Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/2023031449~xrubyylfsj

Date de publication : 17 juillet 2023 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE DU 8 JUIN 2023 EXÉCUTANT L'ORDONNANCE DU 17 MARS 2023 RELATIVE À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES CONTENU

Contenu

- CHAPITRE 1er. Définitions
- CHAPITRE 2. Champ d'application
- CHAPITRE 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière
  - Section 1ère. — Organisme compétent
  - Section 2. Lignes directrices
- CHAPITRE 4. Les audits de sécurité routière sur les projets d'infrastructure
  - Section 1ère. — Organisme compétent
  - Section 2. Lignes directrices
  - Section 3. Critères applicables au début de l'exploitation pour les audits de sécurité routière
- CHAPITRE 5. Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier
  - Section 1ère. — Organisme compétent
  - Section 2. Lignes directrices
- CHAPITRE 6. Inspections de sécurité routière périodiques
  - Section 1ère. — Organisme compétent
  - Section 2. Périodicité des inspections périodiques
  - Section 3. Lignes directrices
- CHAPITRE 7. Inspections ciblées
  - Section 1ère. — Organisme compétent
  - Section 2. Lignes directrices
- CHAPITRE 8. Etablissement de rapports d'accidents mortels
  - Section 1ère. — Organisme compétent
  - Section 2. Lignes directrices
  - Section 3. Contenu du rapport d'accident mortel
- CHAPITRE 9. Disposition abrogatoire
- CHAPITRE 10. Disposition finale

CHAPITRE 1er. — Définitions

Article 1er. Au sens du présent arrêté, on entend par :

1° « Bruxelles Mobilité » : administration du Service Public Régional de Bruxelles chargée des équipements, des infrastructures et des déplacements ;

2° « Cellule EMPC » : Cellule Etude de Mobilité et de Partenariat avec les Communes de la DMSR de Bruxelles Mobilité ;

3° « Cellule Sécurité routière » : Cellule de la DMSR de Bruxelles Mobilité en charge de la politique de la sécurité routière ;

4° « DEN » : Direction Entretien de Bruxelles Mobilité ;

5° « DGI » : Direction Gestion et Entretien du service Maintain de Bruxelles Mobilité ;

6° « DMSR » :Direction Mobilité et Sécurité Routière du Service planification de Bruxelles Mobilité ;

7° « DPV » : Direction Projets Voiries de Bruxelles Mobilité ;

8° « Inspection ciblée » : l'inspection de sécurité routière ciblée dont fait état le paragraphe 1er de l'article 12 de l'Ordonnance ;

9° « Note stratégique d'orientation » : note établie par la cellule EMPC de la DMSR de Bruxelles Mobilité, dans la cadre de la définition des objectifs de projets, qui reprend l'évaluation des incidences, définit les orientations et les priorités de mobilité et de sécurité routière qui doivent être intégrées dans la conception, la réalisation et la gestion de tout projet d'aménagement d'infrastructure ; cette note validée par le comité de management de Bruxelles Mobilité est transmise à l'auteur de projet ;

10° « Ordonnance Tunnel » : Ordonnance de la Région de Bruxelles- Capitale du 16 mai 2019 relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers ;

11° « Ordonnance » : l'ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

12° « Spécialisation multimodale des voiries » : spécialisation des voiries par mode telle qu'établie par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en exécution de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ;

13° « Zone Zaca » : Zone à concentration anormales d'accidents car concentrant plus de 10 accidents sur une période de 2 ans.

CHAPITRE 2. — Champ d'application

Art. 2. § 1er. Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

§ 2. Les dispositions du présent arrêté s'appliquent, outre les infrastructures routières du réseau routier mentionnées à l' article 4, § 1er , de l'Ordonnance, aux infrastructures routières reprises dans la Spécialisation multimodale des voiries sous les catégories Auto PLUS, Poids-Lourds PLUS, et TC PLUS de surface.

§ 3. Les dispositions du chapitre 5 du présent arrêté s'appliquent aux voiries régionales et communales de la Région de Bruxelles-Capitale.

CHAPITRE 3. — Evaluation des incidences sur la sécurité routière

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 3. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent pour, en vertu de l'article 6, § 1er de l'Ordonnance, réaliser l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 4. § 1er. La Cellule Sécurité routière rédige un avis sur l'évaluation des incidences sur la sécurité routière.

§ 2. L'avis tient compte des critères énumérés à l'article 7 de l'Ordonnance pour établir une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier.

L'avis émet des recommandations pour l'auteur de projet.

§ 3. L'avis est transmis à la cellule EMPC qui l'insère dans la note stratégique d'orientation du projet d'infrastructure.

CHAPITRE 4. — Les audits de sécurité routière sur les projets d'infrastructure

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 5. § 1er. La Cellule Sécurité routière est l'organisme en charge des audits en vertu du chapitre 4 de l'Ordonnance.

