



Rapport de suivi des  
recommandations  
« Prévention des accidents »  
du CSWSR présentées lors  
des EGSRW 2012



## **Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**

### **Rapport de suivi des recommandations du CSWSR présentées lors des EGSRW 2012**

**Date de la version 17/05/2017**

Page 1 de 5

#### **INTRODUCTION**

Lors des États généraux de la Sécurité routière en Wallonie (EGSRW) du 15 juin 2012, le CSWSR a présenté 76 recommandations. Ces recommandations avaient été préalablement approuvées par le Gouvernement wallon en sa séance du 7 juin 2012.

Lors de différentes séances de 2016 et 2017, le CSWSR a souhaité assurer un suivi de la mise en œuvre de ses recommandations de 2012.

Dans le présent rapport, nous traiterons séparément les recommandations liées à la prévention des accidents, des 16 recommandations liées à l'assistance aux victimes.

En ce qui concerne les recommandations liées à la prévention des accidents, compte tenu des sous-rubriques, il s'agit en réalité de 88 recommandations de 2012. Le CSWSR a cependant estimé devoir abroger 8 recommandations soit parce que les compétences régionalisées lors de la 6<sup>ème</sup> réforme de l'État n'ont pas repris les compétences concernées ; c'est par exemple le cas du fonds sécurité routière qui est resté une compétence fédérale, ou des examens médicaux ou psychologiques imposés suite à une déchéance du droit de conduire, ou parce que le CSWSR a estimé la recommandation de portée trop générale.

Au final donc, le suivi des recommandations 2012 liées à la prévention des accidents concerne au total **80 recommandations**.

Chaque recommandation 2012 du CSWSR a fait l'objet d'une fiche de suivi, approuvée lors d'une réunion du CSWSR. Ces fiches sont reprises dans un rapport séparé. Le présent rapport présente une synthèse de ces différentes fiches de suivi.

#### **SUIVI DES RECOMMANDATIONS 2012 – PRÉVENTION DES ACCIDENTS**

##### ***Mesures intégralement mises en œuvre :***

Sur les 80 recommandations 2012 concernant la prévention des accidents, 30 recommandations, soit 37 %, ont été intégralement réalisées.



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Rapport de suivi des recommandations du CSWSR présentées lors des EGSRW 2012

Date de la version 17/05/2017

Page 2 de 5

Il est à noter que parmi les recommandations 2012 du CSWSR, certaines présentent un degré d'importance élevé, alors que d'autres sont de portée plus réduite. Les mesures réalisées sont dans leur grande majorité les mesures affectées d'un degré d'importance élevé.

Parmi les mesures mises en œuvre, il faut certainement noter la mise en place de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR), qui a répondu à plusieurs recommandations (*recommandation 2012-3.1*). L'AWSR a été l'entité réceptacle désignée par le Gouvernement wallon pour la compétence régionalisée de sensibilisation et de promotion de la sécurité routière. L'Agence réalise de nombreuses activités en matière de sensibilisation à la sécurité routière, et réalise huit campagnes de sensibilisation grand public par an, en reprenant les thèmes fixés par le CSWSR (*recommandations 2012-3.2, 3.3, 3.4 et 35*), la vitesse excessive ou inadaptée, la conduite sous influence d'alcool, le port de la ceinture, les risques liés à l'endormissement au volant, l'attention particulière à porter à la présence de motards.

L'Agence réalise par ailleurs de nombreuses actions vers un public plus ciblé, le public jeunes, les motards (*recommandation 2012-36*) ou les cyclistes.

Enfin, l'Agence a mis en œuvre le label « BackSafe » qui vise à une meilleure prise en compte des aspects sécurité routière par les organisateurs d'évènements ou les exploitants de dancings (*recommandations 2012-5 et 6*).

