

Proposition de plan d'action par le CSWSR afin de satisfaire à ses recommandations

15 janvier 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 2 de 66

INTRODUCTION

Une stratégie volontariste d'amélioration de la sécurité routière en Wallonie doit s'articuler autour de quatre phases successives:

- Une première phase d'objectivation des problèmes liés à la sécurité routière. Ce travail a en général été effectué dans le cadre des discussions et des réflexions menées dans les groupes de travail qui se sont concrétisées par les rapports approuvés par le CSWSR en avril 2012.,
- Une seconde phase consiste à dresser une liste d'actions ou de recommandations. Cette phase s'est concrétisée lors de la rédaction du rapport ci-dessus mentionné, présenté au Gouvernement wallon le 7 juin 2012, et qui a fait l'objet de la présentation publique lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière du 15 juin 2012.
- Une troisième phase consiste à établir un plan d'action pour la mise en œuvre des recommandations retenues.
- Une phase d'évaluation et d'analyse des résultats obtenus.

Le présent rapport vise donc à proposer une première approche d'une proposition de plan d'action en vue de concrétiser les recommandations du CSWSR.

Tout plan d'action est susceptible d'être revu, adapté ou modifié en fonction d'un environnement en constante évolution, de difficultés imprévues, ou d'opportunités particulières. La présente proposition de plan d'action sera donc encore revue, amendée et améliorée dans des versions successives.

La présente proposition de plan d'action résulte de discussions avec les personnes représentant les instances concernées. Cette proposition de plan d'action regroupe des propositions d'engagements qui devront donc être validés par les instances opérationnelles compétentes, qui par leur validation pourront transformer la proposition de plan d'action en plan d'action à proprement parler.

Par ailleurs, les recommandations du CSWSR ont tenu compte des importants transferts de compétences en matière de mobilité et de sécurité routière prévus par l'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'Etat « Un Etat Fédéral plus efficace et des entités plus autonomes » du 11 octobre 2011. Cependant, certains aspects de ces accords, et des transferts de compétences qu'ils impliquent, doivent encore être précisés. Dès lors, la proposition de plan d'action de certaines recommandations du CSWSR ne pourra être abordée que lorsque les incertitudes liées à certains transferts de compétences auront été levées.

Enfin, les plans d'action de certaines mesures ne pourront être réalisés qu'en disposant d'un minimum de structures, et sont donc dépendants de la mise en place de l'instance prévue dans le cadre de la recommandation 3.1.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 3 de 66

Recommandation 1 : mise en place d'un groupe de travail sur la régionalisation de la formation à la conduite et des centres d'examen

Le CSWSR recommande la mise en place d'un groupe de travail sur la régionalisation de la formation à la conduite et des centres d'examen qui devrait se pencher sur les problématiques suivantes:

- préparation du transfert des compétences relatives à la formation à la conduite et aux centres d'examen à un niveau régional;
- opportunité d'intégrer une formation sur la partie théorique, et une évaluation dans le cadre du cursus scolaire (une telle intégration a déjà été réalisée en Flandres sous le nom « rijbewijs op school »);
- organisation d'une meilleure intégration des niveaux aux trois et quatre de la matrice GDE (Goals for Driver Education) et de son évaluation au sein de la formation à la conduite;
- intégration du permis par étapes en Belgique, idéalement de façon concertée avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre, avec discussion en particuliers sur:
 - o analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivi d'un examen spécifique.
 - o analyser la nécessité de prévoir, dans le processus d'accès à l'obtention du permis de conduire, une meilleure évaluation des qualités dont les candidats au permis de conduire doivent disposer pour développer une conduite sécurisée;
 - o analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire (formation post-permis) dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivi d'un examen spécifique.
 - o le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs novices qui devrait être réduit à 0,2 g/l pendant une période probatoire d'un an. La mise en place de cette mesure devrait s'accompagner d'une campagne d'information et de sensibilisation pour en assurer l'acceptation sociale auprès des conducteurs novices;
 - o l'interdiction de la conduite la nuit pendant une période à déterminer;
- organisation des conditions nécessaires à une meilleure évaluation des différents modèles d'obtention du permis de conduire et notamment les conditions nécessaires à une liaison du fichier 'permis de conduire' aux fichiers des accidents;
- réflexions sur les conditions éventuelles à imposer aux formateurs dans le cadre de la filière libre. Un projet de réforme de la formation pour la catégorie B a déjà été initié dans le cadre de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière. Il s'articulait autour de deux concepts de base: une formation professionnelle de base suivie d'un nombre d'heures de conduite (120h) accompagnée (guide non-professionnel). (Il faudrait prévoir une formation minimale pour le guide)
- Intégration de la conduite la nuit dans la formation à la conduite;
- Développer, en concertation avec les différents acteurs, les objectifs auxquels doit répondre une formation à la conduite automobile, ceci pour chaque catégorie de permis de conduire, et les fixer sous forme de curriculum.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 4 de 66

Plan d'action:

L'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'Etat « Un Etat Fédéral plus efficace et des entités plus autonomes » du 11 octobre 2011 prévoit d'importants transferts de compétences vers les Régions en matière de mobilité et de sécurité routière, et prévoit en particulier la régionalisation de la formation à la conduite:

« - Régionalisation de la formation à la conduite, de permis de conduire rester fédéral). Il est entendu : *autoécoles et des centres d'examen (le*

qu'une auto-école qui est reconnue dans une Région peut également opérer dans les autres Régions;

que la régionalisation de la formation à la conduite ne porte pas préjudice aux initiatives visant à enseigner le permis de conduire dans les autoécoles;

que chaque citoyen peut suivre la formation à la conduite dans une auto-école de la Région de son choix, quel que soit le lieu de son domicile ;

que chaque citoyen peut passer l'examen dans un centre d'examen de la Région de son choix, quel que soit le lieu de son domicile ».

Dans le cadre de cet accord, certains points restent à préciser, notamment si la fixation des critères médicaux reste une compétence Fédérale, si les formations post-permis sont à considérer comme une compétence Régionale, et si de façon générale, dans le cadre d'une évolution prévisible vers un permis de conduire par étapes, l'ensemble des aspects liés à l'obtention d'un permis de conduire est de compétence Régionale, à l'exception de la délivrance du permis de conduire qui reste une compétence Fédérale.

Compte tenu de ce qui précède, de nombreuses tâches du GT ne pourront être réalisées qu'après la résolution des questions mentionnées ci-dessus.

Planification:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 1) Constitution du GT ausein du CSWSR | Décembre 2012 |
| 2) Analyse de la réglementation existante | Mars 2013 |
| 3) Identification des évolutions en cours dans le cadre Européen | Mai 2013 |
| 4) Analyse SWOT de la réglementation existante | Juin 2013 |
| 5) Prise de position politique sur les questions en suspens quant aux compétences à régionaliser en matière de formation à la conduite. | ? |
| 6) Elaboration par le GT de propositions concernant la formation à la conduite pour le permis B | 9 mois après 5) |



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 5 de 66

Recommandation 2: sensibilisation ciblée sur les conducteurs novices

Le CSWSR recommande que dans les 4 à 6 mois suivant l'obtention du permis de conduire, une brochure soit adressée à chaque conducteur novice. Cette brochure devrait aborder les aspects suivants:

- Une information sur les comportements à risque:
 - o Excès de vitesses et vitesse inadaptée;
 - o Conduites sous influence de l'alcool – influencées par l'âge;
 - o Conduites sous influence de drogues;
 - o Influence des médicaments;
 - ...
- Une information sur les sources de distraction au volant;
- Une information sur la sécurité active et passive des occupants (jusqu'à 35 km/h en choc latéral, 65 km/h en choc frontal);
- Une information sur les situations à risque les plus fréquentes avec des usagers faibles ;
- Une information sur l'autoévaluation de ses aptitudes à la conduite et des facteurs susceptibles de dégrader – temporairement ou non – cette aptitude.

La brochure pourrait aussi être complétée par des informations sur l'éco-conduite ainsi que sur les instances actives en matière de sécurité routière. Les sites Internet consacrés à la sécurité routière devraient également être mentionnés. La brochure devrait idéalement être réalisée au sein d'une instance centrale et pouvoir être mise à disposition – au moins pour partie gratuitement – dans les services qui se chargeraient de sa distribution.

Compte tenu du fait que les communes gèrent les permis de conduire, le CSWSR recommande que ces dernières aient la possibilité d'adresser une telle brochure à leurs citoyens ayant obtenu le permis de conduire.

Cette recommandation pourrait faire l'objet d'un projet pilote et d'une évaluation avant une éventuelle généralisation.

Plan d'action:

La mise en œuvre de cette recommandation ne peut envisager qu'après la régionalisation de la formation à la conduite, et après mise en place de l'instance Wallonne dédiée à la sécurité routière objet de la recommandation 3.1

Planification:

Un plan d'action sera proposé après concrétisation de la régionalisation de la formation à la conduite, et après mise en place de l'instance Wallonne dédiée à la sécurité routière objet de la recommandation 3.1



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 6 de 66

Recommandation 3.1 : mise en place d'une instance de sécurité routière en Région wallonne

Le CSWSR recommande qu'une instance soit mise en place rapidement au sein de la Région wallonne afin d'assurer la continuité du volet sensibilisation dans le cadre de la régionalisation de l'IBSR et de son financement.

Plan d'action:

L'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'Etat « Un Etat Fédéral plus efficace et des entités plus autonomes » du 11 octobre 2011 prévoit d'importants transferts de compétences vers les Régions en matière de mobilité et de sécurité routière, et prévoit en particulier la régionalisation des compétences (à considérer plutôt comme activités) de l'IBSR, et la régionalisation du contrôle technique dont les rétrocessions assurent la majeure partie du financement de l'IBSR: Une décision au niveau politique doit encore être prise quant au transfert vers les régions ou non de certaines activités de l'IBSR dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat.

