



Projet de plan wallon de la sécurité routière 2017 - 2020

# Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués sur les routes wallonnes en 2020



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 1 de 80

## Table des matières

<b>I.</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>Sept Mesures pour ne pas dépasser 200 tués sur les routes wallonnes en 2020 et préparer l'objectif suivant.....</b>	<b>5</b>
<b>III.</b>	<b>Contribution estimée à l'objectif 2020 .....</b>	<b>7</b>
<b>1.</b>	<b>Mesure 1 : Intensifier les contrôles vitesse .....</b>	<b>9</b>
	➤ Introduction .....	9
	➤ Recommandations du CSWSR .....	12
	➤ Objectifs quantifiés .....	13
	➤ Contribution estimée à l'objectif .....	14
<b>2.</b>	<b>Mesure 2 : Intensification des contrôles alcool .....</b>	<b>15</b>
	➤ Introduction .....	15
	➤ Recommandations du CSWSR.....	16
	➤ Objectifs quantifiés .....	17
	➤ Contribution estimée à l'objectif .....	17
<b>3.</b>	<b>Mesure 3 : Adaptation de l'approche conduite sous influence de drogues.....</b>	<b>18</b>
	➤ Introduction .....	18
	➤ Recommandations du CSWSR .....	19
<b>4.</b>	<b>Mesure 4 : Une meilleure prise en compte de la sécurité routière lors d'évènements festifs ou de sorties de week-ends.....</b>	<b>24</b>
	➤ Introduction .....	24
	➤ Recommandations du CSWSR .....	26
	➤ Contribution estimée à l'objectif .....	28



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 2 de 80

<b>5.</b>	<b>Mesure 5 : Mesures en faveur des usagers vulnérables .....</b>	<b>29</b>
➤	Introduction .....	29
➤	Recommandations du CSWSR .....	29
➤	Contribution estimée à l'objectif .....	30
<b>6.</b>	<b>Mesure 6 : Traitement des obstacles latéraux.....</b>	<b>31</b>
➤	Introduction .....	31
➤	Recommandations du CSWSR .....	32
➤	Contribution estimée à l'objectif .....	32
<b>7.</b>	<b>Mesure 7 – Amélioration de la formation à la conduite permis « B ».....</b>	<b>33</b>
➤	Introduction .....	33
➤	Recommandations du CSWSR .....	34
<b>IV.</b>	<b>Annexe I : Recommandations 2017 « Conduite sous influence de drogues ».....</b>	<b>44</b>
<b>V.</b>	<b>Annexe II : Accidentalité routière en Wallonie .....</b>	<b>78</b>
<b>VI.</b>	<b>Annexe III : Informations complémentaires sur la vitesse excessive et inadaptée .....</b>	<b>79</b>

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Projet de plan wallon de la sécurité routière Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 3 de 80