Par ailleurs la DGO1, a rédigé le document « Gestion de la sécurité des infrastructures routières - lignes directrices pour la mise en œuvre du chapitre 1 du décret du 22 décembre 2010 » qui répond à plusieurs recommandations du CSWSR en matière de généralisation des audits de sécurité routière et des études d'incidences (*recommandations 2012-8.1, 16 et 17*). Ce document a été approuvé par le ministre en mai 2016.

Pour répondre aux *recommandations 2012-9.1, 9.2 et 9.3* du CSWSR, et dans le cadre d'initiatives propres à la DGO1, la DGO 1.21 a rédigé un guide « Prise en compte de la sécurité, de la mobilité, et de la communication lors de la préparation et du suivi des chantiers routiers ».

Par ailleurs, la DGO1 met en place un nouveau modèle de gestion des projets appelé GPS (Gestion des Projets routiers). Ce modèle permet d'une part de choisir les meilleurs projets à étudier sur base d'une approche objective et concertée et, d'autre part, un suivi informatisé des nombreuses étapes liées à la mise en œuvre d'un projet (environ 200), regroupées par thématiques. Ces nombreuses étapes incluent également les 13 étapes reprises dans le guide « Prise en compte de la sécurité, de la mobilité et de la communication lors de la préparation et du suivi des chantiers routiers ».



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Rapport de suivi des recommandations du CSWSR présentées lors des EGSRW 2012

Date de la version 17/05/2017

Page 3 de 5

La DGO1 a également publié un guide « Prise en compte des motards dans l'infrastructure » répondant ainsi à la *recommandation 2012-40* du CSWSR.

Les guides édités par la DGO1 reprennent plusieurs des recommandations du CSWSR, et lors de ses missions d'audit, la DGO 1.21 veille à appliquer ces recommandations dans la mesure où la configuration de la voirie le permet. Il s'agit plus particulièrement des zones tampon entre les aménagements cyclables et les véhicules en stationnement (*recommandation 2012-22*), des zones d'avancée cyclistes (*recommandation 2012-23*) et des avancées de trottoir (*recommandation 2012-25*).

La SOFICO réalise annuellement une campagne de sensibilisation vers les usagers du réseau structurant pour rappeler l'importance de respecter la signalisation et de faire preuve de prudence à l'approche des chantiers (*recommandation 2012-14.1*). La DGO1 met par ailleurs à disposition des Lidars qui sont placés à proximité de chantiers routiers et répond à la *recommandation 2012-14.3*.

#### **Recommandations dont la mise en œuvre est en cours :**

Sur les 80 recommandations 2012 concernant la prévention des accidents, 18 mesures sont en cours de réalisation.

Dans le cadre de la régionalisation de certaines compétences en matière de mobilité ou de sécurité routière, deux personnes sont venues renforcer la DGO2 permettant ainsi la création d'une cellule « Éducation à la Mobilité et à la Sécurité routière en Milieu scolaire » qui se charge de développer la sensibilisation à la mobilité et à la sécurité routière en milieu scolaire. Dans ce cadre, la cellule a contribué à la rédaction de l'outil pédagogique qui établit le continuum pédagogique pour les enfants de 2,5 à 12 ans. Le travail relatif au continuum pour l'enseignement secondaire débutera en 2017. Les 5 recommandations 2012 du CSWSR (*recommandations 2012-48, 52, 54,55 et 58*) sont en cours de réalisation.

Suite à la *recommandation 2012-26* du CSWSR, la DGO 1.21 a réalisé une analyse des passages piétons sur les voiries 2 x 2 bandes (Sécurisation des passages piétons sur voiries régionales - Relevé des passages piétons sur les voiries 2 x 2 bandes & propositions de traitement), et a transmis un rapport détaillé aux différentes directions territoriales concernées. Les analyses de la DGO 1.21 ont concerné 75 traversées, et proposaient 39 suppressions et 36 adaptations. Diverses propositions ont été réalisées, mais la DGO 1.21 ne dispose pas d'un suivi exhaustif du rapport.

