

**Recommandation : 8.1**

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 : 8.1

Généralisation des audits de sécurité routière en vue de limiter le nombre de chantiers nécessaires

Afin de réduire le nombre de chantiers, et donc l'exposition aux risques, le CSWSR recommande que la réalisation d'audits de sécurité routière actuellement imposée à tous les chantiers de construction de nouvelles voiries, ou aux réfections importantes de voiries existantes sur le réseau structurant, soit étendue à tout le réseau régional, ainsi qu'aux travaux subsidiés. De plus, la réalisation des audits de sécurité devrait être fortement recommandée sur le réseau provincial et communal.

Commentaires :

Les recommandations 8.1, 16 et 17 du CSWSR de 2012 concernent les audits de sécurité routière.

Le 26 mars 2013, le Ministre wallon en charge de la Sécurité routière a adressé une « note verte 276565 » au Directeur général de la DGO1. Cette note verte demande de mettre en place diverses actions suite à l'approbation par le Gouvernement wallon du rapport « proposition de plan d'action » pour la mise en œuvre des recommandations du Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière (CSWSR).

Parmi les différentes actions demandées dans cette « note verte », le Ministre a demandé de mettre en place un GT du CSWSR avec pour missions :



- d'analyser l'articulation actuelle et à venir entre les avis remis par l'IBSR, les auditeurs de sécurité routière, les services des DGO1, DGO2, DGO3 et DGO4 lors de tout nouvel aménagement routier ;
- d'examiner de quelle manière on pourrait veiller à un contrôle de la qualité des audits réalisés et des formations données aux candidats auditeurs ;
- de proposer ses recommandations pour obtenir une cohérence et une efficacité en la matière (notamment sur le maintien d'une confrontation constructive entre la vision "ingénieur" et la vision "aménageurs").

La réalisation des audits de sécurité routière en Wallonie s'intègre dans un cadre légal qui comporte plusieurs prescriptions :

1) La Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières met en place différentes procédures visant à limiter le nombre de victimes. Suivant cette directive, ces procédures doivent au minimum être appliquées sur les voiries du TERN. La commission encourage cependant les Etats membres à généraliser ces procédures sur les autres voiries.

2) Le décret du 22 décembre 2010 transpose la Directive européenne pour son application en ce qui concerne les voiries wallonnes. Ce décret prévoit l'application des procédures d'évaluation des incidences sur la sécurité routière et des procédures d'audit de sécurité routière sur l'ensemble du réseau structurant de la Wallonie. Ce décret concerne également la classification et la gestion de la sécurité routière, et ce sur l'ensemble des voiries régionales (réseau structurant et réseau non structurant).

3) De ce décret découlent l'arrêté du Gouvernement wallon (AGW) relatif à la formation des auditeurs et l'AGW du 12 janvier 2012 fixant les lignes directrices.

Un audit de sécurité routière ne sera réalisé que lors de l'aménagement d'une nouvelle voirie ou lors d'une modification importante d'une voirie existante.

Dans un tel cas de figure, une analyse en profondeur doit être réalisée sur les différentes options possibles concernant le traitement de la voirie et leurs avantages et inconvénients respectifs en termes notamment de mobilité, d'impact budgétaire et de sécurité routière. Au terme de ce processus qui impose une large concertation de tous les acteurs concernés, un choix est opéré et une des options analysées est retenue pour réalisation. Un rapport de synthèse est alors réalisé avec les motivations ayant conduit au choix.

Dans le cadre des travaux sur les voiries régionales, cette analyse est reprise sous le vocable « Evaluation des incidences sur la sécurité routière » et est réalisée au travers de la « Commission provinciale Sécurité Routière ».

L'étude des incidences est donc un processus indispensable, à réaliser préalablement à la procédure d'audit proprement dite.



Il est à noter que ces recommandations du CSWSR concernent les audits de sécurité routière, mais que cette recommandation doit être étendue à l'évaluation des incidences, démarche de réflexion, d'analyse et de choix d'une solution parmi un éventail de solutions possibles.

Le groupe de travail " audits de sécurité routière" a produit un rapport qui a été diffusé en février 2014 et présentait des recommandations sur l'expérience et la qualification requises pour la certification des auditeurs, ainsi que des recommandations pour les approches "audits de sécurité routière" pour les voiries régionales, les travaux subsidiés des voiries communales et les autres travaux majeurs aux voiries communales.