Un groupe de travail au sein du gouvernement wallon abordera prochainement ce transfert.

Le CSWSR estime que la mise en place d'une instance autonome sous la forme d'asbl, permettrait de répondre au mieux à plusieurs recommandations du CSWSR. Cette structure sous forme d'asbl regrouperait la Présidence et le secrétariat du CSWSR, et au niveau opérationnel assurerait la politique de communication et de sensibilisation en matière de sécurité routière, et un suivi du volet contrôles et poursuites dans une approche intégrée combinant sensibilisation, contrôles et sanctions. Cette structure assurerait après régionalisation de l'IBSR la poursuite des aspects « centre de connaissance en matière de sécurité routière » pour la Wallonie.

Par ailleurs, cette structure intégrerait aussi les aspects « assistance aux victimes ».

La mise en place d'une telle structure sous forme d'asbl offre plusieurs avantages:

- Une meilleure indépendance du CSWSR.
- Une structure souple au niveau budgétaire, pour le lancement d'appels d'offres et le suivi de la mise en place des campagnes de sensibilisation en collaboration avec les agences de communication. Cette structure souple respectera les procédures prévues pour les appels d'offres publics.
- Une telle agence pourrait assurer le suivi et donner un avis sur les volets sécurité routière des plans locaux de sécurité. Le fait de réaliser un tel suivi par une asbl indépendante soulèvera moins de contraintes au niveau des compétences respectives qu'une administration régionale.
- Une asbl permettra d'assurer un transfert d'une partie du personnel de l'IBSR en assurant le maintien des conditions financières de ce personnel et donc en garantissant que les compétences de ce personnel ne soient pas perdues suite à des départs.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 7 de 66

Des décisions doivent encore être prises concernant la régionalisation ou non de certaines des activités de l'IBSR. Les activités à reprendre par l'agence pourraient donc encore être étendues en fonction des décisions ci-dessus.

Le CSWSR estime souhaitable de respecter au mieux une répartition par «paquets homogènes et exclusifs de compétences», et dès lors certaines activités de l'IBSR devraient être transférées au SPW. Il pourrait s'agir par exemple des activités liées à la gestion des infrastructures routières ou liées au contrôle technique.

Le CSWSR propose de procéder en deux phases successives, afin de pouvoir rapidement mettre en place une structure minimale, mais qui permettrait d'assurer le suivi des recommandations, et de mettre en place la structure d'aide aux victimes. Cette structure serait ensuite complétée lors du transfert de certaines activités de l'IBSR dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat.

- **Première phase** : mise en place d'une structure légère sous forme d'asbl, qui assumerait cinq fonctionnalités principales:
 - Transfert vers l'instance de la Présidence du CSWSR, de son secrétariat et de la logistique du CSWSR et de ses groupes de travail.
 - Prise en charge de campagnes de sensibilisation organisées sur la base des panneaux le long des routes régionales (pour les périodes évoluées à la région)
 - Mise en place d'une cellule politique criminelle qui assurerait une ébauche de suivi des volets sécurité routière des plans locaux de sécurité dans une perspective de régionalisation du fonds sécurité routière.
 - Mise en place d'une cellule d'assistance aux victimes conformément aux recommandations du CSWSR
- **Deuxième phase** : transfert vers l'instance Wallonne de la partie du financement en provenance des stations d'inspection automobile (inspection des véhicules et permis de conduire) qui revient à la Wallonie, et intégration dans l'instance du personnel de l'IBSR concerné. A ce moment, les missions qui seraient confiées à l'instance seraient les suivantes:
 - Présidence du CSWSR, son secrétariat et de la logistique du CSWSR et de ses groupes de travail.
 - Prise en charge intégrale par un département communication et sensibilisation du volet sensibilisation en matière de sécurité routière en Wallonie dans une approche combinée sensibilisation contrôle sanctions.
 - Mise en place d'un département politique criminel qui assurerait le relais pour la partie contrôle et sanction de la stratégie sensibilisation non-contrôles. Assurera donc un suivi des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité, contribuera à optimiser les rentrées financières pour le fonds sécurité routière de la Wallonie, et donnera un avis sur la répartition optimale de ce fonds.
 - Mise en place du département « observatoire Wallon de la sécurité routière »



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 8 de 66

- o Un département assistance aux victimes conformément aux recommandations du CSWSR

Planification:

- 1) Constitution de l'agence sous forme d'asbl Décembre 2012
- 2) Mise en place d'un financement temporaire de l'asbl Janvier 2013
- 3) Mise en place du personnel pour la structure légale Juin 2013
- 4) Mise en place du financement complémentaire via FR Bet PEVR Juin 2013
- 5) Mise en place de la cellule de communication Septembre 2013
- 6) Mise en place de la cellule politique criminelle Septembre 2013
- 7) Mise en place de l'assistance aux victimes Septembre 2013
- 7) Prise de position politique sur les questions en suspens quant aux compétences et aux activités de l'IBSR à régionaliser
- 8) Mise en œuvre de l'intégration des activités et du financement de l'IBSR



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 9 de 66

Recommandation 3.2: organisation de campagnes régionales de sensibilisation-répression

Le CSWSR recommande qu'une campagne intégrée de sensibilisation-répression au niveau régional soit organisée au moins annuellement sur chacun des thèmes suivants:

- Vitesse excessive et inadaptée;
- Conduites sous l'influence de l'alcool;
- Port de la ceinture de sécurité.

Ces campagnes devront intégrer les volets suivants :

- Planification des actions de la police fédérale et des zones de polices locales;
- Information vers les ASBL actives en matière de sécurité routière et collaborations en vue de déclinaisons locales de la campagne;
- Rappel de la campagne vers les zones de polices locales au moins un mois avant la campagne;
- Diffusion de la campagne via les réseaux sociaux et Internet;
- Conférence de presse et actions vers les médias en présence de la police fédérale, de la police locale, et des ASBL;
- Communication régulière des résultats des contrôles par les forces de police vers les médias;

Concertation avec les émetteurs télévisés et radiophoniques afin d'intégrer dans les émissions des volets informatifs sur le thème de la campagne.

Recommandation 3.3 : organisation de campagnes de sensibilisation sur l'endormissement au volant

Le CSWSR recommande qu'une campagne d'information et de sensibilisation soit organisée sur les risques de l'endormissement au volant au moins annuellement.

Idéalement, ce thème devrait être repris par les médias, en particulier par les chaînes télévisées, de façon similaire à ce qui est régulièrement organisé en France (émissions centrées sur les activités des forces de police, sur les activités des services d'urgence, sur la sécurité routière, ...).

Recommandation 3.4: organisation de campagnes ciblées sur la conduite sous influence de drogues

Le CSWSR recommande qu'une campagne ciblée (médias sélectionnés en fonction du public cible – par opposition aux campagnes médias tous publics) soit organisée (au moins annuellement) sur le thème de la conduite sous l'influence de drogues en coordination étroite avec les forces de police pour le volet répressif.

Cette campagne devrait intégrer les volets suivants:

- Planification des actions de la police fédérale et des zones de polices locales;



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 10 de 66

- Information vers les asbl actives en matière de sécurité routière et collaboration étroite avec ces dernières en vue de déclinaisons locales de la campagne;	- Rappeldelacampagneverslespoliceslocalesau moins un mois avant la campagne;
- Diffusion de la campagne via les réseaux sociaux Internet;	- Conférence de presse et actions vers les médias en présence de la police fédérale, de la police locale et des asbl;
Communication régulière des résultats des contrôles	par les forces de police vers les médias.

Plan d'action:

Ces recommandations sont déjà appliquées au niveau de la SOFICO au travers du groupe de travail « Sofico-Cabinet-CSWSR » qui assure les suivis de campagnes régionales pour l'année 2013.

Pour information, les campagnes prévues par la Wallonie pour 2013 sont les suivantes:

- Janvier = **Utilisation de la Bande d'Arrêt d'Urgence**
- Mars = **Sécurité des Motards**
- Mai = **Accidents de week-end**
- Juillet = **Fatigue au volant**
- Septembre = **Vitesses sur chantiers**
- Novembre = **Etat des pneus**

La coordination entre les campagnes de sensibilisation et les actions de répression des services de police pourrait être renforcée en 2014 grâce à la mise en place d'une cellule « politique criminelle » dès septembre 2013 au sein de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière. La cellule communication de l'agence sera ensuite complétée (devenant un véritable département) lors de la régionalisation des activités de l'IBSR puisque à ce moment l'Agence SR mais aussi des rétrocessions de 6% des stations d'inspection automobile, et des 6% de rétrocession sur les examens du permis de conduire qui sont actuellement rétrocédés à l'IBSR.

En outre, à ce moment, l'instance bénéficiera de l'intégralité des périodes d'affichage sur les panneaux le long des routes, soit une douzaine de campagnes potentielles par an.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 11 de 66

Recommandation 4.1 : une politique de contrôle optimisée

Le CSWSR recommande que le volet sécurité routière des plans zonaux de sécurité soit élaboré et suivi avec attention sur la base de la procédure suivante :

1) Recherche permanente des meilleures pratiques en matière d'élaboration des volets sécurité routière en liaison étroite avec le Centre d'expertise de la police intégrée);

2) Recueil des objectifs globaux : plan fédéral de sécurité, plan national de sécurité, collèges des Procureurs généraux, objectifs en matière de sécurité routière de la Région, objectifs des autorités locales. Évaluation des résultats par rapport aux objectifs fixés lors du plan précédent;

3) Analyse de la situation particulière de la sécurité routière au niveau local – statistiques d'accidents, statistiques en matière de contrôles, analyse des comportements des usagers, zones à risque, activités à risque, activités particulières justifiant un renforcement des contrôles à certaines heures et à certains endroits, présence de zones à haut risque identifiées par le Service public de Wallonie, ... Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces;

4) Fixation des priorités et des objectifs en matière de sécurité routière – objectifs en termes de comportement des usagers, de contrôles et d'évolution des accidents. Ces objectifs doivent normalement respecter les règles SMART : spécifique, mesurable, adhésion, réalisable, lié au temps;

5) Recueil du contexte global et mise en place des collaborations (CSWSR, IBSR, Police fédérale, coopération avec les zones voisines, ...);

6) Élaboration du volet sécurité routière du plan zonal de sécurité et détermination des ressources et des budgets nécessaires;

7) Suivi de la mise en œuvre du plan;

8) Mise en place des mesures correctrices, si nécessaire, dans le cadre d'une approche qui s'inscrit dans le cercle PDCA de Deming habituellement utilisé dans les approches 'Qualité' : plan, do, check, act.