La *recommandation 2012-24.1* qui concerne la possibilité pour les enfants de 10 ans de rouler à vélo sur le trottoir et la *recommandation 2012-24.3* qui concerne les cyclomoteurs de classe B sur la voirie



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Rapport de suivi des recommandations du CSWSR présentées lors des EGSRW 2012

Date de la version 17/05/2017

Page 4 de 5

en agglomération sont en cours de réalisation au niveau du SPF Mobilité et devraient faire l'objet d'un arrêté royal en 2018.

En ce qui concerne la *recommandation 2012-4.1* relative à l'optimisation de la politique de contrôle via un suivi des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité, le fonds sécurité routière étant resté de compétence fédérale, la mise en œuvre de cette recommandation en est fortement compromise. Néanmoins, les nombreux contacts entre l'AWSR et les représentants de la police intégrée à deux niveaux, la mise en place de plusieurs groupes de travaux du CSWSR (groupe de travail « Conduite sous influence de drogues, conduite sous influence de médicaments ») ont permis d'enregistrer des avancées notables. Par ailleurs, l'AWSR participe avec d'autres partenaires (IBSR, VSV, MOW et Bruxelles mobilité) au réseau des coordinateurs de trafic qui organise trois réunions par an permettant ainsi un échange des meilleures pratiques.

Enfin, les *recommandations 2012-18.2 et 18.3* concernant le traitement des obstacles latéraux ont été en partie rencontrées lors des travaux dans un cadre général (renforcement de poteaux par des poteaux passifs aux sorties d'autoroutes). Le CSWSR considère que vu l'importance de la problématique, une approche dédiée aux obstacles latéraux devrait être mise en œuvre. Une recommandation est reprise à ce sujet en 2017.

#### ***Recommandations qui restent à mettre en œuvre :***

Sur les 80 recommandations concernant la prévention des accidents de la route de 2012, 22 recommandations restent à mettre en œuvre.

Cinq des recommandations qui restent à mettre en œuvre concernent le groupe de travail « Peines judiciaires éducatives ». Ces recommandations ont reçu une priorité moindre dans la mesure où dès 2014 est apparue la nécessité de mettre en place des amendes administratives pour les infractions régionalisées, et particulièrement les infractions en matière de vitesse. En effet, la mise en œuvre d'une politique volontariste d'amélioration de la sécurité routière implique une augmentation des contrôles en matière de vitesse ainsi qu'une procédure assurant une sanction lorsqu'une infraction est constatée. Dans ce cadre, il convient de soulager les parquets pour les infractions les moins graves. L'organisation des mesures judiciaires alternatives pour les infractions en matière de vitesse ne pourra donc être efficacement adaptée qu'après avoir défini le nouveau cadre de fonctionnement des amendes administratives.

Par ailleurs, les *recommandations 2012-12 et 13* concernent les informations pre-trip et on-trip respectivement. Ces recommandations n'ont pas connu de développements majeurs. La situation devrait cependant évoluer favorablement dans le cadre des évolutions liées aux « floating car data ».



## **Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**

### **Rapport de suivi des recommandations du CSWSR présentées lors des EGSRW 2012**

**Date de la version 17/05/2017**

Page 5 de 5

Néanmoins, quelques recommandations 2012 qui restent à mettre en œuvre apparaissent importantes :

- La *recommandation 2012-2* concernant la sensibilisation vers les conducteurs novices est certainement toujours d'actualité, mais pourrait être remplacée par du matériel didactique à mettre à disposition des candidats conducteurs en vue d'améliorer l'identification des situations à risques, l'évaluation de leur aptitude à la conduite et de l'effet de certaines substances licites ou illicites. Cette recommandation est donc reprise sous une recommandation 2017.
- Les *recommandations 2012-34 et 2012-35* concernent l'intégration d'informations sur les situations à risques qui résultent de l'interaction entre conducteurs de voiture et usagers faibles (motards) devraient être intégrés dans la nouvelle formation à la conduite et être reprises dans le matériel didactique à l'attention des candidats conducteurs.

Ces recommandations sont reprises dans les recommandations 2017.