



**Recommandation : 16**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 16**

**Généralisation des audits de sécurité routière**

*Le CSWSR recommande que les décisions du Gouvernement wallon imposant la réalisation d'audits de sécurité routière à tous les projets de construction de nouvelles voiries ou aux réfections importantes de voiries existantes sur le réseau structurant soit étendue à tout le réseau régional, aux grands projets initiés par d'autres institutions que le SPW et ayant une incidence sur les voiries régionales et communales (par exemple les projets RER, les projets de modification ou de rénovation de gares, etc.) ainsi qu'aux projets subsidiés sur les voiries communales.*

**Commentaires :**

Voir recommandation 8.1.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 17**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 17****Audits de sécurité routière sur les voiries communales**

*Le CSWSR recommande que la réalisation d'audits de sécurité routière, éventuellement dans une procédure simplifiée, soit fortement recommandée lors de mise en œuvre de nouvelles voiries ou de réfection de voiries existantes sur le réseau communal impliquant une modification de la configuration de la voirie. Une procédure simplifiée devra cependant intégrer un avis des auditeurs dès le stade de la conception afin de pouvoir intégrer, dès le début du processus, les éventuelles suggestions des auditeurs.*

**Commentaires :**

Voir recommandation 8.1.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 18.2**

Statut :  Réalisée  
 En cours 25%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 18.2****Libération d'un budget annuel destiné au traitement des obstacles le long des voiries**

*Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon libère un budget annuel destiné au traitement des obstacles latéraux le long des voiries.*

**Commentaires :**

Un budget spécifique pour le traitement des obstacles latéraux n'a pas été libéré en tant que tel.

Néanmoins, dans le cadre de nombreux projets suivi par la DGO 1, le réaménagement de voiries a donné lieu aux traitements des obstacles latéraux situés sur ces voiries.

Compte tenu de la proportion importante d'accidents graves contre des obstacles latéraux, le CSWSR réitère sa recommandation en 2017.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Voir recommandation 2017 / 8.1

**Recommandation : 18.3**

Statut :  Réalisée  
 En cours 25%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 18.3****Hiérarchisation des zones à traiter concernant les obstacles latéraux**

*Le CSWSR recommande que les directions territoriales organisent, en liaison étroite avec la DGO 1.21, une hiérarchisation des zones à traiter en fonction d'un rapport coût efficacité (nombre de tués et de blessés graves qui pourraient être évités) par rapport au coût de la zone à traiter.*

**Commentaires :**

La DGO 1 a mis en place un nouveau modèle de gestion des projets appelé GPS (Gestion des Projets routiers). Ce modèle permet d'une part de choisir les meilleurs projets à étudier sur base d'une approche objective et concertée et, d'autre part, un suivi informatisé des nombreuses étapes liées à la mise en œuvre d'un projet (environ 200), regroupées par thématiques. Certains obstacles latéraux ont été traités dans le cadre de cette approche générale.

Le CSWSR recommande qu'une hiérarchisation des zones à traiter pour les obstacles latéraux soit réalisée en vue d'optimiser le rapport coûts/bénéfices dans l'utilisation du budget, objet de la recommandation 2012 / 18.2 reprise en 2017 sous la recommandation 2017 / 8.2.



Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Voir recommandation 2017 / 8.2.

**Recommandation : 19.1**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 19.1****Approche spécifique des alignements d'arbres le long des voiries**