Recommandation 4.2 : suivi des actions du volet sécurité routière du plan zonal de sécurité

Le CSWSR recommande que tout volet sécurité routière d'un plan zonal de sécurité intègre une évaluation des réalisations par rapport au plan de la période précédente, ainsi qu'une comparaison de l'évolution année par année des indicateurs en matière de contrôles et des indicateurs en matière d'évolution de la sécurité routière.

Recommandation 4.3 : évaluation des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité par une instance centrale

Le CSWSR recommande que les volets SR des plans zonaux de sécurité soient envoyés pour une date à déterminer à une instance centrale qui en réaliserait une analyse critique et qui transmettrait ses observations au chef de corps et au(x) bourgmestres de la zone de police concernée préalablement à leur approbation par les autorités communales.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Date impression 02/05/2013

Page 12 de 66

Le CSWSR déplore qu'aucune information nesoit à ce jour disponible de façon centrale sur les activités de contrôle et sur les résultats de contrôles réalisés par les forces de police locales. Le CSWSR recommande qu'un schéma de « reporting » soit élaboré par une instance centrale et que chaque zone de police soit obligée de transmettre trimestriellement les indicateurs des actions de contrôle en matière de sécurité routière.

Plan d'action:

Ces recommandations du CSWSR sont justifiées d'une part par la nécessité d'engager la Wallonie dans une stratégie volontariste combinant sensibilisation et répression sur les problèmes majeurs de sécurité routière, et d'autre part par le transfert aux régions des compétences suivantes dans le cadre de la 6^{ie} réforme de l'Etat

- *Transfert aux régions de la détermination des limites de vitesses sur la voie publique, sauf sur les autoroutes.*
- *Transfert aux régions du contrôle des règles du code de la route qui sont régionalisées (cf notamment ci-dessus) en ce compris la fixation des sanctions administratives et pénales. La fixation de ces sanctions ne porte pas atteinte aux prérogatives de la police, du parquet, et des cours et tribunaux. Des fonctionnaires régionaux pourront être habilités à contrôler l'application des règles régionales. (cf art 11 de la loi spéciale du 8 août 1980)*
- *Le transfert aux régions du fonds de sécurité routière. Les moyens afférents aux compétences qui demeureront du ressort de l'autorité fédérale resteront au niveau fédéral. Les autres moyens seront transférés aux régions.»*

La Wallonie devra donc mettre en place une cellule assurant le suivi des volets de sécurité routière des plans zonaux de sécurité, pour améliorer la sécurité routière en Wallonie, mais aussi parce que le financement – partiel – par le Fonds sécurité routière des zones de police apparaît indispensable, et qu'il conviendra de s'assurer de l'optimisation des rentrées financières effectives dans le cadre des infractions commises par les usagers de la voirie.

Ces actions seront mises en œuvre progressivement en fonction de la mise en place de l'instance (voir recommandation 3.1) et particulièrement de la cellule politique criminelle.

La concrétisation de ces mesures est donc largement dépendante de la mise en place de l'agence. Ces mesures prendront plus d'ampleur lors du transfert aux régions des compétences prévues dans le cadre de la 6^{ie} réforme de l'Etat, et notamment lorsque le Fonds sécurité routière sera transféré aux régions.

Planification:

Un plan d'action sera établi dès que les décisions concernant la mise en place de l'instance pour la sécurité routière en Wallonie auront été prises, et que les textes concernant le transfert aux régions des compétences prévues dans le cadre de la 6^{ie} réforme de l'état auront été rédigés.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 13 de 66

Recommandation 5 : évaluation de la sécurité routière par les exploitants de dancings

Le CSWSR recommande que les exploitants de dancings ou discothèques pouvant accueillir plus d'un nombre à définir de personnes soient dans l'obligation d'introduire annuellement, pour une date fixée, auprès de la commune dont ils dépendent, un rapport d'évaluation concernant la sécurité routière.

Ce rapport devrait inclure un volet évaluation de la situation, actions à entreprendre, actions de sensibilisation prévues, actions de contrôles prévues avec les forces de police. A partir de la deuxième année, le rapport devrait inclure une évaluation des actions prises l'année précédente.

La proposition de plan d'action de cette recommandation est en cours de discussion, et d'élaboration.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 14 de 66

Recommandation 6: prise en compte de la sécurité routière par les organisateurs d'événements

Les demandes adressées à la commune dans le cadre de l'organisation d'événements ou de soirées devraient obligatoirement inclure un volet sécurité routière approuvé par le service prévention ou par la police locale.

La proposition de plan d'action de cette recommandation est en cours de discussion, et d'élaboration.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 15 de 66

Recommandation 7: cours de sensibilisation pour les conducteurs en infraction

Le CSWSR recommande de lancer un projet pilote qui viserait à proposer aux jeunes conducteurs contrôlés en infraction (vitesse excessive, conduite sous influence, non-port de la ceinture) durant le week-end, une formation, alternative à une amende. Cette formation s'appuierait sur une approche de groupe interactive, par des jeunes pour des jeunes, et viserait à les conscientiser sur les séquences d'une conduite à risque. Cette formation, axée sur les aspects positifs d'une conduite adéquate, devrait couvrir de 4 à 6 heures.

Plan d'action:

Cette mesure peut s'intégrer dans l'approche plus globale que les négociateurs de l'Etat « Un Etat Fédéral plus efficace et des compétences plus autonomes » du 11 octobre 2011 » précisent les matières qui sont à considérer dans l'établissement d'un plan d'action pour cette recommandation.

générale des peines judiciaires éducatives. accord institutionnel pour la sixième réforme des compétences plus autonomes » du 11 octobre 2011 » le cadre de la formation à la conduite avant l'infraction.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 16 de 66

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.

Plan d'action:

Par le décret du 22 décembre 2010, le Gouvernement wallon a imposé la réalisation d'audits de sécurité routière pour tous les nouveaux aménagements routiers sur le réseau structurant.

Au terme de l'exercice 2012, une évaluation sera réalisée sur la façon dont les audits ont été accomplis.

- o Nombre d'audits réalisés - nombre de modifications prises en compte par le fonctionnaire dirigeant
- o Difficultés rencontrées lors des audits
- o Procédures à améliorer
- o ...

Après des adaptations éventuelles des « lignes directrices » suite à cette année d'expérience, le Gouvernement wallon devra généraliser les audits sur l'ensemble du réseau régional. En parallèle, un groupe de travail sera lancé par la SPW afin de trouver la meilleure manière d'adapter ces audits aux voiries communales.

Planification:

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 1) Réalisation des audits de SR sur le réseau structurant | Depuis février 2012 |
| 2) Évaluation de la réalisation des audits de SR | Mars 2013 |
| 3) Décision du Gouvernement Wallon quant à une généralisation des ASR sur le réseau régional | Jun 2013 |
| 4) Résultats du GT pour les voiries Communales | Novembre 2013 |
| 5) Décision du Gouvernement Wallon pour les voiries communales | Janvier 2014 |



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 17 de 66

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 quasiment 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 entremises en état.

Plan d'action:

Il est proposé que le GTPEREX (voir commentaires d'analyser les moyens les plus efficaces pour améliorer temporelle des divers chantiers, et de faire des propositions pour la fin avril 2013.

– recommandations 9.1 à 9.4) soit chargé d'organiser à court terme la coordination spatiale et temporelle en ce sens au comité de pilotage



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 18 de 66

Recommandation 8.3 : limitation des chantiers par la prise en compte de la durabilité des aménagements

Le CSWSR recommande que, lors des appels d'offres et des analyses des offres, il soit tenu compte des coûts d'investissements mais également des coûts de maintenance sur une période de 8 à 12 ans.

Recommandation 8.4 : limitation du nombre de chantiers par une maintenance régulière

Le CSWSR recommande que la maintenance des voiries soit assurée de façon plus régulière afin d'éviter les dégradations importantes suite à un défaut de maintenance.

Plan d'action:

L'objectif de ces recommandations est simple à énoncer – réduire l'exposition aux risques liés à la mise en œuvre de chantiers, mais recouvre une réalité très complexe, et comporte de nombreuses variantes. Un plan d'action pour ces recommandations nécessite donc une analyse et une réflexion approfondie. La DGO 1 a déjà avancé dans cette direction au travers de l'extension de la période de garantie.

Dans le cadre du cahier des charges type RW 99, le délai de garantie était fixé à 1 an. En général, lors des marchés conformes au RW 99, le délai de garantie était porté à 3 ans par les clauses administratives du cahier spécial des charges.

Dans le cadre du cahier des charges type Quali route, d'application depuis le 1^{er} janvier 2012, le délai de garantie est de 5 ans sauf quelques exceptions (enduits superficiels et MBCF – 3 ans, baux d'entretiens ou marquages routiers en peinture – 1 an, ou des travaux particuliers pour lesquels le délai peut être reporté à des durées supérieures ou inférieures à 5 ans dans des circonstances dûment motivées).

Les travaux peuvent se répartir en travaux d'entretien (environ 75% des dépenses) et travaux d'investissement qui prévoient un renouvellement plus en profondeur et quasi complet de la voirie.

