un seul itinéraire de raccord depuis le terrain, visé à l'article 21 de l'arrêté du 23 octobre 2020, jusqu'au réseau de base, et inversement, en dehors de la période de demande semestrielle.

Tout itinéraire de raccord est évalué au regard du réseau de base.

Le classement de la demande approuvée ou rejetée est publié sur le site-portail VLL de manière à le mettre à la disposition des futurs demandeurs.

Art. 12. Le site-portail VLL est complété par des itinéraires de raccord approuvés.

L'approbation d'un itinéraire de raccord peut être révoquée ou modifiée en tout temps, en tout ou en partie, à des fins de sécurité routière ou de gestion des routes sans que personne n'ait droit à une indemnisation. Les itinéraires de raccord révoqués ou modifiés sont publiés sur le site-portail VLL.

Le ministre fixe les modalités de révocation ou de modification des itinéraires de raccord.

Section 2. — Demande d'autorisation de transport au moyen d'un VLL

Art. 13. L'autorisation de transport par VLL peut être demandée :

1° par ou pour le compte d'entreprises qui effectuent des transports de marchandises pour le compte d'autrui ou pour leur propre compte.

2° par un centre de formation agréé par le ministre ou son mandataire.

Le Ministre fixe les modalités de la procédure d'autorisation.

Art. 14. L'autorisation mentionne au moins :

1° la plaque d'immatriculation et le numéro de châssis du véhicule intermédiaire ;

2° la durée de l'autorisation qui est d'un an ;

3° le nom du détenteur de l'autorisation ;

4° l'obligation de conserver les données à des fins d'évaluation au sens de l'article 18 ;

5° les mesures à prendre afin de prévenir des dégâts à l'infrastructure routière.

L'autorisation est publiée sur le site-portail VLL.

Section 3. — La rétribution

Art. 15. Le ministre peut déterminer la rétribution pour l'introduction, le traitement, l'approbation ou le rejet d'une demande d'itinéraire de raccord ou l'attribution d'une autorisation.

Section 4. — Les conditions d'autorisation

Art. 16. Le chargement et le déchargement ne peuvent avoir lieu que sur une propriété privée.

Art. 17. Lorsqu'il s'agit d'un itinéraire de raccord traversant une zone 30 avec signalisation dynamique, le transport est uniquement autorisé si le panneau n'est pas actif.

Art. 18. Le ministre détermine les dates à conserver et à fournir par le détenteur de l'autorisation aux fins d'une évaluation telle que prévue à l'article 22.

Art. 19. Si, en raison de circonstances imprévues, le réseau ne peut pas être emprunté, l'une des actions suivantes est effectuée :

1° le conducteur désaccouple le VLL en une combinaison de véhicules conforme au règlement technique à un endroit approprié le long de l'itinéraire ;

2° le conducteur se fait accompagner par des services de police pour accéder au réseau via une déviation.

Le conducteur ne peut en aucun cas emprunter de sa propre initiative une déviation à l'extérieur du réseau.

Chapitre 5. — L'évaluation

Art. 20. Il est créé une commission d'évaluation.

Outre les représentants du Département de la Mobilité et des Travaux publics et de l'Agence des Routes et de la Circulation, les services suivants sont appelés à désigner un représentant pour cette commission :

1° le « Mobiliteitsraad van Vlaanderen » (Conseil de Mobilité de la Flandre) ;

2° la « Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten » (Association des Villes et Communes flamandes) ;

3° la police fédérale et locale ;

4° les organisations professionnelles et de travailleurs représentatives et agréées du secteur des transports ;

5° la « De Vlaamse Waterweg SA » ;

6° le VIL ;

7° éventuellement d'autres intéressés.

Dans l'alinéa 1er, il faut entendre par Agence des Routes et de la Circulation : l'agence créée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique Agence des Routes et de la Circulation. (Agentschap Wegen en Verkeer)

Le ministre fixe la composition concrète et le fonctionnement de la commission d'évaluation.