*Le CSWSR recommande l'approche suivante :*

1. *Analyse des cartes d'accidentologie et identification et hiérarchisation des zones à problèmes concernant les accidents contre les arbres.*
2. *Sur les autoroutes et les voies à 2x2 bandes du réseau structurant, la priorité est à l'application du guide pour le traitement des obstacles latéraux. Il convient néanmoins d'analyser au cas par cas les impacts paysagers, écologiques, visuels et sociaux de cette application stricte.*
3. *En ce qui concerne les autres voiries :*
  - a. *Analyse de la situation au cas par cas, en tenant compte de :*
    - I. *la situation ;*
    - II. *l'analyse des circonstances des accidents avec blessés graves ou morts ;*
    - III. *la valeur patrimoniale, paysagère et écologique des plantations ;*
    - IV. *l'évaluation de l'état phytosanitaire des plantations.*
  - b. *Analyse de la possibilité de mettre en pratique le guide « Obstacles latéraux : pistes pour un traitement efficace », notamment en envisageant :*
    - I. *le placement de barrières de protection en se conformant à la réglementation concernant les dispositifs de retenue ;*
    - II. *l'éloignement des alignements par des mesures adéquates (expropriation de terrains, mesures agro-environnementales d'incitation ...).*



*Le CSWSR recommande que, lors d'un traitement d'alignements d'arbres le long des voiries (abattage, et replantation à une distance de sécurité), la possibilité d'implanter des arbustes d'un diamètre (à maturité) de moins de 10 cm soit envisagée afin de conserver un caractère « vert » aux voiries.*

#### **Commentaires :**

Suite aux nombreux débats concernant le traitement des arbres ou alignements d'arbres le long des voiries, et aux recommandations du CSWSR, la DGO 1.21 et la DGO 1.74 se sont rencontrées à plusieurs reprises en vue d'affiner une méthodologie équilibrée et cohérente pour le traitement des arbres le long des voiries lorsque ces derniers font partie d'une zone à risque, ou sont l'objet de demandes d'abattage suite à une concentration d'accidents.

Lors de ces réunions, une méthodologie a été définie.

Cette méthodologie commence par la répartition du tronçon à analyser en entités paysagères.

Chaque entité fait ensuite l'objet d'une analyse basée sur :

- 1) une inspection phytosanitaire
- 2) une évaluation sur base de cinq critères
  - la valeur d'agrément des arbres
  - la distance entre les arbres et la voirie
  - la lisibilité de la route
  - la visibilité des arbres dans le grand paysage
  - l'apport écologique local des arbres
- 3) analyse des accidents de la base de données MOSTAR.

Une fiche détaillée par entité paysagère est ensuite préparée avec à chaque fois des recommandations qui seront ensuite discutées au sein de la CPSR.

Les recommandations sont établies par référence au document "Traitement des obstacles latéraux " de la DGO 1.21. Le document de la DGO 1.21 fait référence à l'approche SDFI pour "Supprimer - Déplacer - Fragiliser - Isoler". Dans le cadre des alignements d'arbres, l'option "fragiliser" ne s'applique pas. Par ailleurs, compte tenu de la "valeur" attribuée à l'"obstacle", l'approche sera inversée : "Isoler - Déplacer (abattre et replanter), - Supprimer".

Cette approche a été mise en application dans le cadre de l'analyse de la N3 entre Battice et Kelmis.



Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Après affinement suite à la mise en application dans le cadre de projets pilotes, la méthodologie devrait être généralisée.

**Recommandation : 19.2**

Statut :  Réalisée  
 En cours 75%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 19.2****Évaluation des impacts lors du traitement d'arbres le long des voiries**

*Le CSWSR considère que l'impact sur la sécurité routière des alignements d'arbres le long des voiries et de l'impact du déplacement des arbres est encore peu objectivé. Le CSWSR recommande dès lors qu'un ou plusieurs projets fassent l'objet d'une évaluation approfondie :*

- *mesure des vitesses moyennes et V85 avant tout traitement ;*
- *mesure de l'accidentologie avant traitement ;*
- *traitement de la zone ;*
- *mesure des vitesses moyennes et V85 après traitement ;*
- *mesure de l'accidentologie après traitement.*

**Commentaires :**

Suite à cette recommandation et à une demande du Ministre, la DGO 1.21 a réalisé un test sur la N29 à Sombreffe.

Il s'agit de la section entre les BK 14,4 et 16,5, une voirie bordée d'arbres d'alignement présentant une accidentologie élevée.