Pour tous les travaux, la DGO 1 effectue une étude préalable basée notamment sur des carottages de la voirie existante, et, sur base des résultats, utilisera systématiquement un logiciel d'aide à la décision pour le dimensionnement de la chaussée en vue d'optimiser la structure et ainsi prolonger la durée de vie des chaussées.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 19 de 66

C'est à la conception des chaussées et en fonction des charges réelles du trafic et de son évolution prévue, que la durée de vie doit être optimisée (Cette durée de vie est bien supérieure à celle de la garantie).

Un entretien léger (raclage-pose de la couche de roulement) et régulier (tous les 8 à 10 ans) prolonge la durée de vie et coûte bien moins cher que les travaux conséquents nécessaires si la route n'est pas entretenue. C'est l'absence d'entretien régulier qui fait en sorte que des travaux lourds et coûteux sont inévitables après un an ou deux d'années. C'est donc en termes de durée de vie et de qualité des travaux exécutés qu'il faut agir.

La DGO1 a lancé une expérience pilote pour la réalisation du contournement de Couvin (nouveau tronçon). Le Cahier Spécial des Charges prévoit un délai de garantie de 5 ans suivi d'une période de maintenance de 10 ans.

Le marché a nécessité une étude juridique, technique et financière. Le suivi approfondi de l'exécution sur ces 3 volets sera réalisé. Le marché est en cours d'attribution. Ce type de contrat ne pourra se généraliser car les entreprises ne s'engageront pas si elles ne réalisent pas l'entièreté du coffre de la chaussée donc ce n'est envisageable que pour la construction de nouveaux tronçons (ce qui est rare).

Au cours de l'année 2013, des réunions seront organisées notamment entre le Président du CSWSR, et les Inspecteurs généraux de la DGO1, et la SOFICO afin de mieux cerner, notamment au regard de l'expérience pilote à Couvin, les modalités de mise en œuvre d'un plan d'action pour ces recommandations.

Planification:

Attribution du marché pour l'expérience pilote	1	1 ^{er} semestre 2013
Suivi et 1 ^{ère} évaluation de l'expérience pilote		Décembre 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 20 de 66

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 DGO1.

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 6^{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;

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.

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 DGO1. Ce guide servira de référence pour le suivi de la check-list.

Recommandation 9.4 : organisation de formations pour la coordination transversale des aspects sécurité routière

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



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 21 de 66

Plan d'action:

La DGO1 dispose déjà de nombreux outils et procédures dans le domaine de la sécurité des chantiers.

Différents groupes de travail ont ainsi été mis en place par la DGO1:

Groupe de travail relatif au chapitre L de Qualiroutes

Ce groupe de travail, actif depuis plusieurs années, a pour mission d'intégrer dans Qualiroutes les prescriptions relatives à la signalisation des chantiers, à la signalisation verticale et aux marquages.

Dans ce cadre, des fiches pratiques de signalisation ont été élaborées en concertation avec les agents de terrain. Ce GT se réunit périodiquement afin d'adapter Qualiroutes en fonction des nécessités. Ce GT est composé d'agents de la DGO1, du CRR et de représentants d'entrepreneurs.

Groupe de travail «sécurité» du CCBIV

Ce GT «sécurité» du CCBIV s'intéresse principalement à la sécurité des ouvriers intervenant sur la chaussée. Dans ce cadre, des réflexions ont été menées sur le rôle des patrouilleurs et sur la signalisation de 6^{ème} catégorie.

De même, la problématique des limitations de vitesse variables, l'optimisation des opérations d'entretien afin de limiter le nombre de chantiers ainsi que la mise en place de marquages durables sont des sujets qui sont abordés dans ce GT.

Des guides pratiques ont ainsi été publiés expliquant, pour chaque type d'intervention (réparations de nids de poule, fauchage, ...), la signalisation à poser et les actions à réaliser.

Ce GT, présidé par l'Inspecteur général du Département de la Stratégie routière, est composé de membres de divers syndicats, du SIPP, du CRR, du SPF Emploi et de représentants des districts.

Groupe de travail «info chantier» de PEREX

Ce GT, composé de représentants de la Direction de la Gestion du trafic routier, des Directions territoriales et de la SOFICO, a pour objectif d'améliorer le transfert d'information concernant les chantiers vers PEREX et ainsi à l'application «chantier».

Dans ce cadre, grâce à un meilleur transfert de l'information, il serait possible d'assurer une planification correcte des chantiers.

Afin de mettre en œuvre les recommandations du CSWSR deux groupes de travail complémentaires vont être mis en œuvre:

Groupe de travail relatif au suivi de la Directive européenne 2008/96/CE (sécurité et mobilité sur les chantiers)

Européenne 2008/96/CE (sécurité



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 22 de 66

La Directive Européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières prescrit l'instauration de procédures visant à prendre en compte la sécurité routière avant l'élaboration d'un projet, pendant le chantier et en phase d'exploitation.
 Les lignes directrices d'application de cette Directive en Wallonie sont effectives depuis quelques mois.

Dès lors, **un groupe de travail va être relancé** afin de définir les modalités (détermination d'une check-list des aspects sécurité routière sur les chantiers, guide sur la préparation des chantiers, ...) pour atteindre ces objectifs et ce, dans le respect de la philosophie reprise dans la Directive Européenne.

Comité de pilotage Coordination des actions

Un comité de pilotage présidé par l'Inspecteur général du Département de la Sécurité, du Trafic et de la Télématique routière. Il sera composé de 2 représentants de chacun des 4 groupes de travail cités plus haut.

L'**objectif** de ce comité de pilotage «sécurité et mobilité sur les chantiers» consistera à **s'assurer de la cohérence des actions** des différents groupes de travail afin d'aboutir à un **vade-mecum de la mobilité et de la sécurité sur les chantiers.**

Planification:

Mise en place du GT « Directive européenne » Novembre 2012
énoncé des problèmes rencontrés concernant la prise en compte de la mobilité et de la sécurité pour la réparation des chantiers. Définition des outils et procédures actuelles

Mise en place **du comité de pilotage** Décembre 2012

Noted des synthèses sur la situation existante et sur les possibilités d'amélioration à court terme - GT Directive Euro Janvier 2013

Début Février 2013: **Réunion du comité de pilotage**

Projet de checklist et de guide par le GT Dir Euro Mars 2013

Approbation du vade-mecum de la mobilité et de la Sécurité sur les chantiers (Checklist et guide SR, mais aussi mobilité et communication) Avril 2013

Organisation des formations Septembre 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 23 de 66

Recommandation 10: traitement des marquages au sol

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

Plan d'action:

La lisibilité du marquage temporaire jaune dans le cadre d'un chantier par tout type de temps est essentielle pour la sécurité routière.

Les marquages jaunes temporaires seront choisis de sorte à ce qu'ils soient suffisamment rugueux, et soient suffisamment visibles de nuit et par temps de pluie. Ils seront posés en même temps que la signalisation verticale, et enlevés en même temps que celle-ci en fin de chantier.

Les recommandations de pose seront abordées au cours du 1^{er} semestre 2013 par le GTCCB IV sous la supervision du comité de pilotage prévu dans le cadre de la recommandation 9. Il y a lieu de noter déjà maintenant que la lisibilité de ce marquage par l'utilisateur doit être telle qu'elle ne peut pas prêter à confusion.

Suite à une discussion approfondie avec des responsables de la DGO1, il est préconisé de ne pas masquer ou recouvrir les marques blanches dans le cadre de l'utilisation d'un marquage temporaire jaune et ce, pour les raisons suivantes :

- Risque d'effacement des peintures noires servant à masquer le marquage blanc sous l'effet de la circulation, avec création de points de vue locaux
- Risque accru de glissance pour les « deux roues » sur les peintures de masquage
- Détérioration du revêtement si le marquage blanc est supprimé car les techniques de sablage sont agressives
- Mise en danger des applicateurs car le chantier de pose de signalisation de chantier sera beaucoup plus entimé

Planification:

Recommandations
Applications sur le terrain

Dès établissement

1^{er} semestre 2013
fin de ces recom.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 24 de 66

Recommandation 11.1: limitations de vitesse variable lors de chantiers

Le CSWSR recommande que des solutions techniques soient recherchées afin de pouvoir mettre en place des limitations de vitesse variable lors de chantiers sur autoroute.

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».

Ces recommandations seront abordées au cours du 1^{er} semestre 2013 par le GTCCBIV sous la supervision du comité de pilotage prévu dans le cadre de la recommandation 9.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 25 de 66

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, événements 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: ...

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 trafic routes.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.

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.

Commentaires:

Un plan d'action pour ces recommandations sera proposé dans le cadre du Groupe de travail PEREX prévu dans le cadre de la recommandation 9.1 à 9.3.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 26 de 66

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 répressif.

Voir commentaire et plan d'action recommandations 3.2 à 3.4.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 27 de 66

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:

«AAA111140km/h=PV»

Recommandation 14.3: volet contrôle 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.

Plan d'action:

Radars préventifs sur chantier: la SOFICO, avec l'aide de la DGO1, est en train de commander des radars préventifs qui indiquent la plaque minéralogique et la vitesse enregistrée.

Radars répressifs sur les chantiers = depuis plus de 2 ans, des «LIDAR» (radars semi fixes) sont posés par l'entrepreneur des travaux au nom de la Wallonie et sont gérés par la Police afin de protéger au mieux les ouvriers qui travaillent sur des chantiers identifiés «dangereux». Surtout que de plus en plus de chantiers sont lieu maintenant les nuit et week-ends. Ces radars sont toujours signalés par des panneaux.