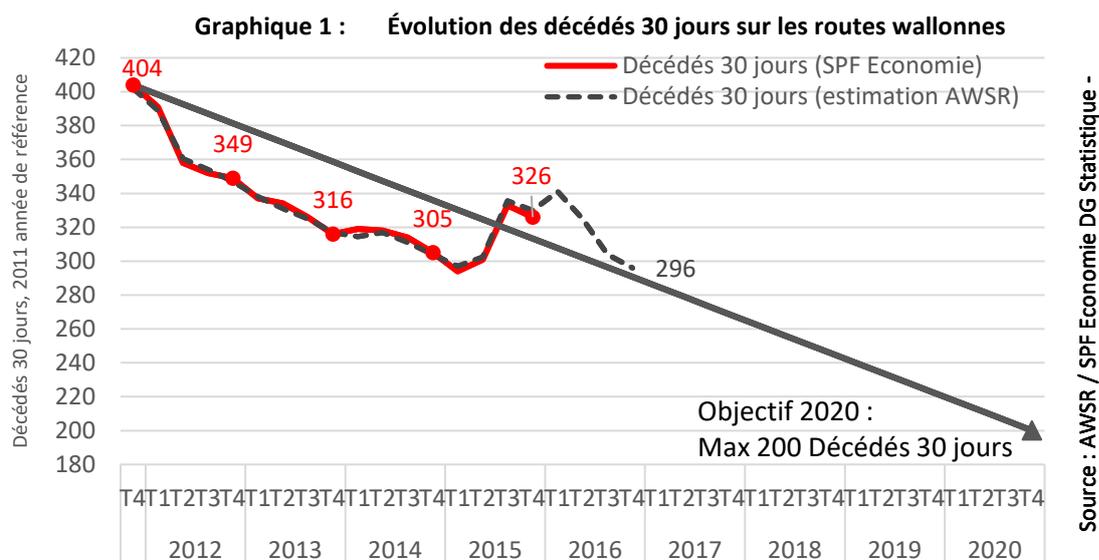
### I. INTRODUCTION

Depuis les États généraux de la Sécurité routière en Wallonie (EGSR-W) du 15 juin 2012, la sécurité routière en Wallonie a connu des évolutions importantes :

- de nombreuses compétences liées à la sécurité routière sont dorénavant des compétences régionales comme le contrôle technique, la formation à la conduite, la promotion et la sensibilisation à la sécurité routière, la gestion des vitesses hors autoroute, le contrôle des poids lourds...
- l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) a été mise en place.

Depuis 2010, la sécurité routière en Wallonie s'est substantiellement améliorée. En effet, alors que la Wallonie déplorait près de 400 tués sur ses routes entre 2009 et 2011, on s'attend à un chiffre proche de 300 pour l'année 2016. Ce sont donc près de 100 vies qui sont épargnées chaque année en Wallonie.

Ces avancées restent néanmoins insuffisantes. Des efforts importants restent à réaliser pour atteindre l'objectif fixé par le Gouvernement wallon de ne pas dépasser 200 tués à l'échéance 2020 et pour pérenniser les résultats obtenus.





**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 4 de 80

Même si nous atteignons l'objectif fixé par le Gouvernement wallon, nous nous classerions seulement parmi les six voire sept meilleurs territoires européens en termes de tués par milliard de kilomètres parcourus, et ce, à condition que les autres pays restent à leurs niveaux actuels.

Il est donc indispensable que la Wallonie poursuive et renforce les actions en vue d'améliorer la sécurité routière et réduise le tribut insupportable payé par les victimes de la route et leurs proches.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 5 de 80

## **II. SEPT MESURES POUR NE PAS DÉPASSER 200 TUÉS SUR LES ROUTES WALLONNES EN 2020 ... ET PRÉPARER L'OBJECTIF SUIVANT**

### **Mesure 1 : Intensification des contrôles vitesse**

Le niveau trop élevé de l'insécurité routière en Wallonie s'explique en partie par un nombre important d'usagers qui roulent à des vitesses excessives ou inadaptées aux circonstances de conduite. Le CSWSR recommande d'augmenter sensiblement le nombre de contrôles des vitesses pratiqués par une hausse du nombre d'appareils de contrôle tels que Lidars mis à la disposition des zones de police, radars fixes, radars feux, radars mobiles et radars tronçons. Afin de soulager les parquets, le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon mette en place des sanctions administratives pour les infractions régionalisées, et ce particulièrement pour les infractions en matière de vitesse.

### **Mesure 2 : Intensification des contrôles d'alcoolémie**

La proportion de conducteurs sous influence d'alcool semble augmenter à un niveau proche de 4 %, ce qui est un taux anormalement élevé dans le contexte européen. Le CSWSR recommande donc une intensification des contrôles d'alcoolémie avec pour objectif de contrôler 350.000 conducteurs chaque année, dont au moins un quart pendant les périodes à risques, c'est-à-dire les nuits et principalement de week-ends.

### **Mesure 3 : Adaptation et intensification des contrôles en matière de conduite sous influence de drogues**

Le phénomène de la conduite sous influence de drogues n'est pas correctement évalué en Wallonie, ne fait pas l'objet de suffisamment de contrôles et n'est pas suffisamment sanctionné en cas de conduite sous influence combinée d'alcool et de drogues. Le CSWSR recommande donc une série de mesures afin de permettre une politique de contrôle et de sanctions effective pour la conduite sous influence de drogues.