En 2012, une étude a été réalisée en concertation avec la Direction des Aménagements paysagers. La solution qui a été retenue a consisté à abattre et replanter quelques arbres, à conserver l'alignement global et à installer des dispositifs de retenue (glissières métalliques).



Le chantier a été réalisé en 2013 par la Direction territoriale de Namur.

Pour réaliser l'évaluation de ce traitement d'arbres d'alignement, la DGO 1.21 s'est basée sur la recommandation 19.2 du CSWSR.

Différentes mesures de vitesse ont été réalisées avant travaux et après les travaux.

L'accidentologie après travaux doit encore être examinée (la correction de la localisation des accidents de 2015 doit encore être réalisée).

Un document récapitulatif sera réalisé fin 2016 au sujet de ce test.

Toutefois, les points suivants doivent être pris en compte :

- les mesures de vitesse après travaux ont été réalisées à une période pendant laquelle des travaux sur des voiries adjacentes auraient engendré un surcroît de trafic. Il faudra donc être très prudent dans l'analyse des résultats ;
- l'analyse de l'accidentologie sera uniquement basée sur les années 2014 et 2015 ;
- la méthodologie utilisée (et reprise dans le document du CSWSR) est fort « rudimentaire » et ne doit pas être considérée comme une méthode scientifique d'évaluation avant/après.

De manière générale, une réflexion est en cours avec le département « Statistiques, analyses et recherches » de l'AWSR sur la mise en place d'une méthodologie d'évaluation commune qui servira dans le cas des alignements d'arbres mais également pour d'autres analyses.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 19.3**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière  
 Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012**

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 19.3**

**Pistes cyclables et trottoirs le long des voiries avec des alignements d'arbres qui sont déplacés**

*Chaque année, 75 cyclistes meurent dans un accident en Flandre, 1 à Bruxelles et 10 en Wallonie. Des haies pourraient être plantées pour séparer les trottoirs et pistes cyclables de la voirie. Le CSWSR recommande que l'opportunité d'installer des pistes cyclables ou des trottoirs soit analysée chaque fois que l'alignement des arbres est déplacé.*

**Commentaires :**

Cette recommandation est à mettre en œuvre.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.


**Recommandation : 20.1**

Statut :  Réalisée  
 En cours 25%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 20.1**
**Meilleur entretien des pistes cyclables**

*Le CSWSR recommande que :*

- 1) *une inspection des pistes cyclables soit régulièrement effectuée par le gestionnaire de voirie compétent ;*
- 2) *l'utilisation d'un **vélo mesureur**, à l'instar de ce qui se fait en Région flamande (un vélo par province) et maintenant à Bruxelles. Il permet de prendre des mesures sur la qualité du revêtement parcouru à vélo ;*
- 3) *la possibilité pour les usagers de **signaler** les problèmes constatés via un site web dédié, comme cela est déjà le cas en Flandre. Le site web devrait indiquer le suivi accordé aux remarques pertinentes transmises ;*
- 4) *une inspection de maintenance soit menée de façon progressive mais régulière (par exemple tous les trois ans) sur le RAVeL ;*
- 5) *l'affectation de moyens au nettoyage et à l'entretien régulier et d'urgence des infrastructures cyclables.*



#### Commentaires :

Un préalable à ces diverses recommandations est la mise à jour de la base de données des pistes cyclables. Cette mise à jour n'a pu être effectuée. Par ailleurs, si en 2014 un budget a été réservé pour l'entretien des pistes cyclables, faute d'utilisation de ce budget par les directions territoriales, ce budget a été transféré au budget pour l'entretien des routes.

Le vélo mesureur a été mis au point par le Fietsersbond et l'Université catholique de Leuven (KUL). Il s'agit d'un outil de travail qui permet d'évaluer la qualité, le confort et la sécurité des pistes cyclables grâce à un outil de mesure fixé sur un vélo, via l'enregistrement de différentes données.