Suite à ces recommandations, et en tenant compte tant de son expertise que d'une évaluation des audits de sécurité routière réalisés à fin 2012, la DGO 1.21 a réalisé un document "Gestion de la sécurité des infrastructures routières - lignes directrices pour la mise en œuvre du chapitre 1 du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière - modalités d'application de la directive 2008//96/CE relatif à la sécurité des infrastructures routières".

Ces lignes Directrices présentent les approches "audits de sécurité routière" à mettre en œuvre :

1) Projets de construction de nouvelles voiries ou aux réfections de voiries existantes sur le réseau structurant impliquant un permis d'urbanisme - procédure complète telle que prévue dans les lignes directrices :

- réalisation de l'évaluation des incidences ;
- réalisations d'un audit de sécurité routière aux phases :
 - Conception
 - Conception détaillée
 - Pré-mise en service
 - Début d'exploitation.

2) Projets de réfections de voiries existantes sur le réseau structurant n'impliquant pas un permis d'urbanisme mais impliquant une modification de la mobilité ou de la sécurité routière : procédure simplifiée telle que prévue dans les lignes directrices.

- réalisations d'un audit de sécurité routière, à partir de la phase de pré-mise en service :
- audit phase pré-mise en service et audit de début d'exploitation.

3) Projets de construction de nouvelles voiries ou réfections de voiries existantes en dehors du réseau structurant impliquant un permis d'urbanisme :

- réalisation de l'évaluation des incidences ;
- réalisation d'un audit de sécurité routière, au plus tôt lors de la phase de « Conception » et au plus tard lors de la phase de « Conception détaillée ». En outre, lors de la demande de règlement complémentaire, l'avis technique de la DGO 1.21 sera sollicité. Cet avis technique peut être assimilé à un audit de pré-mise en service.

4) Projets de réfections de voiries existantes en dehors du réseau structurant n'impliquant pas un permis d'urbanisme mais impliquant une modification de la mobilité ou de la sécurité routière :



- lors de la demande de règlement complémentaire, l'avis technique de la DGO 1.21 sera sollicité. Cet avis technique peut être assimilé à un audit de pré-mise en service.

En ce qui concerne les voiries communales, les évaluations d'incidences et les audits de sécurité routière seront donc réalisés soit à la demande des communes, soit sur sélection dans le cadre des différents programmes du Département des infrastructures subsidiées de la DGO1.

Ce document a été approuvé par le Comité de direction de la DGO1 en janvier 2015, et ensuite transmis au Ministre qui a approuvé les lignes directrices en mai 2016.

Obstacles rencontrés :

Néant.

Évolution attendue :

- 1) Diffusion du document à toutes les instances concernées.
- 2) Séances d'information à organiser.

**Recommandation : 8.2**

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 : 8.2**Coordination des chantiers**

Le CSWSR recommande que le centre Perex, qui reçoit les prévisions de chantiers du réseau structurant, reçoive toutes les prévisions de chantiers du réseau régional et en assure une vérification et une coordination spatiale et temporelle afin d'éviter que des chantiers se déroulant quasi au même endroit fassent l'objet de signalisations séparées, et afin d'organiser les chantiers de façon à éviter des chantiers successifs au même endroit pour des problématiques différentes. Une telle coordination devrait par ailleurs éviter que des chantiers pour des impétrants ne dégradent des voiries récemment remises en état.

Commentaires :

Suite aux recommandations du CSWSR en 2012, le CSWSR a présenté une proposition de plan d'action qui a été transmise au Gouvernement wallon fin janvier 2013 et approuvée en mars 2013.

Le Ministre en charge de la sécurité routière a ensuite transmis une note verte au directeur de la DGO1 en vue de mettre la proposition de plan d'action en œuvre.

Un Comité de pilotage a été mis en place en vue d'assurer le suivi de cette mise en œuvre.

Pour répondre aux recommandations du CSWSR et dans le cadre d'initiatives propres à la DGO1, la DGO 1.21 a rédigé un guide "Prise en compte de la sécurité, de la mobilité et de la communication lors de la préparation et du suivi des chantiers routiers".



Le chapitre 3 - Description des procédures et outils - détaille les procédures à mettre en œuvre par la DGO 1.23 (Perex) au niveau de la planification des chantiers via l'application chantiers (<http://chantiers.routes.wallonie.be/chantiers/>).