### **Mesure 4 : Meilleure prise en compte de la sécurité routière lors d'évènements festifs ou de sorties de week-ends**

Afin de permettre un retour en toute sécurité lors de sorties, et de réduire le nombre de jeunes victimes d'accidents graves les nuits de week-ends, le CSWSR recommande une série de mesures pour réduire les accidents de week-ends, mise en place de chèques-taxis à des conditions avantageuses, meilleure cohérence et simplification des labels liés aux activités festives et aux sorties de week-ends, développement des retours en transports en commun pour les gros évènements festifs.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 6 de 80

**Mesure 5 : Mesures en faveur des usagers vulnérables**

Les usagers vulnérables méritent une approche spécifique dans la mesure où ils sont plus d'avantage victimes des erreurs ou des comportements inappropriés de conducteurs de véhicules. Le CSWSR recommande de mettre en œuvre les démarches d'analyse qui permettront d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables et d'entreprendre des démarches pour étendre les zones 30 en agglomération.

**Mesure 6 : Traitement des obstacles latéraux**

En Wallonie, dans 48 % des accidents corporels et 60 % des accidents mortels sur autoroute un obstacle latéral est percuté. Sur les voies secondaires, ce taux est de 19 % pour les accidents corporels et 37 % pour les accidents mortels. L'ampleur de cette problématique nécessite une approche ciblée à cette problématique et des moyens complémentaires pour traiter les obstacles latéraux.

**Mesure 7 : Réforme de la formation à la conduite du permis B**

Suite à la régionalisation des compétences en matière de formation à la conduite, un décret portant sur la réforme de la formation à la conduite permis B a été présenté en première lecture au Gouvernement wallon. Le CSWSR présente une série de recommandations en vue d'améliorer le projet de réforme de la formation à la conduite pour le permis B.

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 7 de 80

**III. CONTRIBUTION ESTIMÉE À L'OBJECTIF 2020**

Il est bien évidemment difficile d'estimer la contribution potentielle annuelle des différentes mesures à l'objectif de réduire de minimum 100 le nombre de tués sur les routes de 2017 à 2020. Néanmoins, il est possible pour certaines mesures d'estimer leur contribution à l'objectif. Cette estimation doit cependant être prise avec les précautions d'usage.

Par ailleurs, certaines mesures sont nécessaires pour améliorer la sécurité routière sur le long terme, mais ne produiront pleinement leurs effets qu'au-delà de 2020, et ne permettront donc probablement que dans une mesure limitée de contribuer à l'objectif fixé par le Gouvernement wallon de ne pas dépasser 200 tués sur les routes wallonnes en 2020.

**Contribution estimée à l'objectif 2020**

Mesure 1 - Intensification des contrôles vitesse	55
Mesure 2 - Intensification des contrôles alcool	20
Mesure 3 - Adaptation des contrôles drogues	5
Mesure 4 - Meilleure prise en compte de la SR événements festifs	5
Mesure 5 - Mesures en faveur des usagers vulnérables	2
Mesure 6 - Traitement des obstacles latéraux	10
Mesure 7 - Meilleure formation à la conduite permis B	3
	—
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

Au total, les sept mesures présentées, si elles sont effectivement mises en œuvre rapidement devraient permettre d'atteindre l'objectif fixé, et sont donc essentielles dans une politique volontariste d'améliorer la sécurité routière en Wallonie.

Enfin, n'oublions pas qu'outre le nombre de tués sur la route, de nombreux usagers sont victimes d'accidents graves avec des lésions dramatiques qui parfois les handicaperont pendant de très nombreuses années. La sous-évaluation de ces personnes grièvement blessées dans les statistiques



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 8 de 80

officielles ne permet pas de fixer des objectifs clairs en matière de blessés graves, mais l'impact des mesures de sécurité routière sur les très nombreux blessés graves doit également être pris en compte.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 9 de 80

#### **1. MESURE 1 : INTENSIFIER LES CONTRÔLES VITESSE**

##### **Introduction**

La cause principale de la grande majorité des accidents de la route consiste en un mauvais comportement d'un ou de plusieurs usagers. Un meilleur respect de la réglementation devrait permettre de réduire considérablement le nombre de victimes de la route. Pour améliorer le comportement des usagers de la route, il convient de mener des campagnes d'information et de sensibilisation, et d'assurer une politique de contrôle, de poursuites et de sanctions suffisante pour induire auprès des usagers un risque subjectif de se faire contrôler mais également un risque subjectif de se faire sanctionner en cas d'infraction suffisamment important.