§ 2. Les auditeurs de la cellule Sécurité Routière ne sont pas soumis, pour l'exercice de leur mission d'auditeur, à l'autorité hiérarchique du Directeur de la DMSR, du chef de Service A4 ou du Directeur Général de Bruxelles Mobilité. Ils relèvent directement de l'autorité hiérarchique du Ministre régional bruxellois en charge de la sécurité routière.

§ 3. En cas de mobilité interne, les auditeurs de la cellule Sécurité Routière ne peuvent auditer un projet sur lequel ils ont précédemment travaillé au sein d'une autre cellule ou d'une autre direction de Bruxelles Mobilité.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 6. Un audit est effectué pour chaque phase suivante d'un projet d'infrastructure :

1° En ce qui concerne les projets d'infrastructures routières appartenant au réseau routier transeuropéen, autoroutes et routes principales soumis à permis d'urbanisme :

- Phase avant-projet d'aménagement dans la phase de conception ;
- Phase projet d'aménagement dans la phase de conception ;
- Phase projet définitif pour permis d'urbanisme ;
- Phase de pré-mise en service a lieu avant la réception provisoire des travaux. Il comprend la vérification de l'adéquation des travaux au permis délivré quant aux normes de sécurité à respecter telles qu'elles résultent du projet d'aménagement finalisé.

2° En ce qui concerne les projets d'infrastructures routières soumis à permis d'urbanisme reprises dans la Spécialisation multimodale des voiries sous les catégories Auto PLUS, Poids-Lourds PLUS, ou TC PLUS de surface :

- Phase avant-projet d'aménagement dans la phase de conception ;
- Phase projet d'aménagement dans la phase de conception ;
- Phase projet définitif pour permis d'urbanisme.

3° En ce qui concerne les projets d'infrastructures routières, non soumis à permis d'urbanisme reprises dans la Spécialisation multimodale des voiries sous les catégories Auto PLUS, Poids-Lourds PLUS, ou TC PLUS :

- un audit est effectué pour la phase du projet d'aménagement dans la phase de conception.

Art. 7. § 1er. Pour chaque phase d'audit mentionnée à l'article 6, le chef de projet envoie les plans du projet, accompagnés de coupes ou de tout autre document jugé pertinent dans le cadre de l'audit, sous format électronique (.pdf) aux auditeurs de la cellule Sécurité Routière.

Le chef de projet transmet également tout autre document que l'auditeur estime utile sur demande de ce dernier.

Une réunion d'information peut être organisée à la demande de l'auditeur ou du chef de projet.

§ 2. Le rapport d'audit est transmis au chef de projet dans un délai de 30 jours ouvrables à dater de la réception de l'ensemble des documents.

Une réunion d'information peut être organisée entre l'auditeur et le chef de projet pour expliquer le rapport d'audit.

§ 3. Le chef de projet justifie la non prise en compte des recommandations émises par les auditeurs dans un délai de 30 jours de la remise du rapport par l'auditeur.

§ 4. Le rapport d'audit complété par le chef de projet peut être joint au dossier de demande de Permis d'urbanisme.

Art. 8. Dans la première année de l'exploitation d'une infrastructure routière, en cas d'accident ou de plaintes récurrentes, un audit est réalisé en tenant compte des critères définis à l'article 10,§ 1er, 4°, de l'Ordonnance et à l'article 9 du présent arrêté.

Section 3. — Critères applicables au début de l'exploitation pour les audits de sécurité routière

Art. 9. En sus du point 4° du paragraphe 1er de l'article 10 de l'Ordonnance, l'audit de début d'exploitation prendra en considération les plaintes émanant des usagers lors de la première année d'exploitation d'une infrastructure routière.

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

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 10. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent, en vertu de l'article 11, § 1er, de l'Ordonnance, pour réaliser l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 11. § 1er. Tous les deux ans, la Cellule Sécurité routière évalue la sécurité de l'ensemble du réseau routier de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette identification est réalisée sur base :

1° des inspections ciblées que la Cellule Sécurité routière aura effectuée d'initiative ou suite à une plainte ;

2° de toute donnée collectée, notamment par la voie électronique ou numérique.

§ 2. La Cellule Sécurité routière classe les zones, voiries identifiées en fonction de leur niveau de sécurité, dans les catégories suivantes :

1° Priorité 1 : Zones concentrant plus de 10 accidents sur les 2 années, et nécessitant une intervention dans l'année ;

2° Priorité 2 : Zones concentrant plus de 10 accidents sur les 2 années, et nécessitant une intervention dans les 2 ans ;

3° Priorité 3 : Zones concentrant plus de 10 accidents sur les 2 années, et nécessitant une intervention dans les 3 ans.

§ 3. Cette évaluation est reprise sur une cartographie qui reprend, d'une part, les Zones Zaca et, d'autre part, les infrastructures routières marquées d'un indicateur de gravité.

§ 4. La cartographie est rendue publique sur Mobigis. La Cellule Sécurité routière avertit les gestionnaires de voiries régionaux et communaux de l'actualisation de la cartographie.