Ce guide a été transmis le 7 mai 2014 aux directions territoriales de la DGO1 en vue de réaliser des expériences pilotes.

Voir également les fiches 9.1, 9.2, 9.3 et 9.4.

Obstacles rencontrés :

Peu de retours des directions territoriales.

Évolution attendue :

Analyse des retours d'expériences des directions territoriales afin de valider le guide et le rendre d'application pour les futurs projets et chantiers.

**Recommandation : 9.1**

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 : 9.1**Élaboration d'une check-list des aspects sécurité routière lors d'un chantier**

Le CSWSR recommande qu'une « check-list » de tous les aspects sécurité routière à prendre en compte lors d'un chantier soit élaborée rapidement par la DGO 1.

Les tâches et missions principales de la coordination sécurité routière seront :

- *Assurer la prise en compte des aspects sécurité routière dans le cahier des charges ;*
- *Détermination des vitesses maximales aux abords du chantier dans le respect de l'Arrêté royal ;*
- *Détermination de la catégorie du chantier et du plan de signalisation – éviter l'usage abusif de la 5^{ie} catégorie moins contraignante ;*
- *Évaluation de l'opportunité et des possibilités de moduler les vitesses maximales en fonction des heures de présence effective d'ouvriers sur le chantier ;*
- *Organisation, en concertation avec les forces de police, des actions de prévention et de contrôle lors du chantier ;*
- *Vérification de la transmission des informations requises vers la base de données chantier et leur mise à jour régulière ;*
- *Vérification de la publication des informations sur le site « trafiroutes.wallonie.be » ;*
- *Optimisation des informations sur le site trafiroutes.wallonie.be ;*
- *Vérification de la transmission des informations vers les radios ;*
- *Vérifier le respect des directives chantiers du Gouvernement wallon concernant les aspects sécurité routière ;*



- *Audit du respect des réglementations applicables lors du début du chantier et vérification périodique du respect des règles, particulièrement après un incident ;*
- *Relais lors de difficultés inattendues lors d'un chantier pouvant influencer la mobilité ou la sécurité routière (exemple : prolongation pendant les heures de pointe d'un chantier de nuit sur un axe structurant) ;*
- *Concertation régulière avec le coordinateur sécurité du chantier ;*
- *Vérification périodique du respect des réglementations liées à la sécurité routière tout au long du chantier ;*
- *Concertation avec la police en vue d'organiser les contrôles à proximité du chantier ;*
- *Vérification de l'enlèvement des panneaux et de la suppression des marquages temporaires dès la fin des travaux ;*
- *Suivi de l'accidentologie avec dégâts corporels lors des chantiers ;*
- *Application progressive d'une approche qualité lors de détection d'incidents.*

Commentaires :

Suite aux recommandations du CSWSR de 2012, le CSWSR a présenté une proposition de plan d'action qui a été transmise au Gouvernement wallon fin janvier 2013 et approuvée en mars 2013.

Le Ministre en charge de la sécurité routière a ensuite transmis une note verte au Directeur de la DGO1 en vue de mettre la proposition de plan d'action en œuvre.

Un Comité de pilotage a été mis en place au sein de la DGO1, incluant le Président du CSWSR, en vue d'assurer le suivi de cette mise en œuvre.

Pour répondre aux recommandations du CSWSR, et dans le cadre d'initiatives propres à la DGO1, la DGO 1.21 a rédigé un guide "Prise en compte de la sécurité, de la mobilité et de la communication lors de la préparation et du suivi des chantiers routiers".

Ce guide a été examiné par le CODI de la DGO1 et a été transmis le 7 mai 2014 à chaque direction territoriale. Ce guide inclut en annexe 3 une check-list des aspects sécurité routière à prendre en compte lors de la réalisation de chantiers.

Par ailleurs, la DGO1 met 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. Ces nombreuses étapes incluent également les 13 étapes reprises dans le guide "prise en compte de la sécurité, de la mobilité et de la communication lors de la préparation et du suivi des chantiers routiers".



Wallonie



Obstacles rencontrés :

Peu de retours des directions territoriales sur l'applicabilité sur le terrain des principes repris dans ce guide.

Évolution attendue :

Envoi d'un courrier de relance et analyse des retours d'expériences.