Les données recueillies serviront à chiffrer le niveau de qualité de l'itinéraire analysé via une grille d'évaluation prédéfinie.

La DGO1.76 possède un vélo-mesureur depuis fin 2014. Un opérateur a été engagé en mars 2014 et formé pour l'utiliser. L'outil a été adapté selon les critères propres à la Wallonie (cotations).

Le vélo-mesureur a été utilisé sur le RAVeL de Sambre, à Namur. Il est utilisé pour évaluer les aménagements réalisés au sein des communes pilotes Wallonie cyclable.

Les caractéristiques de ce vélo (vitesse constante de 15 km/h) limitent toutefois son utilisation à l'évaluation d'aménagements longs et continus. Par exemple, des pistes cyclables marquées ou séparées, le Ravel.

Les inspections de maintenance seront réalisées avec le vélo-mesureur ou avec un vélo classique suivant la méthodologie développée.

En effet, l'état des pistes cyclables est souvent tel que l'utilisation d'un tel vélo mesureur n'est pas justifiée, et que des entretiens bien plus basiques doivent être préalablement réalisés.

Une convention a été signée avec le GRACQ en 2013 pour adapter le logiciel Uello - Système de communication entre citoyens, administrations et associations pour signaler des problèmes sur les aménagements cyclables - afin de la mettre à disposition des communes pilotes Wallonie cyclables. La mission du GRACQ était d'aider les communes et de cogérer les demandes.

Les directions territoriales étaient également impliquées dans le projet.

Aujourd'hui, le Gouvernement wallon ne soutient plus ce projet Uello. Certaines communes sont encore reprises dans le site de Uello mais sans garantie que le suivi des demandes soit assuré. D'autres communes utilisent d'autres systèmes en interne et les gèrent seules.

La DGO 1 souhaite développer son propre logiciel à l'échelle de la Région. Actuellement, un district teste un processus de communication des problèmes.

Les directions territoriales et les districts gèrent l'entretien de leurs routes via des baux d'entretien. Les pistes cyclables longeant les routes sont souvent oubliées (pas d'enlèvement de graviers, de branches, neige...)



À l'exception du Brabant-wallon, les directions territoriales n'ont pas de matériel d'entretien à leur disposition. Une réflexion sur ce problème est en cours (mutualisation du matériel...).

Un budget devrait être prévu dans les directions territoriales pour les petites dépenses de réparation des aménagements cyclables.

Dans une telle situation, la priorité devrait donc consister en :

- 1) La mise à jour de la base de donnée des pistes cyclables
- 2) L'inscription d'un budget spécifique pour l'entretien ou l'amélioration des pistes cyclables
- 3) La mise en place d'un site permettant de recueillir les suggestions des cyclistes.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 20.2**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 20.2****Pistes cyclables sur routes régionales**

*Le CSWSR recommande que sur les routes régionales hors agglomération les pistes cyclables séparées soient la norme, chaque fois que des pistes cyclables sont créées ou refaites. Cette séparation peut se faire soit par un éloignement conséquent de la piste par rapport à la chaussée (sans continuité du macadam), soit par une surélévation ou un obstacle marquant clairement la séparation entre la chaussée et la piste (bordures biseautées, potelets, glissières, haies...).*

**Commentaires :**

Recommandation à mettre en œuvre. Il est en effet recommandé de séparer trafics cyclistes et voitures au-delà d'une certaine vitesse et densité de trafic. Le récent rapport du GRACQ va dans le même sens : « L'infrastructure cyclable doit être développée notamment en équipant les routes régionales de pistes cyclables sécurisées ».

Toutefois, la réalisation d'une piste cyclable séparée physiquement est plus onéreuse que celle d'une piste marquée et ce budget n'est généralement pas prévu lors de la réfection des routes.

Les problèmes d'évacuation des eaux, du nettoyage des pistes cyclables sont également évoqués par les directions territoriales. La conservation d'arbres d'alignement peut également être un frein à la création de pistes cyclables séparées (problème d'espace disponible, recommandation 2012/19.3).