Art. 21. La commission d'évaluation visée à l'article 20 se réunit au moins tous les douze mois afin d'évaluer le projet-pilote. Un rapport final est établi à la fin de la première période d'essai. Une première évaluation de la commission est effectuée 3 mois après l'approbation du 1er itinéraire de raccord visé à l'article 7, 2°.

Art. 22. L'évaluation est réalisée à l'aide d'au moins les paramètres suivants :

1° les statistiques des accidents ;

2° les informations sur la charge, le taux de chargement, le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de trajets et la consommation de carburant ;

3° le nombre d'infractions pendant le transport au moyen d'un VLL.

Chapitre 6. — Dispositions finales

Art. 23. L'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par remorques plus longues et plus lourdes dans le cadre d'un projet-pilote est abrogé.

Art. 24. Le décret du 7 juillet 2017 modifiant le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel entre en vigueur le 1er janvier 2018.

Art. 25. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 2018 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2024.

Par dérogation à l'alinéa 1er, l'article 23 entre en vigueur le 1er juillet 2018.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le ministre peut, en tenant compte des résultats de l'évaluation visée à l'article 21, prolonger la date à laquelle le présent arrêté cesse de produire ses effets jusqu'au 30 juin 2026 au plus tard.

Art. 26. Le Ministre flamand ayant la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Annexe

Méthode de calcul du système de points visé à l'article 10, alinéa 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2018 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote.

L'adéquation d'un itinéraire de raccord est constatée à l'aide d'un système de points.

A cet effet, l'itinéraire de raccord est divisé en sections courantes, carrefours et ronds-points. Aussi la présence d'une zone 30 (p.ex. abords d'école), où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée à 30 km/h est introduite ainsi que de points dangereux est vérifiée.

En additionnant les points attribués à chacune des sections, un total de points est attribué à un itinéraire de raccord pour chacune des directions d'utilisation envisagées par le demandeur vers et à partir du réseau de base.

Un itinéraire de raccord est toujours évalué à partir du réseau de base. Lorsqu'un itinéraire de raccord coïncide partiellement avec un itinéraire de raccord déjà évalué, les points attribués à ce trajet sont repris et majorés des points à attribuer à la partie restante de l'itinéraire.

Un itinéraire de raccord est jugé approprié lorsque chaque direction, tant l'aller que le retour, a un score de moins de 95 points ou égal à 95 points.

1. Sections courantes

Une section courante est une portion de route ayant une construction constante sur toute la longueur du profil transversal.

De petites interruptions ou variations dans la construction du profil transversal sur une distance maximale de 50 m ne sont pas prises en compte. Ceci s'applique également aux modifications locales telles qu'une bande de sélection ou un îlot directionnel à la hauteur de zones avancées aux carrefours.

Aux sections courantes des points sont attribués sur la base des caractéristiques suivantes de l'aménagement de la voirie :

- la présence ou l'absence d'un terre-plein central, c.-à-d. tout type d'aménagement implanté longitudinalement pour séparer les chaussées, à l'exception des marquages routiers (art. 2.44 code de la route) ;

- la présence éventuelle de cyclistes ;

- la présence ou l'absence d'une piste cyclable, c.-à-d. une partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D7, D9 (art. 2.7, code de la route) ou une partie de la voie publique délimitée par deux lignes longitudinales discontinues parallèles de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles (art. 74, code de la route), une distinction étant faite entre :

    o une piste cyclable contiguë : piste cyclable dont le revêtement est (quasi) adjacente à celui de la chaussée ;

    o une piste cyclable séparée : piste cyclable dont le revêtement est séparé physiquement de la chaussée par une zone de sécurité d'au minimum 1 m qui ne peut pas être utilisée par la circulation (p.ex. accotement en saillie, bande verte, bande de stationnement) ;

    o une piste cyclable protégée physiquement : une piste cyclable séparée dont la zone de sécurité est équipée d'une séparation physique verticale claire et nette (p.ex. haie, écran, muraille, glissières de sécurité).