En Wallonie, le risque perçu de se faire contrôler est assez bas. Seulement 25 % des Wallons pensent que le risque de passer devant un radar sur un trajet d'une heure est grand ou très grand. Il n'y a aussi que 30 % qui sont persuadés qu'un conducteur flashé recevra d'office un procès-verbal (PV) et à peine 40 % pensent que la probabilité est grande ou très grande que le conducteur qui a reçu un PV soit obligé par la justice de payer cette contravention.

Il est vrai que les médias mettent régulièrement en avant le fait qu'un certain nombre de dossiers en matière de vitesse excessive sont classés sans suite et que des quotas sont imposés aux services de police pour ne pas surcharger les parquets. Ce type de discours ainsi que l'expérience vécue par certains usagers (être flashé, recevoir une perception immédiate, ne pas la payer et pourtant ne jamais faire l'objet de poursuites) renforcent le sentiment d'impunité que ressentent certains conducteurs. Par ailleurs, les procureurs font état de nombreux PV qui ne sont même pas encodés et pour lesquels aucune poursuite n'est donc engagée.

Dans ce schéma, il apparaît souhaitable que la Wallonie mette en place des amendes administratives pour les infractions régionalisées et, en particulier, les infractions en matière de vitesse sur les voiries autres que les autoroutes. Des amendes administratives pourraient être mise en place pour les infractions vitesses sous un certain niveau, les infractions les plus graves étant transmises au parquet pour une sanction adaptée.

Par ailleurs, le SPF Justice a entamé depuis 2013 un projet appelé « CBE » qui vise à simplifier les procédures liées à l'envoi des PV et des perceptions immédiates. Suivant le SPF Justice, cette nouvelle procédure, combinée à la mise en place de l'ordre de paiement, devrait résoudre les problèmes d'engorgement au niveau des parquets. Il faudra donc évaluer les opportunités et les contraintes de ces nouveaux développements par rapport à ceux liés à la mise en place d'amendes administratives au niveau de la Wallonie.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 10 de 80

Dans le cadre du transfert du Fédéral vers les Régions des montants relatifs aux sanctions financières liées à des infractions (perceptions immédiates, propositions de transactions, amendes), la Wallonie va percevoir 39,7 millions d'euros sur un total de 213,7 millions d'euros soit moins de 19 %, alors que la population wallonne représente 32 % de la population belge, On pourrait donc considérer en première approche, que la politique de contrôle, poursuites et sanctions en Wallonie est d'un niveau inférieur de 40 % à celui de la Flandre, ce qui explique probablement en partie le meilleur niveau de sécurité routière en Flandre qu'en Wallonie.

La vitesse est un facteur qui augmente le risque d'accident mais aussi la gravité des conséquences. On estime que la vitesse excessive ou inadaptée est la cause prépondérante dans 30 % des accidents mortels, dans environ 20 % des accidents corporels et 10 % des accidents matériels.

La vitesse n'est évidemment pas le seul facteur influençant la survenue des accidents mais, toutes choses étant égales par ailleurs, plus la vitesse est élevée plus le risque d'accident augmente. Nilsson, et Elvik ensuite, ont évalué l'effet d'une modification de la vitesse moyenne sur le taux d'accidents. Ils ont trouvé des rapports robustes et stables qui permettent de prédire les fluctuations du nombre d'accidents mortels, corporels ou matériels en fonction des évolutions (à la hausse ou à la baisse) de la vitesse moyenne. Quand la vitesse moyenne diminue de 10 %, on peut s'attendre à une diminution de l'ordre de 40 % des accidents mortels, d'environ 20 % des accidents corporels et de plus ou moins 10 % des accidents matériels. Chaque changement de vitesse moyenne aura un impact beaucoup plus important pour les accidents aux conséquences les plus graves.

La vitesse affecte donc à la fois la survenue des accidents mais aussi leur gravité. Ce double enjeu explique le rôle central de la gestion des vitesses dans le combat contre l'insécurité routière. Toutefois, la gestion des vitesses pratiquées est également un enjeu environnemental puisque le niveau d'émission, le niveau de bruit, la consommation de carburant et la qualité de vie des riverains des routes dépendent aussi des vitesses pratiquées.