Wallonie



La participation de la DGO.76 aux CPSR permet d'attirer l'attention des gestionnaires de voiries sur l'importance de séparer les trafics dans certaines circonstances.

Le système GPS permettra également d'associer la DGO1.76 aux projets.

La DGO1.76 est consultée lors de la remise d'avis dans le cadre de permis d'urbanisme. Toutefois, cette consultation arrive trop tard dans le processus d'élaboration du projet. L'objectif étant d'intervenir le plus en amont possible du projet afin de prendre en compte la sécurité des cyclistes.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.



**Recommandation : 21**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 21**

**Implantation des parkings en épis ou perpendiculaires à la voirie**

*Le CSWSR recommande que, dans les cas où des emplacements de parking sont prévus soit en épis, soit perpendiculaires à la voirie, l'implantation des emplacements soit effectuée de telle sorte que la manœuvre la plus dangereuse, soit la sortie de l'emplacement, se fasse de face pour le conducteur. Les emplacements de parking en épis doivent dès lors être placés en favorisant une entrée dans l'emplacement en marche arrière.*

**Commentaires :**

Lorsque la DGO 1.21 est chargée d'une mission d'audit de sécurité routière, sur un projet incluant des parkings en épi ou perpendiculaires à la voirie, elle analyse systématiquement la possibilité d'implanter les parkings de façon à favoriser l'entrée du parking en marche arrière.

Dans ses analyses, la DGO 1.21 tient compte de la configuration de la voirie et des dangers liés à une entrée en marche avant dans les places de parking par les véhicules venant depuis le côté opposé de la voirie ; même si une telle manœuvre n'est pas autorisée par le Code de la route. En effet, dans ce cas, la sortie du parking risque d'être particulièrement à risque.



Wallonie



CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.



**Recommandation : 22**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 22**

**Zone tampon entre les aménagements cyclables et les véhicules en stationnement**

*Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, une zone tampon de 80 centimètres soit laissée entre les aménagements cyclables (piste cyclable marquée, bande cyclable suggérée ...) et les voitures en stationnement.*

*Si la largeur de voirie ne permet pas de laisser 80 centimètres, la distance peut être limitée à 60 centimètres.*

### Commentaires :

La DGO1 a édité plusieurs brochures relatives à la problématique des aménagements cyclables.

Ces brochures sont téléchargeables sur le portail des pouvoirs locaux ([http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/site/dgpl/accueil/Travaux\\_subsidies/pid/30021](http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/site/dgpl/accueil/Travaux_subsidies/pid/30021)).

La recommandation 22 y figure (pages 8 et 9 du document « pistes cyclables marquées » et pages 9 et 10 du document « Bandes cyclables suggérées »).

Ces documents qui doivent logiquement être utilisés par les différents auteurs de projet, nous servent donc de base de travail pour la réalisation des audits de sécurité.

Il faut insister sur le fait que cette recommandation est appliquée dans la mesure du possible (comme énoncé dans le texte).



Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.



**Recommandation : 23**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 23**

**Zone d'avancée cycliste**

*Le CSWSR recommande qu'en agglomération, des zones d'avancée pour cyclistes (ZAC) soient créées à tous les carrefours à feux, avec ou sans bande de guidage (lorsque les largeurs ne sont pas disponibles, on se contentera d'un marquage suggéré), sauf si la configuration du carrefour rend l'implantation d'une telle zone avancée d'accès cycliste impossible, par exemple lorsque le carrefour est équipé de feux fléchés sans disposer d'une bande par direction.*

### Commentaires :

La DGO1 a édité plusieurs brochures relatives à la problématique des aménagements cyclables.

Ces brochures sont téléchargeables sur le portail des pouvoirs locaux ([http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/site/dgpl/accueil/Travaux\\_subsidies/pid/30021](http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/site/dgpl/accueil/Travaux_subsidies/pid/30021))

La problématique des ZAC est bien reprise dans les guides cités ; pages 14 et 15 du document « Pistes cyclables marquées » et en page 12 du document « Bandes cyclables suggérées ».