On distingue les types suivants de sections courantes, avec le score correspondant ; par rapport à leur longueur :

1° section courante avec terre-plein central :

- cyclistes admis et aucune piste cyclable n'est aménagée : 25 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable contiguë est présente : 15 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable séparée est présente : 1 point/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable protégée physiquement est présente : 0 points/km ;

- cyclistes non admis : 0 points/km ;

2° section courante sans terre-plein central :

- cyclistes admis et aucune piste cyclable n'est aménagée : 26 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable contiguë est présente : 16 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable séparée est présente : 2 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable piste cyclable protégée physiquement est présente : 1 point/km ;

- cyclistes non admis : 1 point/km.

Par conséquent, sont exclus des itinéraires de raccord avec des routes sans piste cyclable d'une longueur de 4 km ou plus.

La longueur d'une section est déterminée en mesurant la distance du début à la fin du profil transversal en question, les zones en carrefours inclusivement, arrondie à 10 m. Pour les routes qui sont équipées de kilométrage, ce kilométrage est utilisé à cet effet.

Pour les autres routes, la distance est vérifiée à l'aide d'un planificateur d'itinéraire.

La somme des différentes distances partielles doit en tout cas être approximativement égale à la distance totale.

Le total de points de la section courante est déterminé par le produit de la longueur de la section et de l'attribution de points susmentionnée, et est arrondi à un dixième d'un point.

Au niveau du raccordement de l'itinéraire de raccord au réseau de base, la section générant le score le plus élevé pour la réalisation de ce raccordement est considérée d'office comme la première section courante après avoir quitté le réseau de base ou comme la dernière section courante avant d'accéder au réseau de base. Par conséquent, il n'est pas tenu compte du franchissement effectif du point de raccordement au réseau de base ou de l'itinéraire de raccord.

2. Carrefours

Un carrefour est le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques (art. 2.9 du code de la route).

A chaque carrefour, des points sont attribués sur la base de la façon dont la circulation y est réglée, la direction du VLL au carrefour et les conflits possibles avec les autres usagers de la route.

Le régime de priorité au carrefour peut être réglementé par une signalisation routière (feux de circulation ou panneaux de signalisation) ou peut résulter du code de la route.

En engageant le carrefour, un VLL peut continuer tout droit, tourner à gauche ou tourner à droite et, ce faisant, avoir des conflits éventuels avec les autres usagers de la route, en particulier avec des cyclistes continuant tout droit lors d'un manoeuvre vers la droite (risque d'accident de type angle mort plus élevé).

On distingue les types suivants de carrefours, avec le score correspondant par carrefour :

1° carrefours à feux :

- le VLL engagé en carrefour poursuit sa route dans une phase verte complètement exempte de conflits : 0 points ;

- le VLL continue tout droit en carrefour ou tourne à gauche dans une phase verte avec conflits partiels : 1 point ;

- le VLL tourne à droite en carrefour dans une phase verte avec conflits partiels avec des usagers de la route qui continuent leur route tout droit : 5 points ;

2° carrefours sans feux mais avec panneaux de signalisation (B1, B5, B9, B15) :

- le VLL tourne à droite : 5 points ;

- le VLL circule sur l'axe non prioritaire et continue tout droit ou tourne à gauche vers la voie prioritaire : 2 points ;

- le VLL circule sur l'axe prioritaire et tourne à gauche : 2 points ;

- le VLL circule sur l'axe prioritaire et continue tout droit : 0 points.

3° carrefours sans feux ou sans panneaux de signalisation :

- le VLL tourne à droite : 5 points ;

- le VLL ne tourne pas à droite : 2 points.

Le lieu où le VLL quitte le point de départ sur le terrain privé pour se rendre sur l'itinéraire de raccord, et le lieu où le VLL quitte l'itinéraire de raccord pour arriver à la destination sur le terrain privé sont assimilés à un carrefour.

3. Ronds-points

Un rond-point désigne une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5 (art. 2.39 du code de la route).

A chaque rond-point, des points sont attribués sur la base des dimensions et des aménagements cyclables présentes.

Les dimensions du rond-point sont considérées comme suit :

- les ronds-points sont trop petits si un VLL en s'engageant au rond-point, roulera à côté de la chaussée (donc en partie sur l'accotement, le dispositif central, la piste cyclable ...) ;

- ils sont trop serrés lorsqu'ils permettent le passage mais pas dans de bonnes conditions. L'utilisation nécessaire de ralentisseurs sonores pour le trafic de poids lourds et des modifications extrêmes de l'angle de braquage l'indiquent;

- ils sont suffisamment grands si le passage des poids lourds ne pose aucun problème.