La plupart des Wallons ont conscience que la vitesse est une cause importante d'accidents et pourtant ils tolèrent généralement les petits excès de vitesse. « Les excès de vitesse de 10 km/h sont tolérés par une majorité pour les autoroutes (86,4 %) et les routes à 90 km/h (73,0 %). En agglomération, 48,8 % tolèrent le 60 km/h »<sup>1</sup>.

Selon les derniers chiffres disponibles, les vitesses moyennes en Wallonie sont au-delà des limites de vitesse sur les routes à 30 km/h et à 70 km/h. Par contre, sur les routes à 50 km/h et 90 km/h, les vitesses moyennes mesurées sont en-deçà des limites autorisées.

---

<sup>1</sup> RIGUELLE, F., *Ce que pensent les Wallons de la vitesse* – Enquête d'opinion auprès des conducteurs de voiture, 2016, Namur, Agence wallonne pour la Sécurité routière.

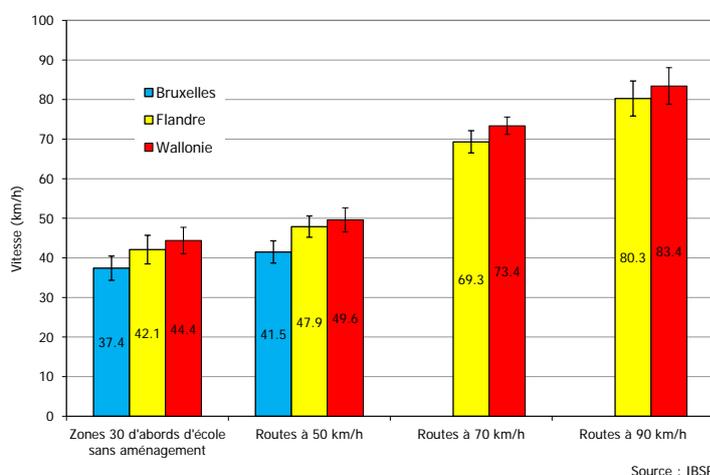
## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

#### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

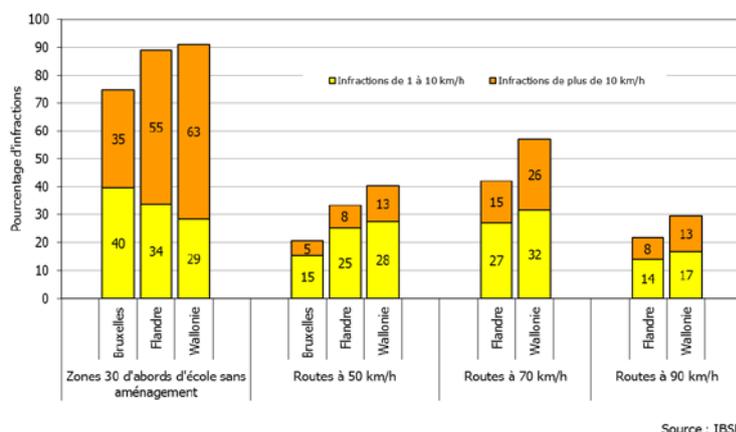
Date de la version 17/05/2017  
Page 11 de 80

Vitesse moyenne par Région en 2015 (zones 30 et routes à 50 km/h) ou 2012 (routes à 70 et 90 km/h) :



La vitesse moyenne ne dit, par contre, rien des écarts à la moyenne ni des infractions et, à ce niveau, la situation est bien moins rassurante. Sur les routes limitées à 90 km/h, ce sont près de 30 % des conducteurs qui roulent au-delà de la limite. Sur les routes à 70 km/h, on monte à près de 60 % des usagers qui sont en infraction. En agglomération, on compte 40 % de voitures roulant au-delà de la limite de 50 km/h et près de 90 % qui roulent au-delà de la limite de 30 km/h.

Pourcentage d'infractions par Région en 2015 (zones 30 et routes à 50 km/h) ou 2012 (routes à 70 et 90 km/h) :



Une étude de l'AWSR montre, par ailleurs, que le risque subjectif de se faire contrôler pour la vitesse est relativement bas puisque seuls 25 % des conducteurs wallons estiment qu'ils ont une grande ou très grande possibilité de passer devant un radar fixe ou mobile sur un trajet d'une heure qu'ils ne connaissent pas.