Par ailleurs, la DGO 1.21 rédige un guide sur les feux tricolores. Dans ce guide, la mise en place de ZAC sera aussi recommandée.

Toutefois, que ce soit dans les guides cyclables ou le guide feux tricolores, les ZAC sont recommandées et pas obligatoires.



En effet, il faut analyser au cas par cas (problématique des feux fléchés, espace disponible ...).

Par ailleurs, lorsque l'on rénove un feu tricolore (nouveaux équipements et nouvelle grille de feux), on ne modifie pas spécialement le marquage ni le revêtement ni les bordures.

Si une ZAC doit être installée, il faut remplacer le marquage, et parfois le revêtement, déplacer les boucles et en rajouter. Il ne semble donc pas judicieux de rendre cela obligatoire.

Dans la pratique, les ZAC sont en général installées lors de la mise en œuvre de nouveaux feux et l'équipe d'étude et les auditeurs de la DGO 1.21 y sont très sensibles.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 24.1**

Statut :  Réalisée  
 En cours 50%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 24.1**

**Les panneaux F99x peuvent s'appliquer à une partie de la voirie**

*Le CSWSR recommande que le Code de la route, qui définit les panneaux F99a, F99b et F99c, soit modifié pour que ces panneaux F99x puissent s'appliquer à une partie d'un chemin seulement (mais clairement délimitée).*

**Commentaires :**

L'Arrêté royal du 21/07/2016 portant notamment la réglementation sur la classification des vélos électriques inclut la modification du Code de la route permettant d'appliquer les signaux F99 b sur tout ou une partie de la voirie.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Projets d'arrêtés royaux pour les signaux F 99 a et F 99 c.

**Recommandation : 24.2**

- Statut :  Réalisée  
 En cours 50%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 24.2**

**Porter de 9 à 10 ans l'âge ou les enfants peuvent circuler à vélo sur les trottoirs**

*Le CSWSR recommande que le Code de la route autorise les enfants à emprunter le trottoir à vélo jusqu'à 10 ans inclus, mais à faible allure et en respectant strictement les piétons. Le CSWSR recommande en outre la suppression de la condition actuelle du diamètre des roues de 50 cm maximum.*

**Commentaires :**

Le SPF Mobilité est informé de la demande de la Wallonie et a reçu une demande similaire de la Région de Bruxelles-Capitale demandant de porter l'âge pour circuler à vélo sur les trottoirs à 12 ans.

Le SPF a mis en place un groupe de travail chargé d'une réflexion sur la simplification du Code de la route. Au sein du groupe de travail un accord est intervenu sur cette modification au Code de la route (porter l'âge pour circuler à vélo sur les trottoirs jusqu'à 10 ans), et pourrait dès lors s'insérer dans un prochain lot de modification au Code de la route.



Wallonie



**CSWSR**  
CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 24.3**

Statut :  Réalisée  
 En cours 50%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 24.3****Cyclomoteurs de classe B sur la voirie en agglomération**

*Le CSWSR recommande que le Code de la route n'autorise plus les cyclomoteurs de classe B sur les pistes cyclables en agglomération.*

**Commentaires :**

Le SPF a mis en place un groupe de travail chargé d'une réflexion sur la simplification du Code de la route. Au sein du groupe de travail un accord est intervenu sur une telle modification au Code de la route, et pourrait dès lors s'insérer dans un prochain lot de modification au Code de la route.

L'accord au sein du groupe de travail correspond à imposer aux cyclomoteurs de circuler sur la voirie (et non sur la piste cyclable) lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.