**Recommandation : 9.2**

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 : 9.2**Organisation de la coordination transversale des aspects sécurité routière lors de chantiers**

Le CSWSR recommande que tout chantier implique une formalisation de la coordination transversale des aspects sécurité routière par le suivi de la check-list mentionnée ci-dessus. Le Fonctionnaire dirigeant peut confier la coordination transversale et le suivi de la check-list à un coordinateur sécurité routière qui devra être désigné préalablement à la rédaction du cahier des charges du chantier. Le CSWSR recommande que, pour tout chantier conséquent, le Fonctionnaire dirigeant désigne un coordinateur sécurité routière.

Commentaires :

Voir fiche de suivi de la recommandation 9.1.

Obstacles rencontrés :

Néant.



Wallonie



Évolution attendue :

Néant.

**Recommandation : 9.3**

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 : 9.3

Rédaction d'un guide de référence pour la prise en compte des aspects sécurité routière lors de chantiers

Le CSWSR recommande qu'un guide de référence pour la prise en compte des aspects sécurité routière lors de chantiers soit réalisé par les services de la DGO 1. Ce guide servira de référence pour le suivi de la check-list.

Commentaires :

Voir fiche de suivi de la recommandation 9.1.

Obstacles rencontrés :

Néant.

Évolution attendue :

Néant.

**Recommandation : 9.4**

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 : 9.4**Organisation de formations pour la coordination transversale des aspects sécurité routière**

Le CSWSR recommande que des séances de formation et d'écolage soient organisées pour la diffusion de la check-list et du guide ci-dessus mentionnés.

Commentaires :

Cette recommandation ne pourra être mise en œuvre qu'après l'évaluation des expériences pilotes évoquées dans le suivi de la recommandation 9.1 et approbation officielle du guide.

Obstacles rencontrés :

Néant.

Évolution attendue :

Néant.



Recommandation : 10

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 : 10

Traitement des marquages au sol

Le CSWSR recommande que, lors de la pose de marquage jaune dans le cadre d'un chantier, les marquages blancs soient systématiquement recouverts ou supprimés.

Commentaires :

le chapitre du CCT Qualiroutes sur les marquages temporaires prévoit ce qui suit :

Lien direct:

<http://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/doc/Qualiroutes/Chapitre%20L.pdf>

Le marquage jaune doit être enlevé dès qu'il n'est plus nécessaire, mais il n'est pas exigé que le marquage blanc soit caché en cas de marquage jaune/orange durant le chantier ;

D'une part, certains usagers peuvent ne pas être conscients de la prévalence du marquage jaune/orange sur le marquage blanc, et, d'autre part, dans certaines circonstances, par exemple de nuit et par temps de pluie, la différenciation entre le marquage jaune/orange, et le marquage blanc n'est pas évidente ;

La couleur jaune Y2 ainsi que les exigences minimales de rétro réflexion (150 mcd/lux.m²) de ces marquages sont souvent non-conformes...



Obstacles rencontrés :

Néant.

Évolution attendue :

Il est souhaitable que lors de la prochaine révision de Qualiroute, la recommandation 10 soit prise en compte, et qu'entre-temps, cette recommandation soit inscrite dans les CSC.

**Recommandation : 11.2**

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 : 11.2**Enlèvement des panneaux temporaires de limitations de vitesse et autres dès la fin du chantier**

Afin de ne pas compromettre la crédibilité des limitations de vitesse lors de chantiers, le CSWSR recommande que la personne responsable de la coordination transversale de la sécurité routière soit particulièrement attentive à l'obligation de retirer les panneaux temporaires de limitations de vitesse et les autres panneaux liés au chantier, dans les délais prévus à ce titre dans « Qualiroutes ».

Commentaires :

On trouvera ci-après les impositions sur le sujet dans QUALIROUTES. Ces impositions sont reprises dans les cahiers des charges des travaux de la DGO1 et sont d'application depuis près de 3 ans : Les documents du marché précisent la durée maximale de la mise en place ou de l'enlèvement de la signalisation de chantier.

L. 1.2.2. Mise en place et enlèvement :

À défaut, la durée de la mise en place de la signalisation de chantier ne peut excéder :

- une demi-journée pour un chantier de 1ère catégorie
- une demi-journée pour les chantiers de 2ème ou 3ème catégorie
- une heure pour un chantier de 4ème catégorie
- deux heures pour un chantier de 5ème catégorie
- une demi-heure pour un chantier de 6ème catégorie

Ces délais sont également d'application pour l'enlèvement de la signalisation de chantier.