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

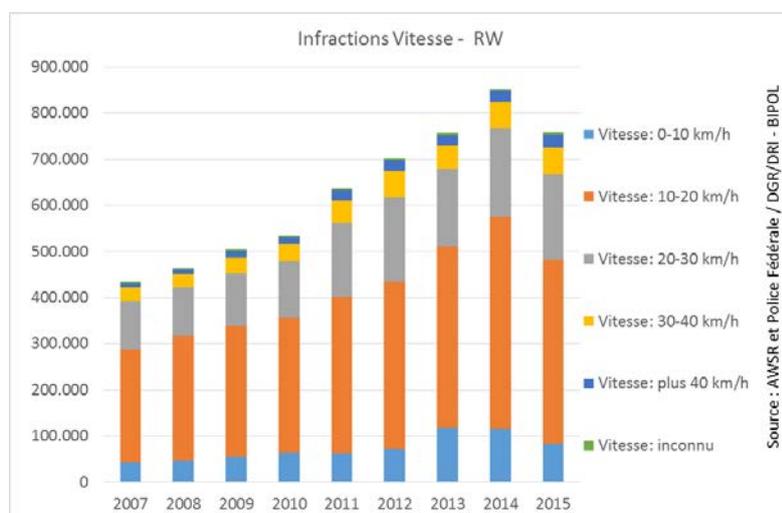
#### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 12 de 80

Actuellement, la Wallonie comptabilise 78 radars mobiles et 218 boîtiers pour cinémomètre (avec 67 cinémomètres circulant de boîtier en boîtier), 8 Lidars semi-mobiles et un radar tronçon au tunnel de Cointe. Ces appareils de mesure ont constaté près de 760 000 infractions en 2015. C'est une légère diminution par rapport à 2014 mais la tendance globale depuis 2007 est clairement à la hausse année après année. On constate malheureusement que la part des excès de vitesse les plus importants ne diminue pas (32,9 % d'excès de vitesse de plus de 20 km/h en 2007 contre 36 % en 2015).

Nombre d'infractions constatées par les services de police en Région wallonne :



### Recommandations du CSWSR

#### ➤ Recommandation 2017-1.1 :

Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon approuve rapidement un ou plusieurs décrets visant la mise en place d'amendes administratives pour les infractions régionalisées, en particulier les amendes en matière de vitesse sur les voiries autres que les autoroutes. Le traitement administratif pourrait ne concerner que les infractions en deçà d'un certain seuil par exemple les infractions de maximum 30 km/h au-delà de la vitesse autorisée, de façon à permettre au parquet, pour les infractions les plus graves, d'appliquer une sanction qui prenne en compte les caractéristiques de l'auteur de l'infraction et les circonstances de l'infraction.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 13 de 80

Des amendes administratives devraient également être mises en place en matière d'infractions dites « techniques » c'est-à-dire les infractions régionalisées en matière de transport lourd (masse totale, masse par essieu, chargement, contrôle technique...).

➤ *Recommandation 2017-1.2 :*

Dans le cadre de la mise en place des amendes administratives, le CSWSR recommande que la procédure soit la plus automatisée et la plus fluide possible.

Dans ce cadre, le CSWSR recommande :

- que le fonctionnaire sanctionnateur puisse décider de transférer certaines infractions au procureur, mais que ce transfert ne soit pas systématique afin d'éviter des démarches administratives lourdes ;
- que dans un premier temps, la sanction administrative soit traitée en dehors de toute recherche de récidive. Une analyse pourrait cependant être réalisée ultérieurement sur la prévalence de multirécidivistes et le traitement à y apporter ;
- que le décret prévoit la responsabilité du propriétaire du véhicule.

➤ *Recommandation 2017-1.3 :*

Le CSWSR recommande d'intensifier les contrôles de vitesse au travers de l'achat de boîtiers et de radars fixes, l'intensification de la mise à disposition de Lidar, le développement du nombre de radars tronçons, et l'intensification des contrôles vitesses par radars mobiles.