Les aménagements cyclables au rond-point peuvent être comme suit :

- il y a une infrastructure cyclable complètement séparée (p.ex. via des tunnels réservés aux cyclistes), de manière à ce qu'aucun conflit ne puisse se produire entre un VLL et un vélo ;

- il n'y a pas de priorité pour cyclistes (B1 la ligne de triangles blancs « dents de requin ») : l'aménagement cyclable se trouve à l'extérieur du rond-point et les cyclistes doivent céder le passage lorsqu'ils traversent la chaussée ;

- les cyclistes ont priorité : les cyclistes circulent sur la chaussée du rond-point ou la piste cyclable se trouve sur le rond-point. Les cyclistes circulent tout comme la circulation motorisée avec priorité sur le rond-point.

On distingue les types suivants de ronds-points, avec un score correspondant par rond-point :

1° rond-point trop petit, quels que soient les aménagements cyclables : 9999 points ;

2° rond-point serré :

- avec cyclistes avec priorité : 9999 points ;

- avec cyclistes sans priorité : 10 points ;

- avec des aménagements cyclables séparés ou cyclistes non admis : 5 points ;

3° rond-point de dimensions suffisantes :

- avec cyclistes avec priorité : 20 points ;

- avec cyclistes sans priorité : 2 points ;

- avec des aménagements cyclables séparés ou cyclistes non admis : 1 point.

Un contournement au niveau du rond-point n'est pas un rond-point mais est considéré comme un carrefour où le VLL continue tout droit.

4. Zone 30 où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée de 30km/h est introduite.

Une zone 30 désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.

Seule une zone 30, où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée à 30 km/h est introduite, peut faire partie d'un itinéraire de raccord.

Chaque zone 30 où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée à 30 km/h est introduite qui est présente sur un itinéraire de raccord, se voit attribuer automatiquement 10 points.

De plus, des points sont attribués sur la base de l'organisation du passage des usagers de la route vulnérables, tant piétons que cyclistes.

On distingue les types suivants de passage des usagers de la route vulnérables, avec un score correspondant, seul le score le plus élevé est d'application :

1° le passage est physiquement impossible pour les usagers de la route vulnérables ou se fait via une infrastructure à niveaux séparés comme un tunnel ou un pont : 0 points ;

2° le passage est possible physiquement pour les usagers de la route vulnérables :

- un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes n'est pas aménagé : 999 points ;

- un passage pour piétons sans feux de signalisation est aménagé : 20 points ;

- un passage pour cyclistes sans feux de signalisation est aménagé : 25 points ;

- un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes avec feux de signalisation est aménagé : 5 points.

5. Points dangereux

Les points dangereux sur un itinéraire de raccord sont déterminés par une pondération de l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics sur les accidents localisés enregistrés dans le fichier des accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

Pour la pondération, la formule suivante est appliquée aux données sur les accidents localisés enregistrés sur une période de trois ans (les données les plus récentes disponibles au moment de l'évaluation de la demande) pour chaque lieu (coordonnées xy) sur l'itinéraire de raccord, si au lieu concerné au moins trois accidents corporels se sont produits dans la période concernée.

score de danger = X + 3Y + 5Z

X = nombre de personnes légèrement blessées

Y = nombre de personnes grièvement blessées

Z = nombre de blessés mortels (décès sur place + décès dans les 30 jours)

Sur la base de ce score de danger, des points sont attribués comme suit à chaque lieu sur l'itinéraire de raccord :

1° lieux avec un score de danger inférieur à 15 : 0 points ;

2° lieux avec un score de danger de 15 à 25 : le nombre de points correspond au double du score de danger ;

3° lieux avec un score de danger supérieur à 25 : 9999 points.

Les lieux où depuis le dernier score de danger disponible un réaménagement a été exécuté en vue de l'élimination de l'insécurité routière, ne sont pas pris en compte pour l'attribution de points.