Bien entendu, la Police fédérale peut toujours, de sa propre initiative, venir avec un radar mobile (sur véhicule ou à pieds) sur un chantier sans que celui-ci soit signalé par un panneau.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 28 de 66

Recommandation 15 : mise en place d'un cadre légal et méthodologique pour réaliser des projets pilotes qui dérogent à la réglementation en vigueur

Le CSWSR recommande qu'un cadre légal et méthodologique soit mis en place afin de permettre de réaliser des projets pilotes afin de tester des aménagements novateurs qui ne correspondent pas au prescrit légal (code de la route, et code du gestionnaire) en vigueur, et permettre ainsi de prendre des décisions en vue d'une éventuelle généralisation en disposant des informations nécessaires et pertinentes. Ce cadre légal devrait permettre, moyennant un accord spécifique d'un service désigné à cet effet du SPW, de réaliser, dans un espace identifié et pendant une période déterminée, des aménagements qui dérogent au code de la route et au code du gestionnaire. Des projets pilotes devront faire l'objet d'une évaluation et faire l'objet d'une concertation avec les diverses instances concernées avant une éventuelle généralisation.

Plan d'action:

Un groupe de travail comprenant le Président du CSWSR, des représentants de la DGO 1.21 (Direction de la sécurité des infrastructures routières) et de la Direction DGO 1.11 (Direction des droits des usagers) a été mis en place en vue de pouvoir proposer les modifications réglementaires nécessaires à la mise en place d'un tel cadre légal.

Le projet de cadre légal fera ensuite l'objet d'une concertation avec les principales instances concernées via le CSWSR.

Planification:

Propositions du GT
Concertation avec les instances et le CSWSR

Juin 2013
Décembre 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 29 de 66

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.

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 oeuvre 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.

Voir recommandation 8.1



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 30 de 66

Recommandation 18.1 : organisation de séminaires à destination des gestionnaires de voirie

Afin d'améliorer la connaissance de meilleures pratiques par les gestionnaires de voiries, et en particulier une diffusion optimale des guides édités par la DGO 1.21, le CSWSR recommande que des séminaires à destination des gestionnaires de voiries, tant régionaux que communaux, soient régulièrement organisés, et au moins un fois par an. Le CSWSR recommande que les brochures et guides de bonnes pratiques en matière d'infrastructure publiés par le SPW soient transmis à l'UVCW afin d'en favoriser la diffusion auprès des gestionnaires de voiries communales.

Plan d'action:

La DGO 1.21 assure depuis de nombreuses années la publication de guides de bonnes pratiques à l'intention des gestionnaires de voiries.

Citons à titre d'exemples:

- Le guide pour le traitement des obstacles latéraux
- Le guide de traversées piétonnes
- Le guide des abords d'écoles
- ...

La DGO 1.21 organise régulièrement des séminaires à destination des directions territoriales de la Direction des routes (DGO1), et des forces de police.

Ainsi en 2012 sept journées d'informations sur la gestion de la sécurité routière en Wallonie ont été organisées pour les ZP avec les Directions territoriales des routes (DT+Districts).

L'objectif sera d'organiser une nouvelle série de journées de séminaire sur la gestion de la sécurité à destination des gestionnaires de voiries communales en octobre 2013, et ensuite de réitérer de tels séminaires chaque année.

Par ailleurs, la newsletter point route fera régulièrement référence aux guides de bonnes pratiques édités par la DGO 1.21, et sera envoyée aux gestionnaires de voiries communales au fur et à mesure de la constitution de la base de données des adresses e-mail de ces gestionnaires de voiries.

Planification:

Séminaires sur la gestion de la sécurité routière

Z2 - 2^{ème} semestre 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 31 de 66

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.

Recommandation 18.3 : hiérarchisation des zones à traiter concernant les obstacles latéraux

Le CSWSR recommande que les Directions territoriales s'organisent, en liaison étroite avec la DGO 1.21, une inspection du réseau et 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.

Recommandation 18.4 : évaluation des zones traitées

Le CSWSR recommande que les zones traitées soient reprises sur un cartographie adaptée et qu'un suivi des zones traitées soit organisé afin d'évaluer les résultats obtenus par le traitement à comparer au résultat attendu.

Plan d'action:

Monsieur le Ministre a demandé à la DGO 1:

- de lancer des inspections du réseau et de déterminer une hiérarchisation des zones à traiter en commençant par les zones identifiées sur la carte des « Tronçons dangereux contre obstacles »
- que chaque Direction propose chaque année un budget et spécifique pour le traitement des obstacles latéraux
- qu'un suivi cartographique des zones traitées soit organisé afin d'évaluer les résultats obtenus

Pour répondre de manière cohérente à ces demandes, les principes généraux suivants sont retenus:

- **la Direction de la Sécurité des infrastructures routières (DGO 1.21) détermine la liste des sections de voiries sur lesquelles on constate des concentrations élevées d'accidents contre des obstacles latéraux.**
- en concertation avec les Directions territoriales et avec le personnel recruté à la DGO 1.21 à cet effet, **les inspections sont réalisées par la DGO 1.21 prioritairement sur les sections reprises au MASTERPLAN ou inscrites au budget du SPW** afin, le cas échéant, d'inclure les travaux relatifs au traitement des obstacles;



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 32 de 66

- **Ces inspections sont basées sur la méthode SDFI latéraux – Pistes pour un traitement efficace** – voir le document « Obstacles
- **Les inspections se limiteront à un relevé des problèmes observés par rapport à la problématique des obstacles latéraux ;**
- **Sur base des résultats des inspections spécifiques réalisées par la DGO1.21, les Directions territoriales (des routes et de l'électromécanique) se concerteront pour proposer les solutions concrètes et prévoir le budget nécessaire ;**
- **Les Directions territoriales intégreront les actions à réaliser dans les marchés relevant du MATERPLANSOFICO ou prévus au budget du SPW ;**
- **Dans le cas où les sections problématiques ne sont traitées ni au MASTERPLAN de la SOFICO ni dans un budget du SPW, les Directions territoriales veilleront à proposer un budget spécifique pour le traitement des obstacles latéraux suivant les priorités de sécurité.** Les nouvelles priorités qui se dégageraient ou les priorités dégagées qui n'auraient pas pu être rencontrées seraient reportées dans le futur ;
- **Pour tous les nouveaux projets d'investissement ou d'entretien sur des sections non prioritaires, les Directions territoriales (des routes et de l'électromécanique) se baseront sur les principes définis dans le document « Obstacles latéraux – Pistes pour un traitement efficace »** afin de vérifier s'il y a lieu de traiter les obstacles latéraux ;
- **Les Directions territoriales informeront régulièrement la DGO1.21 sur l'état d'avancement de ce plan d'actions** afin que cette Direction puisse cartographier les zones traitées et assurer le suivi de l'évolution de l'accidentologie ;



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 33 de 66

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 d'identification 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 secourant 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.

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.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 34 de 66

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 éparer 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.

Plan d'action:

Suivant les statistiques du SPF Economie, les arbres sont impliqués dans 17% des accidents mortels sur les routes de Wallonie et 8% sur les autoroutes.

Le traitement du problème particulier des arbres le long des voiries est donc un enjeu particulièrement important en matière de sécurité routière dans le traitement des obstacles latéraux, alors qu'un éventuel abattage des arbres le long des voiries soulève des oppositions légitimes pour des considérations paysagères, écologiques et patrimoniales.

Dès lors les décisions concernant une voirie particulière se heurtent fréquemment à des positions radicalement opposées entre différents intervenants sur un même dossier.

Il est dès lors proposé de sélectionner un cas particulier de problématique d'alignement d'arbres le long d'une voirie ou de nombreux accidents graves sont constatés, afin que la procédure d'analyse du problème, et les solutions proposées soient présentées au GT sécurité routière et urbanisme pour avis.

L'objectif est qu'un avis complet soit remis pour le 31 décembre 2013.

Planification:

Analysé d'un cas particulier avec avis du GT Sécurité routière et urbanisme Décembre 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 35 de 66

Recommandation 20.1: meilleure entretiens 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.

Recommandation 20.2: pistes cyclables sur routes régionales

Le CSWSR recommande que sur les routes régionales les pistes cyclables soient séparées de la chaussée 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, etc.).

Plan d'action:

Un suivi efficace des mesures à prendre dans le cadre des recommandations 20.1 et 20.2 nécessite la mise en place préalable d'outils de gestion. En particulier, le suivi des entretiens des pistes, ... nécessite préalablement la mise sur service du schéma directeur cyclable des différentes directions territoriales. Cette mise en ligne devrait être réalisée pour le 30/06/13. La Direction des déplacements doux bénéficiera ainsi de l'outil nécessaire pour évaluer l'adéquation des actions et des budgets pour l'entretien des pistes cyclables.

Par ailleurs, la Direction des déplacements doux souhaite mettre en place dans deux directions territoriales pilotes - pour l'instant Namur et Liège - sont envisagés - un projet par lequel certains membres du GRACQ pourraient transmettre des informations sur les endroits du réseau cyclable qui nécessiteraient une intervention via un site Web dédié. Un premier essai a déjà été réalisé à Mons - voir http://orangeade.be/osm/points_noirs/. Après évaluation du projet, cette action pourrait être généralisée à la Wallonie. Par après, le site web pourrait être ouvert à l'ensemble des cyclistes.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 36 de 66

Enfin, la Direction des déplacements doux va conclure un accord avec l'IBSR afin de réaliser une inspection d'itinéraires cyclables dans des communes pilotes Walloniennes cyclables.

Des discussions sont encore en cours pour affiner les actions à entreprendre dans le cadre des recommandations 20.1 et 20.2.

Planification

Intégration sur serveur du schéma directeur cyclable	Juin 2013
Identification et conventions dans le cadre de 2 communes et 2 DT	Mars 2013
Mise en œuvre de l'accès par le GRACQ	Septembre 2013
Mise en œuvre de convention avec l'IBSR concernant le vélomesureur	Avril 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 37 de 66

Recommandation 21 : implantation des parkings en épaves et isosurperpendiculaires à la voirie

Le CSWSR recommande que, dans les cas où des emplacements de parkings sont prévus soit en épaves, soit perpendiculaires à la voirie, l'implantation de ces 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 épaves doivent dès lors être placés en favorisant une entrée dans l'emplacement en marche arrière.