§ 5. Sur base de l'analyse dont question au paragraphe 1er, la Cellule Sécurité routière décide de l'opportunité de mener des inspections ciblées.

§ 6. Pour les voiries gérée par Bruxelles Mobilité, la Cellule Sécurité routière transmet son analyse, avec ses recommandations et les mesures correctives envisagées, à la DPV et à la DGI.

CHAPITRE 6. — Inspections de sécurité routière périodiques

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 12. La DGI est l'organisme compétent pour effectuer les inspections périodiques des infrastructures routières régionales tombant dans le champ d'application de la présente ordonnance.

Section 2. — Périodicité des inspections périodiques

Art. 13. Les inspections périodiques ont lieu tous les 3 ans.

Section 3. — Lignes directrices

Art. 14. § 1er. L'inspection de sécurité routière périodique, telle que définie à l'article 2, 7°, de l'Ordonnance, ne s'applique pas aux chantiers, la sécurisation de ces derniers incombant à l'administrateur en charge de la police des chantiers au sens de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique.

§ 2. L'inspection périodique tient compte des éléments suivants :

1° les besoins des usagers de la route vulnérables ;

2° la sécurisation des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen et des tunnels tombant sous le champ d'application de l'Ordonnance Tunnels ;

3° l'état du revêtement ;

4° la signalisation verticale et les marquages au sol ;

5° l'éclairage routier ;

6° les équipements de voiries tels que notamment le mobilier urbain.

§ 3. En ce qui concerne les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen et aux tunnels tombant sous le champ d'application de l'Ordonnance Tunnels, la DGI organise des inspections périodiques conjointes avec des représentants des autorités compétentes aux tunnels du réseau routier transeuropéen et des tunnels tombant sous le champ d'application de l'Ordonnance Tunnels.

§ 4. L'inspection périodique donne lieu à un rapport d'inspection périodique établi par la DGI en ce qui concerne les infrastructures routières régionales. Ce rapport est transmis à la DEN et à la Cellule sécurité routière.

CHAPITRE 7. — Inspections ciblées

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 15. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent pour, en vertu de l'article 12 de l'Ordonnance, réaliser en tant qu'expert les inspections ciblées.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 16. § 1er. Une inspection ciblée d'une route existante ou d'un tronçon de route existant est effectuée lors d'une visite sur place par la Cellule Sécurité routière:

1° sur base de plaintes ,d'informations fournies par les usagers de la route, ou sur initiative de l'organisme compétent ;

2°conformément au paragraphe 1er de l'article 11 en suite d'une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation.

§ 2. L'inspection ciblée donne lieu à une décision motivée établie par la Cellule Sécurité routière en ce qui concerne les infrastructures routières gérées par Bruxelles Mobilité.

§ 3. La décision motivée contient au moins :

1° le bilan de l'accidentologie des lieux ;

2° l'identification des problèmes constatés ;

3° l'identification des risques associés ;

4° les éventuelles recommandations à apporter à l'infrastructure pour éviter de nouvelles collisions ou en limiter les conséquences.

§ 4. La décision motivée visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires est transmise par la Cellule Sécurité routière à la DPV et à la DGI de Bruxelles Mobilité.

CHAPITRE 8. — Etablissement de rapports d'accidents mortels

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 17. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent pour dresser en vertu de l'article 16, § 1er, de l'Ordonnance, le rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une infrastructure routière du réseau de la Région de Bruxelles-Capitale.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 18. Le rapport d'accident mortel, avec les éventuelles recommandations qu'il contient, est transmis par la Cellule de la DMSR :

1° à la DPV et à la DGI de Bruxelles Mobilité s'il s'agit d'une infrastructure régionale ;

2° au Bourgmestre de la commune sur le territoire duquel l'accident mortel a eu lieu s'il s'agit d'une infrastructure gérée par une commune.

Section 3. — Contenu du rapport d'accident mortel

Art. 19. En sus des éléments mentionnés à l'article 16, § 2, de l'Ordonnance, le rapport d'accident mortel :

1° détermine dans quelle mesure l'infrastructure a pu jouer un rôle direct dans la survenue de la collision ;

2° détermine si l'infrastructure a pu contribuer à aggraver les conséquences de la collision ;

3° contient l'analyse des différentes phases de l'accident ;

4° contient les scénarii probables de l'accident ;

5° contient les éventuelles recommandations à apporter à l'infrastructure pour éviter de nouvelles collisions ou limiter les conséquences de celles-ci ;

6° contient, le cas échéant, des recommandations en termes de contrôle-sanction ou encore de sensibilisation- éducation des usagers.

CHAPITRE 9. — Disposition abrogatoire

Art. 20. Sont abrogés :

1° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 13 juin 2013 portant la mise en application de l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

2° l'arrêté ministériel du 13 juin 2013 relatif aux lignes directrices pour l'application des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières et des notes stratégiques d'orientation.

CHAPITRE 10. — Disposition finale

Art. 21. La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de l'exécution du présent arrêté.