**Recommandation : 25**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 25**

**Avancées de trottoir**

*Le CSWSR recommande, pour les passages piétons en section, de prévoir des avancées de trottoir qui occupent les 5 mètres devant le passage, et dépourvus de tout obstacle qui pourrait limiter la visibilité du piéton, y compris des enfants.*

**Commentaires :**

Les avancées de trottoir sont mentionnées dans les guides de la DGO 1. Par ailleurs, lors des missions d'audit de sécurité routière, la DGO 1.21 veille à recommander la mise en place d'avancées de trottoir chaque fois que la configuration des voiries à aménager le permet.

**Obstacles rencontrés :**

Dans certains cas la configuration de la voirie ne permet pas la mise en œuvre d'avancées de trottoir. L'évaluation doit être faite au cas par cas.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 26**

Statut :  Réalisée  
 En cours 50%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 26****Passages pour piétons sur voiries à 2 x 2 bandes**

*Le CSWSR recommande donc que tout passage pour piétons sur des voiries à 2x2 bandes soit protégé par des feux ou que les 2 bandes de circulations soient ramenées à une seule à l'approche du passage piéton.*

**Commentaires :**

Suite à la recommandation du CSWSR, la DGO 1.21 a réalisé une analyse des passages pour piétons sur les voiries 2 x 2 bandes (Sécurisation des passages pour piétons sur voiries régionales - Relevé des passages pour piétons sur les voiries 2 x 2 bandes & propositions de traitement), et a transmis un rapport détaillé aux différentes directions territoriales concernées.

Les analyses de la DGO 1.21 ont concerné 75 traversées et proposaient 39 suppressions et 36 adaptations.

Diverses propositions ont été réalisées, mais la DGO 1.21 ne dispose pas d'un suivi exhaustif du rapport.



Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.



**Recommandation : 27**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 27**

**Élaboration progressive d'un guide unique et coordonné**

*Le CSWSR recommande que :*

1. les services du SPW élaborent rapidement le Code de la voirie, guide unique qui reprendrait, sous forme de fiches, l'ensemble des recommandations pour l'aménagement des voiries, en prenant en compte tous les usagers de la voirie ;
2. les différents chapitres du guide soient progressivement élaborés par le service compétent ;
3. une coordination soit mise en place entre les différentes directions et les différents services afin d'assurer une adhésion de tous aux principes du Code ;
4. le projet de Code soit soumis pour avis au CSWSR préalablement à sa diffusion ;
5. le Code soit téléchargeable sur le site Internet du SPW ;
6. des formations soient organisées régulièrement à destination des gestionnaires de voiries tant régionaux que communaux.

**Commentaires :**

La motivation principale de cette recommandation résidait dans le fait que les guides publiés par la DGO 2 différaient parfois sur certains points de ceux édités par la DGO 1. Par ailleurs, la DGO 1 met régulièrement à jour différents documents liés aux meilleures pratiques. Cette recommandation ne semble donc plus justifiée et la CSWSR décide de l'abroger.



Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.



**Recommandation : 28**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 28**

**Révision des plans de secteur**

*Le CSWSR recommande que des groupes de travail soient mis en place entre la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin d'aboutir progressivement, secteur par secteur, à une révision des plans de secteur en Wallonie.*

**Commentaires :**

Cette recommandation est très générale et une ampleur qui dépasse les préoccupations de sécurité routière. Le CSWSR décide donc d'abroger la recommandation.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 29**

Statut :  Réalisée  
 En cours 0%  
 A mettre en œuvre  
 A revoir  
 Abrogée

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Suivi des recommandations des EGSR-W de 2012

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 29**

**Rédaction de règles spécifiques de conception, de gestion de voiries voire de police pour l'ensemble du réseau voyer régional**

*Le CSWSR recommande la création d'un groupe de travail composé de la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin de proposer au Gouvernement wallon la conception de principes généraux d'aménagement, d'urbanisme, de gestion et de police du réseau routier régional selon la hiérarchie et la catégorisation du réseau.*

**Commentaires :**

Cette recommandation est très générale et une ampleur qui dépasse les préoccupations de sécurité routière. Le CSWSR décide donc d'abroger la recommandation.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.