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.

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 larges voies 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.

Plan d'action:

La Direction des Déplacements doux en collaboration avec l'IBSR publie à ce jour 3 nouveaux guides méthodologiques concernant les aménagements cyclables en Wallonie:

- "Quel aménagement choisir?"
- "Pistes cyclables marquées"
- "Bandes cyclables suggérées"

Ces brochures viennent s'ajouter à la publication sur le "Marquage et la signalisation dans les centres cyclables".



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 38 de 66

Ils'agit de guides de recommandations pratiques de voiries (communales, provinciales et régionales) ai

stinés principalement aux gestionnaires de voiries et aux auteurs de projets.

Lors des audits de sécurité routière, les auditeurs sur le terrain des guides de bonne pratique, et en

seront particulièrement attentifs à l'application particulière des guides ci-dessus mentionnés.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 39 de 66

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).

Recommandation 24.2 : porter de 9 à 10 ans l'âge où 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.

Recommandation 24.3 : cyclomoteurs de classe B sur la voirie en agglomération

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

Plan d'action:

Ces compétences sont des compétences Fédérales, et resteront Fédérales après la 6^{ième} réforme de l'Etat.

Planification:

Le Ministre Wallon de la sécurité routière enverra au Secrétaire d'Etat
Fédéral chargé de la sécurité routière une demande officielle concernant
les recommandations 24.1, 24.2, 24.3, 30 et 41

Novem.2012



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 40 de 66

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 d'être pourvus de tout obstacle qui pourrait limiter la visibilité du piéton, y compris des enfoncements.

Recommandation 26: passages pour piétons sur voies à 2x2 bandes

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

Plan d'action:

Le guide des traversées piétonnes édité par la DGO 1 recommande déjà la mise en place d'avancées de trottoir pour les passages piétons en section. Une attention particulière sera apportée au respect de cette recommandation lors des audits et inspections de sécurité.

Le guide des traversées piétonnes recommande également la mise en place de feux sur les traversées piétonnes sur les voies à 2x2 bandes ou 4 bandes ou plus.

La DGO 1 veillera à établir un recensement des passages pour piétons situés sur des voies à deux fois deux bandes ou 4 bandes ou plus, et non à égaliser par des feux de signalisation. Pour chacun de ces passages, une analyse sera réalisée et des mesures correctrices seront proposées (suppression du passage, réduction du nombre de bandes, feu, ...) en concertation avec toutes les parties concernées.

Planification:

Recensement des passages piétons non-conformes sur voies conc.	Février 2013
Analyses des dossiers et décisions des solutions	Décembre 2013
Réalisation des travaux	Décembre 2014



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 41 de 66

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;
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 régionales que communales.

Plan d'action:

Divers guides de bonnes pratiques ont déjà été édités par la DGO 1 (les traversées piétonnes, abords d'écoles, traitement des obstacles latéraux, aménagements cyclables, ...) ou sont en cours de rédaction (prise en compte des motards dans l'infrastructure, conception des carrefours francs et à sens giratoire, ...).

Par ailleurs, quelques guides sont également édités par la DGO 2 (guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, guide des cheminements piétons). Enfin, de nombreux guides ont été édités par diverses instances telles que l'IBSR et le CRR, ...

Il semble indispensable d'assurer une bonne concertation entre la DGO 1 et la DGO 2, et les diverses instances qui éditent des guides, d'assurer la cohérence au niveau des guides, et d'assurer une répartition cohérente, et homogène de ces responsabilités, en veillant à ne pas multiplier les guides sur un même sujet.

La rédaction de guides par la DGO 1 s'inscrit dans une démarche régulière et progressive de rédaction d'un « code de la voirie » initiée depuis 2010. La rédaction de ce recueil de guides, directives et réglementations diverses est confiée à plusieurs groupes de travail dont la coordination est assurée par un comité de pilotage. Ce « code de la voirie » reprend par ailleurs des informations beaucoup plus larges que les seules meilleures pratiques pour l'aménagement des voiries. Une table des matières du guide a été réalisée, et les contenus sont complétés au furet à mesure des réunions des GT.

La qualité de rédaction de tels guides est particulièrement importante, car si un tel guide devait recommander un aménagement qui ne correspondrait pas aux meilleures pratiques, un aménagement inadéquat risquerait d'être réalisé à de nombreuses reprises. Il est donc souhaitable que tout guide fasse l'objet d'une concertation adéquate en vue d'assurer la prise en compte



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 42 de 66

des divers types d'usagers de la route, et assurer
correspondant aux meilleures pratiques.

que le guide propose les aménagements

Les modalités de rédaction et de concertation pour la rédaction d'un tel guide unique sont
actuellement l'objet de discussions, et seront définies pour le 30 avril 2013.

Planification:

Détermination des modalités de rédaction et de concertation	Avril 2013
Finalisation du « code de la voirie »	Décembre 2013



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 43 de 66

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.

Recommandation 29: rédaction de règles spécifiques de conception, de gestion et de police pour l'ensemble du réseau routier 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.

Les plans d'actions concernant ces recommandations seront abordés ultérieurement.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 44 de 66

Recommandation 30: immatriculation des cyclomoteurs A et B

Le CSWSR adhère à la recommandation de la Commission Fédérale Sécurité Routière qui demandait déjà en 2007 que l'immatriculation des cyclomoteurs A et B soit rendue obligatoire le plus rapidement possible, avec une immatriculation permettant de différencier les cyclomoteurs A des cyclomoteurs B. Le CSWSR recommande que cette immatriculation soit rendue obligatoire le plus rapidement possible.

Plan d'action:

Lors de la réunion de la CFSR du 24 octobre 2012, la CFSR a confirmé la décision de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs à partir de mars 2013.

Le secrétaire d'Etat en charge de la sécurité routière a confirmé la décision de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs à partir de mars 2013.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 45 de 66

Recommandation 31: campagne à destination des conducteurs de voiture

Le CSWSR recommande qu'au moins tous les deux ans, et si possible annuellement, une campagne média de sensibilisation destinée au grand public soit réalisée. Cette campagne média devrait plus particulièrement cibler les conducteurs expérimentés afin d'attirer leur attention sur la nécessité d'accorder une attention renforcée à la détection des motos dans le trafic, particulièrement lors de manœuvres de tournage à gauche. Cette campagne devrait être organisée début avril afin de coïncider avec le printemps où les motards ressortent leur moto.

Recommandation 32: campagne ciblée envers les motards

Le CSWSR recommande que, en combinaison avec la campagne mentionnée en recommandation 2, un volet de la campagne soit adressé aux motards dont le message vise à faire prendre conscience de leur vulnérabilité et de l'importance de s'assurer, lors d'interactions dans le trafic avec d'autres usagers, que les autres conducteurs ont identifié la présence du motard et que chacun a anticipé de façon adéquate les manœuvres des autres, et ce même si le motard est prioritaire.

Recommandation 33 : brochure récapitulant les situations à risques lors d'interactions entre types d'usagers

Le CSWSR recommande qu'une brochure soit réalisée et disponible par téléchargement sur un site internet. Cette brochure devrait reprendre les situations à risque types rencontrées lors de l'interaction de types d'usagers différents.

Plan d'action:

Ces recommandations sont déjà appliquées au niveau du groupe de travail « Sofico-Cabinet-Président du CSWSR » qui assure les suivis des campagnes régionales pour l'année 2013, et qui a ainsi notamment prévu une campagne de sensibilisation des conducteurs envers les motards en avril 2013.

Pour information, les campagnes prévues pour 2013 sont les suivantes:

- Janvier= **Utilisation de la Bande d'Arrêt d'Urgence**
- Mars= **Sécurité des Motards**
- Mai= **Accidents de week-end**
- Juillet= **Fatigue au volant**
- Septembre= **Vitesses sur chantiers**
- Novembre= **Etat des pneus**



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 46 de 66

- dès le début août 2013, l'asbl FEDEMOT, les services de police et les Messieurs Motos du SPW distribueront 15.000 cartes de sensibilisation réalisées par la Direction générale des routes du SPW à l'attention des motards sur les tronçons sinués et fortement fréquentés par les motards;

- l'IBSR distribuera en parallèle ses dépliants pour une meilleure compréhension entre les automobilistes et les motards;

- dès le printemps 2013, des panneaux de sensibilisation seront installés par le SPW à l'attention des motards sur les tronçons accidentogènes des routes touristiques et sinuées;

- Enfin, des panneaux affichant des conseils de prudence seront installés le long d'itinéraires considérés comme à risques, et sur lesquels les zones de police s'engageront à mener des actions de sensibilisation et de répression.

Cette approche pourrait être renforcée dès 2014 grâce à la mise en place d'une cellule «communication» en septembre 2013 au sein de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière. Lors de la régionalisation, l'Agence pourrait bénéficier du transfert de membres du personnel de l'IBSR mais aussi des rétrocessions des 6% des stations d'inspection automobile, et des 6% de rétrocession sur les examens du permis de conduire qui actuellement sont rétrocédés à l'IBSR.

En outre, à ce moment, l'instance bénéficiera de l'intégralité des périodes d'affichage sur les panneaux le long des routes, soit une douzaine de campagnes par an.

Dans un tel schéma, une campagne devrait être systématiquement dévolue à la sensibilisation des conducteurs à la présence des deux roues motorisés, particulièrement au début du printemps, qui correspond souvent à une réapparition en masse des deux roues motorisés.

A cette même période, une campagne ciblée sur les conducteurs de deux roues, au travers de médias spécifiques sera réalisée.