Tous les signaux sont implantés en accotement. À défaut d'accotement, ils sont implantés en bande d'arrêt d'urgence. Les signaux sont placés plus ou moins à la même distance du bord de chaussée. Les dispositifs de balisage sont alignés parfaitement et placés à intervalles réguliers. Le balisage latéral est réalisé entièrement au moyen du même type de balises. De nuit, le matériel de balisage est surmonté de l'éclairage prescrit : des lampes de couleur jaune-orange équipent une balise sur deux en signalisation d'approche et toutes les balises en signalisation latérale. Aussitôt que la situation réelle ne correspond plus à la situation indiquée par la signalisation, la partie de signalisation qui n'est plus en concordance doit être masquée efficacement ou enlevée.

Le respect de ces prescriptions est assuré par les contrôleurs de chantier ou le garde route du district. De plus, des vérifications sont réalisées de façon aléatoire par du personnel de la DGO 1.21

Obstacles rencontrés :

Si l'entrepreneur ne se plie pas à cette imposition, un PV de constat peut lui être adressé avec des sanctions financières et/ou des injonctions de retrait à ses frais.

Évolution attendue :

Néant.


Recommandation : 12

- 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 : 12
Amélioration des informations « pre-trip »
Le CSWSR recommande :

- que les mesures soient prises afin que la base de données des chantiers soit parfaitement mise à jour (délais, retards, évènements particuliers, ...). Cette mise à jour devra se faire au travers d'un contact régulier avec le Fonctionnaire dirigeant ou le coordinateur sécurité routière de chaque chantier d'importance ;
- que les informations sur les chantiers soient catégorisées afin de permettre aux usagers, éprouvant souvent des difficultés à appréhender les conséquences potentielles d'un chantier sur la mobilité (risques de files, ...), d'appréhender l'impact potentiel d'un chantier. Les chantiers pourraient ainsi être catégorisés en :
 - o chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité routière (réduction du nombre de bandes, déviation, ...)
 - o chantiers avec un risque modéré pour la mobilité et la sécurité routière ;
 - o chantiers mobiles.

La catégorisation d'un chantier devrait pouvoir être adaptée en fonction des circonstances : ainsi un chantier repris dans la catégorie « chantiers avec un risque modéré pour la mobilité et la sécurité routière » parce qu'il est prévu d'être réalisé de nuit et être terminé avant les heures d'affluence devrait glisser dans la catégorie « Chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité » s'il devait être prolongé pendant les heures d'affluence.



- *que la convivialité et la lisibilité du site trafiroutes.wallonie.be pour les usagers soient fondamentalement revues.*
- *qu'après la mise en œuvre des deux mesures ci-dessus, une campagne d'information soit organisée afin d'assurer une plus grande notoriété du site par les usagers du réseau structurant wallon.*

Commentaires :

Suite à la recommandation, un groupe de travail a été mis en place par la DGO 1.23 en vue de recueillir et de synthétiser les adaptations requises au logiciel de gestion de la base de données chantiers, et en particulier d'en améliorer la convivialité.

Les adaptations incluent la gestion des doublons, la sélection d'un responsable pour chaque chantier et une évaluation (trois niveaux) des impacts attendus sur la mobilité pour les usagers empruntant la voirie.

Un rapport a été transmis à la direction générale avec une proposition pour la réalisation des adaptations.

La direction de la DGO1 adhère aux demandes exprimées, mais évalue si les adaptations doivent être apportées au logiciel "chantiers" ou si elles doivent être prises en compte dans le cadre d'un nouvel applicatif à mettre en place.

Obstacles rencontrés :

Dans l'attente de l'approbation des adaptations au logiciel "chantiers", la situation n'a pas évolué.

Évolution attendue :

Néant.

**Recommandation : 13**

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 : 13**Amélioration des informations on-trip**

Le CSWSR recommande que :

- *les informations concernant les chantiers soient transmises et mises à jour de façon régulière dans la norme TMC. La prise en compte des messages TMC ne pourra se réaliser par les usagers que si les informations qui lui parviennent sont exactes, à jour et pertinentes.*
- *des informations exactes et pertinentes soient transmises aux sites d'information trafic et les radios de la bande FM. Des accords doivent être conclus avec les radios afin que les informations de tous les « Chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité routière » soient transmises à des intervalles à convenir.*
- *Les chantiers qui présentent un risque important pour la mobilité et la sécurité routière devraient être annoncés par un panneau à message variable – éventuellement placé sur une remorque, qui annonce le chantier à une distance d'environ 2 km du début du chantier.*
- *dans le cas d'un chantier qui implique un risque important de constitution de files, un véhicule avec message soit placé à 500 mètres du début des files afin d'avertir les usagers.*



Wallonie



Commentaires :

L'amélioration de la base de données "chantiers" est un préalable à la réalisation de cette recommandation.

