

Les accidents dus à un obstacle en bordure de route

- Session : 2019-2020
- Année : 2020
- N° : 312 (2019-2020) 1

2 élément(s) trouvé(s).

- **Question écrite du 13/03/2020**

- de LEGASSE Dimitri
- à HENRY Philippe, Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité

Selon les chiffres du SPF Économie et de StatBel, le nombre de victimes de la circulation à la suite d'un accident contre un obstacle en bordure de route représente 30 % du nombre total d'accidents mortels. C'est considérable.

Touring réclame donc des aménagements soulignant que l'adaptation des infrastructures pourrait diminuer le nombre d'accidents graves, comme des poteaux absorbeurs de chocs et des glissières de sécurité fermées autour des arbres et des constructions.

Monsieur le Ministre peut-il me dire ce qu'il pense de la situation et des recommandations de Touring ?

Des adaptations d'infrastructures sont-elles envisagées ?

Des poteaux absorbeurs de chocs et des glissières de sécurité fermées autour des arbres et des constructions ont-ils montré des résultats positifs dans d'autres pays ?

- **Réponse du 07/04/2020**

- de HENRY Philippe

Les gestionnaires de voiries sont informés et sensibilisés à cette problématique via une « Sécurothèque » qui leur donne accès à un dossier thématique et à des fiches de bonnes pratiques.

La nécessité de traiter les obstacles latéraux est systématiquement rappelée dans les audits de sécurité, qui sont réalisés lors de l'instruction de chaque projet routier. Grâce à cette démarche, on peut constater avec satisfaction que les gestionnaires de voiries ont le réflexe de traiter les obstacles latéraux.

De plus, de nombreuses actions en lien avec le traitement des obstacles latéraux ont été réalisées. Entre autres, le placement d'équipements à sécurité passive se généralise lors de nouveaux projets et lors des travaux de rénovation d'infrastructures.

Le développement d'un prototype permettant à moindre coût de transformer un panneau de signalisation classique en panneau de signalisation à sécurité passive a également été réalisé.

Il est à noter que les actions qui ont été réalisées, l'ont été sans avoir recours à un budget spécifique mais bien en restant dans l'enveloppe budgétaire de chaque chantier. En effet, le

recours à ce genre d'équipements ne conduit pas forcément à une augmentation du budget.

Jusque l'année dernière, les routes où l'accidentologie montrait de nombreux accidents contre les arbres ont fait, en partie, l'objet d'une analyse paysagère et les recommandations qui en résultaient pouvaient être la conservation de l'alignement tel quel, la suppression de certains arbres et/ou l'isolement de l'alignement par la pose de dispositifs de sécurité. Ces dernières années, certains tronçons de la N29, N3 et N53 ont fait l'objet de ces études et du placement des barrières de sécurité.

La problématique des arbres d'alignement est maintenant étudiée de concert entre la DDSAV et la DEEP afin de concilier à la fois les enjeux patrimoniaux, environnementaux et sécuritaires.

Par ailleurs, le Plan Infrastructures 2 prévoit un budget de 4 millions pour le traitement des obstacles latéraux ce qui permettra d'accentuer le rythme de traitement des obstacles latéraux.

Pour revenir à la problématique des équipements et plus particulièrement aux supports de signalisation verticale directionnelle, toute nouvelle installation ou remplacement doit prévoir un support à sécurité passive, même s'ils sont protégés par un dispositif de retenue. Les "petits" poteaux (89 mm de diamètre ou moins), présentent par eux-mêmes des performances de sécurité passive. Quant aux supports plus importants ils doivent désormais être passifs.

Les supports existants sur le réseau ne doivent pas être adaptés, mais ils peuvent être passivés.

En ce qui concerne des glissières de sécurité fermées autour des arbres et des constructions, à ma connaissance de tels dispositifs n'ont pas été posés en Belgique. Sauf peut-être pour quelques expériences locales, des équipements de ce type n'ont pas été davantage utilisés dans les pays voisins.

Ces dispositifs fermés ne sont pas repris dans la série des normes européennes.

Une glissière de sécurité linéaire absorbe l'énergie du choc d'un véhicule de deux façons :

- par frottement du véhicule le long de la glissière ;
- par déformation et/ou déplacement latéral de la glissière.

Dans le cas d'une glissière fermée autour d'un obstacle (dispositif ponctuel), par manque de longueur, le premier mode de dissipation d'énergie n'est pas possible. Un tel dispositif ne peut donc être efficace que par sa déformation, comme un absorbeur de choc fixe. Il faudrait donc disposer d'un espace important devant l'obstacle (arbre ou construction). En pratique, cela limiterait très fort les possibilités d'implantation de tels systèmes sans parler des aspects esthétiques et budgétaires.

Pour protéger les usagers de la route d'une ligne d'arbres ou d'une construction, le meilleur dispositif de retenue reste donc une glissière linéaire, suffisamment longue pour être efficace, quand le site à équiper permet et justifie son implantation.