Dans un premier temps, une brochure éditée par l'IBSR reprenant les situations à risque pour les motards sera distribuée lors des actions ciblées de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière, une nouvelle brochure sera réalisée, et les moyens de diffusion seront définis.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 47 de 66

Recommandation 34 : intégration des situations à risques motards dans la formation à la conduite en vue de l'obtention des permis de conduire, et en particulier du permis B

Le CSWSR recommande que, dans les formations à la conduite et les évaluations, et plus particulièrement dans le cadre du permis B, une attention soit accordée aux situations à risque liées aux interactions avec d'autres usagers, et en particulier les motards. Des questions relatives à ces situations à risques devraient être intégrées dans les formations et lors de l'examen théorique. Lors de l'examen pratique, l'examineur doit être attentif à la façon dont le candidat réagit en présence de motards.

Recommandation 35 : intégration des schémas de situations à risques en présence de motards dans les formations post-permis

Le CSWSR recommande que, dans les formations post-permis à destination des conducteurs, et particulièrement des conducteurs de voitures, une attention soit accordée aux situations à risque liées aux interactions avec les autres types d'usagers, et en particulier les motards.

Plan d'action:

L'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'Etat « Un Etat Fédéral plus efficace et des entités plus autonomes » du 11 octobre 2011 prévoit d'importants transferts de compétences vers les Régions en matière de mobilité et de sécurité routière, et prévoit en particulier la régionalisation de la formation à la conduite :

- « - Régionalisation de la formation à la conduite, de *auto-écoles et des centres d'examen (le permis de conduire restera fédéral). Il est entendu :*
- qu'une auto-école qui est reconnue dans une Région peut également opérer dans les autres Régions;*
 - que la régionalisation de la formation à la conduite ne porte pas préjudice aux initiatives visant à enseigner le permis de conduire dans les auto-écoles;*
 - que chaque citoyen peut suivre la formation à la conduite dans une auto-école de la Région de son choix, quelque soit le lieu de son domicile ;*
 - que chaque citoyen peut passer l'examen dans un centre d'examen de la Région de son choix, quelque soit le lieu de son domicile ».*

Dans le cadre de cet accord, certains points restent à préciser, notamment si la fixation des critères médicaux reste une compétence Fédérale, si les formations post-permis sont considérées comme une compétence Régionale, et si de façon générale, dans le cadre d'une évolution prévisible vers un permis de conduire par étapes, l'ensemble des aspects liés à l'obtention d'un permis de conduire est de compétence Régionale, à l'exception de la délivrance du permis de conduire qui reste une compétence Fédérale.



Wallonie



CSWSR

CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 48 de 66

Planification:

- | | | |
|-----------------------------------------------------|-----------|---------------|
| 1) Identification des différentes formations post-p | ermis | Décembre 2012 |
| 2) Envoi d'un courrier sensibilisant ces instances | aux | |
| Situations à risque en présence de motards | | Mars 2013 |
| 3) Intégration des recommandations 34 et 35 dans la | réflexion | |
| Suite à la régionalisation de la formation à la con | duite | |
| Voir recommandation 1) | | |



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 49 de 66

Recommandation 36: fiches de sensibilisation ciblées vers les motards

Le CSWSR recommande que des fiches d'information soient élaborées à destination des motards. Ces fiches doivent prendre une série d'informations à destination des motards. Ces fiches devront être communiquées aux motards au travers de divers canaux adaptés, tels que sites internet, concessionnaires, salons,

Plan d'action:

Cette recommandation sera traitée conjointement avec la recommandation 33.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 50 de 66

Recommandation 37 : actions ciblées motards des zones à risque et sécurité routière des zones à risque

Le CSWSR recommande que le plan national de sécurité motards, et que chaque zone de police réalise une analyse de l'accidentologie motos sur sa zone et, le cas échéant, prévoit des actions de contrôle ciblées sur les motos aux endroits et aux périodes à risque.

Plan d'action:

Cette recommandation sera traitée conjointement avec les recommandations 4.1 à 4.3.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 51 de 66

Recommandation 38 : projet pilote – formation en alternative à une perception immédiate

Le CSWSR recommande de réaliser, dans une ou quelques zones de police, un projet pilote qui viserait à organiser une formation spécifique aux motards en alternative à une perception immédiate. Le coût de la formation devrait être pris en charge par le conducteur de la moto.

Plan d'action:

Cette recommandation sera traitée après mise en place du département politique criminelle au sein de la cellule 3.1.

Les recommandations 4.1 à 4.3 dans le cadre de l'instance prévue à la recommandation 3.1.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 52 de 66

Recommandation 39: révision du permis motos

Le CSWSR est favorable aux développements en cours modifications prévues pour l'obtention des permis m évaluation puisse être réalisée sur l'impact de ces nouveaux détenteurs de permis AM, A1, A2 et A.

au SPF Mobilité dans le cadre des motos. Le CSWSR recommande qu'une modifications sur l'accidentalité des

Commentaires:

Cette recommandation sera planifiée après la régionalisation de la formation à la conduite.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 53 de 66

Recommandation 40: prise en compte des motards dans l'infrastructure

Le CSWSR recommande que le guide « Prise en compte des motards dans l'infrastructure » soit réalisé rapidement et que le projet de guides soit présenté au groupe de travail motos pour avis et suggestions.

Le CSWSR recommande en outre que le guide soit largement diffusé auprès de tous les gestionnaires de voiries à un niveau régional ou communal.

Le CSWSR recommande que, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, tous les usagers de la route, et notamment les motards, soient pris en compte lors de la réalisation des audits. Les auditeurs devront en particulier veiller à l'application des recommandations du guide « Prise en compte des motards dans l'infrastructure » en cours de réalisation à la DGO1.

Plan d'action:

Le guide édité par la DGO1.21 concernant la prise en compte des motards dans l'infrastructure devrait être réalisé pour le 30/04/13



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 54 de 66

Recommandation 41 : formation pour les capitaines de routes

Le CSWSR recommande qu'un cahier des charges d'une formation pour les « capitaines de route » soit élaboré, et que de telles formations soient rendues obligatoires pour les capitaines de routes, avec délivrance d'un brevet à terme de la formation et d'une évaluation.

Plan d'action :

Cette compétence est une compétence Fédérale, et sera Fédérale après la 6^{ème} réforme de l'Etat.

Planification :

Le Ministre Wallon de la sécurité routière enverra au Commissaire d'Etat
Fédéral chargé de la sécurité routière une demande officielle concernant
les recommandations 24.1, 24.2, 24.3, 30 et 41.

Novem. 2012



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 55 de 66

Recommandations 42 à 47 – GT peines judiciaires éducatives

Les plans d'action des recommandations 42 à 47 seront traités ultérieurement



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 56 de 66

Recommandations 48 à 60: Groupe de travail Éducation à la mobilité et la sécurité routière en milieu scolaire

Les plans d'actions des recommandations 48 à 60 font l'objet de discussions avec le Cabinet de la Ministre. Un fonctionnaire au sein de la Fédération Wallonie-Bruxelles a été désigné par la Ministre afin de coordonner la mise en place d'un maximum des recommandations du CSWSR en la matière.

Les plans d'action des recommandations 48 à 60 seront proposés dès que des solutions concrètes pourront être envisagées.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 57 de 66

Recommandation 61 : mise en place d'une structure centrale d'assistance aux victimes

Le CSWSR recommande la mise en place d'une structure consacrée à la centralisation d'une assistance individualisée aux victimes de la route et à leurs proches. Cette structure devrait regrouper un certain nombre de personnes (environ cinquante personnes pour couvrir la Wallonie) qui, sur base d'un découpage géographique, jouerait un rôle de conseiller personnel, de relais dans les processus, mais ne se substituerait pas aux rôles assumés par les représentants des différentes instances actives en matière d'assistance aux victimes.

Plan d'action:

Cette recommandation sera concrétisée de façon concomitante avec la mise en place de l'agence Wallonne pour la sécurité routière prévue à la recommandation 3.1. De façon similaire à ce qui a été dit pour la recommandation 3.1, la recommandation 61 sera concrétisée en deux phases successives:

- **Première phase** : mise en place d'une structure légère sous forme d'association par exemple d'asbl, qui assumerait cinq fonctionnalités principales (voir recommandation 3.1) dont une concernant la mise en place d'une cellule d'assistance aux victimes conformément aux recommandations du CSWSR. Dans ce cadre, cette instance veillera à mettre en place un financement complémentaire via la Fondation Roi Baudouin, et l'association PEVR.
- **Deuxième phase** : transfert vers l'instance Wallonne de la partie du financement en provenance des stations d'inspection automobile (inspection des véhicules et permis de conduire) qui revient à la Wallonie. A ce moment, le département d'assistance aux victimes pourrait se voir étoffé et assumer l'intégralité des missions et des responsabilités prévues par les recommandations du CSWSR.

Planification:

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1) Constitution de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière | Décembre 2012 |
| 2) Mise en place d'un financement temporaire de l'asbl | Janvier 2013 |
| 3) Mise en place du personnel pour la structure légère | Juin 2013 |
| 4) Mise en place du financement complémentaire via FR Bet PEVR | Juin 2013 |
| 5) Mise en place de l'assistance aux victimes | Septembre 2013 |
| 6) Prise de position politique sur les questions en suspens quant aux compétences à régionaliser en matière d'information à la conduite? | |
| 7) Mise en œuvre de l'intégration des activités et du financement de l'IBSR | Décembre 2013 |



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Date de la version 15/01/2013

Date d'impression 02/05/2013

Page 58 de 66

Recommandation 62 : Elaboration d'un document centralisant toutes les informations sur l'assistance aux victimes

Le CSWSR recommande que soit rédigé un guide pratique de l'assistance aux victimes qui regrouperait toutes les informations nécessaires pour les acteurs de l'assistance aux victimes de la route en Wallonie et à Bruxelles. Ce guide pourrait notamment prendre les informations sur basées d'une approche similaire au document « Als het verkeersjaraakt » édité par Rondpunt.

Recommandation 63: Elaboration d'une check-list de sinistres

Le CSWSR recommande que l'instance centrale rédige une check-list reprenant les différents dommages indemnifiables dans le chef d'une victime d'un accident de la route, ou de ses proches.