Quarante remorques (moins une endommagée) sont à disposition du SPW pour être utilisées dans le cadre de la signalisation des chantiers.

Quatre patrouilles sont disponibles en été en vue de signaler les files éventuelles dans le cadre d'un chantier. Compte tenu des contraintes liées aux conditions hivernales, en hiver, ces patrouilles ne sont que peu disponibles.

Obstacles rencontrés :

Néant.

Évolution attendue :

Néant.

**Recommandation : 14.1**

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 : 14.1**Campagne de sensibilisation**

Le CSWSR recommande qu'une campagne de sensibilisation soit organisée au moins une fois par an vers les conducteurs de véhicules sur le réseau structurant afin de les sensibiliser aux aspects sécurité routière lors des chantiers. Ces campagnes doivent viser à successivement sensibiliser les usagers de la route au respect des limitations de vitesse, respect des distances de sécurité, faire preuve de prudence et ainsi respecter la sécurité des personnes sur chantiers. Le lancement de la campagne doit faire l'objet d'une conférence de presse en présence des forces de police qui confirmeront le volet répression.

Commentaires :

Depuis 2013, la SOFICO organise chaque début d'année une campagne sur les chantiers, incitant les automobilistes à faire preuve de prudence à l'approche et aux abords des chantiers.

Dans le cadre de la convention signée entre la DGO1, la SOFICO et l'AWSR, sur les douze périodes d'affichage sur les panneaux le long des routes et autoroutes de Wallonie, deux périodes sont réservées à la SOFICO dont une début d'année afin de permettre une sensibilisation annuelle sur les aspects sécurité lors de chantiers.



Wallonie



Obstacles rencontrés :

Néant.

Évolution attendue :

Néant.

**Recommandation : 14.2**

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 : 14.2**Radars préventifs**

Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, des radars préventifs soient installés avec mention de la plaque minéralogique et de la vitesse enregistrée. Le message pourrait être du type : « AAA111 140 km/h = PV ».

Commentaires :

À ce jour cette mesure n'a pas encore été mise en œuvre.

La raison principale semble résider dans l'autonomie réduite des remorques radars à disposition du SPW (approximativement 12 heures).

Obstacles rencontrés :

Néant.



Wallonie



Évolution attendue :

Néant.

**Recommandation : 14.3**

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 : 14.3**Volet contrôles et sanctions**

Le CSWSR recommande que, lors des chantiers, des contrôles soient systématiquement organisés tant de façon préventive que répressive par les forces de police. Ces contrôles doivent être particulièrement organisés lors des premiers jours du chantier.

La coordination avec les services de police pour la mise en œuvre de ces actions sera partie intégrante des responsabilités de la coordination transversale de la sécurité routière objet de la recommandation 1.

Pendant la campagne de sensibilisation mentionnée en recommandation 7a), les contrôles doivent être renforcés.

Les résultats des contrôles devraient être systématiquement communiqués aux médias ou mentionnés sur des panneaux à messages variables à proximité des chantiers.

Commentaires :

Deux radars mobiles sont en permanence à disposition de la Wallonie pour les contrôles de vitesse dans le cadre de chantiers conséquents.



Obstacles rencontrés :

Les parquets affirment être régulièrement débordés par l'afflux de PV, n'enregistrent pas tous les PV et de plus, de nombreux PV sont classés sans suite par les parquets.

Les communications des parquets dans la presse sur les PV classés sans suite, sur la mise en place de quotas et sur les instructions des parquets sur les marges de tolérance à appliquer contribuent au sentiment d'impunité et incitent les conducteurs à ne pas respecter les limitations de vitesse.

Il y a un désaccord entre le Fédéral et la Régions quant au bénéficiaire des sanctions financières liées à des infractions constatées sur autoroutes à des endroits où la vitesse est fixée par des règlements complémentaires (par exemple aux abords des chantiers).

Évolution attendue :

Néant.