Cette liste « aide mémoire » pourrait utilement être utilisée par tous les intervenants de l'indemnisation du préjudice corporel.

Recommandation 64: création d'un site Internet

Le CSWSR recommande que la structure centrale prévue sous la recommandation 1 crée rapidement un site Internet permettant de diffuser les informations nécessaires aux victimes d'un accident de la route et à leurs proches, mais également pour les personnes actives en matière d'assistance aux victimes. Ce site Internet devrait par ailleurs mentionner les liens avec les autres sites diffusant des informations utiles dans le cadre de l'assistance aux victimes.

Plan d'action:

Dès mise en place du département « Assistance aux victimes » au sein de l'instance prévue, et engagement des deux personnes prévues dans une première phase, ces personnes prendront les contacts nécessaires avec les structures en place en Flandre, et avec les personnes concernées par l'Assistance aux victimes en Wallonie afin de répondre à la recommandation 62 à 64.

Planification:

- | | |
|----------------------------------------------------------------|----------------|
| 1) Constitution d'une instance – par exemple sous forme d'asbl | Novembre 2012 |
| 2) Mise en place d'un financement temporaire de l'asbl | Janvier 2013 |
| 3) Mise en place du personnel pour la structure légale | Juin 2013 |
| 4) Mise en place du financement complémentaire via FRBetPEVR | Juin 2013 |
| 5) Mise en place de l'assistance aux victimes | Septembre 2013 |
| 6) Elaboration du document de référence | Mars 2014 |
| 7) Elaboration de la Checklist des indemnités | Juin 2014 |
| 8) Site internet dédié à l'assistance aux victimes | Décembre 2014 |



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 59 de 66

Recommandation 65 : mise en place et révision de la circulaire du Collège des Procureurs

Le CSWSR recommande que la circulaire commune au Ministre de la Justice, au Ministre de l'Intérieur, et au Collège des Procureurs généraux concernant le traitement respectueux du défunt, l'annonce de son décès, et le dernier hommage à lui rendre, soit officialisée le plus rapidement possible.

Commentaire:

La circulaire commune a été publiée en novembre 2012.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 60 de 66

Recommandation 66: un incitant financier pour la mise en place de structures sociales dans les structures policières

Le CSWSR recommande que le versement effectif aux Polices locales et à la Police fédérale d'une partie significative des montants en provenance du fonds sécurité routière soit conditionné à la mise en place effective du personnel dédié à l'assistance aux victimes. Un délai suffisant devrait être laissé aux responsables pour permettre la mise en place des structures.

Le CSWSR recommande par ailleurs que les Polices locales puissent procéder au recrutement des personnes dédiées à l'assistance aux victimes sur les financements du fonds sécurité routière, moyennant des modalités qui assurent la pérennité du financement.

Recommandation 67: critère de financement des assistants sociaux

En Wallonie, la Fédération Wallonie-Bruxelles finance un assistant social par zone de police. Un tel financement ne tient pas compte de la charge de travail réelle de la zone, ni des collaborations interzones qui pourraient se mettre en place. Le CSWSR recommande que la Fédération Wallonie-Bruxelles mette en place d'autres critères de répartition qui prendraient mieux en compte la charge de travail réelle des assistants sociaux. Un critère lié au nombre d'habitants serait plus approprié.

Plan d'action:

Ces recommandations seront traitées conjointement avec les recommandations 4.1 à 4.3.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 61 de 66

Recommandation 68: formation des policiers

Le CSWSR recommande que les programmes de formation des écoles de police, et la formation continue des policiers, accordent une plus grande attention au traitement des victimes d'accidents de la route. Dans l'attente d'une telle modification des programmes de formation, le CSWSR recommande que des séminaires à destination des policiers soient régulièrement organisés. Le CSWSR recommande que, de façon biennale, un séminaire soit organisé à destination des policiers spécialisés dans l'accueil des victimes de la route afin d'assurer une diffusion des meilleures pratiques.

Plan d'action:

Lors de l'organisation des EGSRW du 15 juin 2012, un workshop a été organisé concernant l'assistance aux victimes.

Un séminaire devrait être organisé en 2013 à destination des personnes actives dans le domaine de l'assistance aux victimes, par exemple dans la prolongation de la sortie officielle de la circulaire « dernier hommage ».



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 62 de 66

Recommandation 69 : généralisation éventuelle de l'enregistrement des procès-verbaux d'accidents graves par photogrammétrie

Afin d'assurer une meilleure qualité de l'enregistrement des procès-verbaux dans le cas d'accidents graves, le CSWSR recommande qu'un ou deux projets pilotes concernant les schémas d'accidents sur base du système de photogrammétrie soient lancés en Wallonie préalablement à leur généralisation éventuelle à tous les arrondissements. Les coûts d'investissement de ce projet pourraient être pris en charge par le fonds sécurité routière.

Plan d'action:

Une cellule en charge de l'enregistrement des schémas d'accidents par photogrammétrie est déjà opérationnelle à la WPR d'Anvers.

Un deuxième projet pilote sera lancé à la WPR du Brabant au cours de l'année 2013. Après un an de fonctionnement, une évaluation du projet sera lancée, soit au plus tard en décembre 2014, avant une décision quant à une éventuelle généralisation du système.

Planification:

Lancement d'une cellule photogrammétrie en Brabant Décembre 2013

Evaluation du projet pilote Décembre 2014

Décisionsurgénéralisation (périmètre et types d'accidents) Décembre 2014



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 63 de 66

Recommandation 70: charte d'accueil des victimes d'un accident de la route, ou de leurs proches, dans les établissements hospitaliers

Le CSWSR recommande que le projet de charte d'accueil en annexe I (reprise de la « *Charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière dans les établissements de santé destinée aux professionnels* » d'application en France) soit diffusé auprès des établissements hospitaliers en vue de son approbation et de sa mise en oeuvre au sein de chaque établissement hospitalier, particulièrement s'il dispose d'un Service Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR).

Le CSWSR recommande que le financement des services d'urgence prenne en compte les aspects liés à l'accueil des proches des victimes de la route. En particulier, le CSWSR recommande qu'un financement spécifique soit prévu pour une personne qui serait exclusivement affectée, dans les services d'urgence, à l'accompagnement des proches des victimes dans l'environnement hospitalier.

Recommandation 71: amélioration des relations avec les avocats

Le CSWSR recommande:

- 1) qu'une reconnaissance spécifique des avocats soit mise en place pour traiter de l'évaluation et de l'indemnisation du préjudice corporel suite à un accident de la circulation;
- 2) que la formation initiale et continue des avocats et des magistrats prenne mieux en compte les matières liées au contentieux de la réparation du préjudice corporel dans le cadre des accidents de la circulation;
- 3)...

Recommandation 72: mise en place d'une reconnaissance des experts médecins en évaluation et indemnisation du préjudice corporel

Le CSWSR recommande de mettre en place une reconnaissance liée à une expertise en évaluation et indemnisation du préjudice corporel. Cette reconnaissance serait basée sur le suivi d'une formation, la réussite d'un examen, et/ou sur une expérience effective d'au moins cinq ans dans le domaine particulier de l'évaluation et de l'indemnisation du préjudice corporel.

Recommandation 73: respect des délais

Le CSWSR recommande plus de rigueur dans le respect des dispositions du code judiciaire et particulièrement en termes de délais.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 64 de 66

Recommandation 74 : attention des magistrats envers les victimes ou leurs proches

Le CSWSR recommande aux magistrats d'être attentifs aux attentes et aux besoins des victimes et de leur famille sur le plan de l'information et de la communication:

- Fournir une information claire, précise et rapide aux victimes et à leur famille
- Expliquer le sens du 'secret de l'instruction'
- Adresser des courriers de convocation avec des termes adéquats
- Prévenir les familles en cas de report d'audience
- Avertir sans délai, les victimes ou leurs proches en cas de classement sans suite.

Commentaires:

Ces recommandations requièrent un suivi qui ne pourra être réalisé que via une structure dédiée à l'assistance aux victimes (recommandation 61). Un plan d'action détaillé sera donc élaboré après mise en place de cette structure.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 65 de 66

Recommandation 75 : comparution obligatoire de l'auteur présumé en cas de préjudices corporels graves

Le CSWSR recommande que la comparution du prévenu poursuivi pour coup et blessures ou homicide involontaire soit rendue obligatoire, avec la possibilité pour le juge de dispenser le responsable présumé en cas de justes motifs.

Le CSWSR recommande en outre que les juges accordent des indemnités aux victimes d'accidents ayant entraîné des blessures, ou aux proches des victimes d'homicides involontaires, un temps de parole dans le procès pénal.

Plan d'action:

Cette recommandation sera abordée lors de l'organisation prochaine d'une Conférence interministérielle réclamée récemment par le Ministre des Travaux publics, Monsieur Carlo DI ANTONIO.

Cette conférence devra regrouper les Ministres régionaux compétents ainsi que les Ministres de la Justice, de l'Intérieur, et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
Proposition de plan d'action pour les recommandations du CSWSR

Datede la version 15/01/2013

Dateimpression 02/05/2013

Page 66 de 66

Recommandation 76: recommandation vis-à-vis des compagnies d'assurance

Le CSWSR recommande que la structure mentionnée en recommandation 61 s'assure de l'application effective des codes de bonne conduite. Ce suivi pourrait être réalisé dans le cadre du suivi des rapports annuels des ombudsmans, et de leurs contacts directs avec les personnes qui les contactent. Le cas échéant, si des améliorations devaient s'avérer souhaitables, un nouveau groupe de travail devrait être réuni afin de traiter des problèmes ainsi identifiés.

Commentaires:

Cette recommandation requiert un suivi qui ne pourra être réalisé que via une structure dédiée à l'assistance aux victimes (recommandation 61). Un plan d'action détaillé sera donc élaboré après mise en place de cette structure.