### **Objectifs quantifiés**

Un objectif intermédiaire est que le risque subjectif de se faire sanctionner si l'on a reçu un PV pour une vitesse excessive augmente. Nous proposons comme objectif : « Passer de 40 % des conducteurs wallons pensant que le risque de devoir effectivement payer la contravention est grand ou très grand si l'on a reçu un PV pour vitesse excessive à 60 % en 2020 et 80 % en 2025 ». L'idéal étant évidemment que chaque conducteur soit convaincu que toute infraction constatée sera sanctionnée.

L'objectif principal de la mesure 2 est de diminuer la vitesse moyenne et les pourcentages de véhicules en infraction de vitesse en Wallonie. Le CSWSR propose comme objectif de réduire la vitesse moyenne de 3 km/h sur chaque régime de vitesse.

Le CSWSR propose par ailleurs de fixer comme objectif que le pourcentage de conducteurs en infraction diminue de moitié sur chaque régime de vitesse.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 14 de 80

**Contribution estimée à l'objectif**

Si les mesures permettent de diminuer la vitesse moyenne sur l'ensemble du réseau de 3 km/h, le nombre de tués sur les routes wallonnes doit être réduit de 45 à 60 vies, selon le « Power model » de Rune Helvik. Le CSWSR estime donc à 55 le nombre de vies qui pourraient être annuellement sauvées par une réduction du nombre de conducteurs en infraction en matière de vitesse.

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

#### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 15 de 80

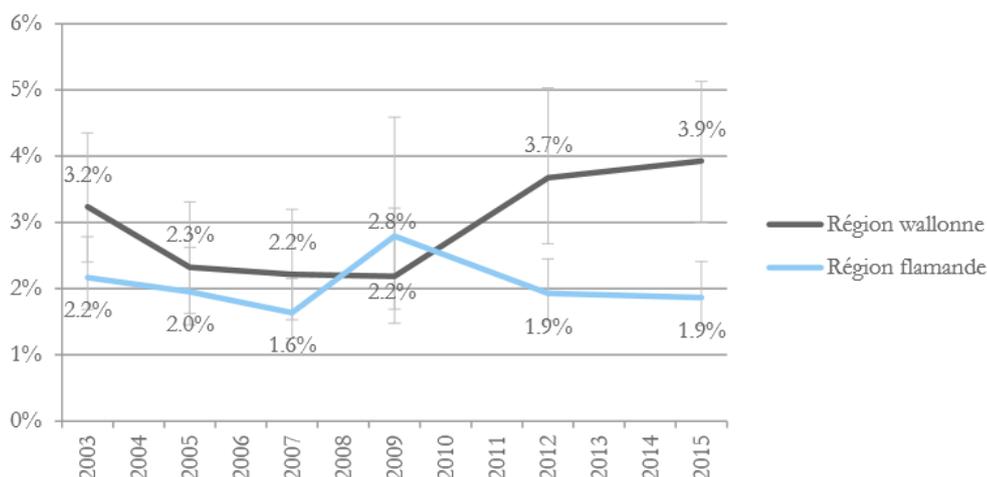
## 2. MESURE 2 : INTENSIFICATION DES CONTRÔLES ALCOOL

### Introduction

La conduite sous influence d'alcool est un facteur ayant joué un rôle dans 10 à 15 % des accidents corporels de Wallonie en 2015 et on estime que l'alcool joue un rôle dans 25 % des accidents mortels. Ces chiffres évoluent peu depuis au moins 20 ans.

En effet, la prévalence des conducteurs sous influence d'alcool ne semble pas diminuer. Au contraire même, pour la Région wallonne le pourcentage de conducteurs sous influence semble augmenter et atteignait quasi 4 % des conducteurs en 2015. Signalons toutefois, que ce pourcentage est bien plus important les nuits et notamment les nuits de week-ends avec près de 11 % de conducteurs positifs en Belgique. Nous constatons aussi, grâce à nos analyses des accidents corporels, que le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool passe de moins de 10 % de conducteurs sous influence parmi les conducteurs impliqués dans un accident de jour à plus de 40 % les nuits de semaine et de week-ends.

Figure 7 Evolution de la prévalence de CSI chez les automobilistes, selon la région



Nous comptons évidemment sur la prise de conscience du risque et donc sur l'éducation et la sensibilisation des usagers pour modifier les comportements. Malheureusement, ce travail doit être complété par la peur du contrôle pour dissuader certains conducteurs de boire et conduire. Cette crainte est ce que l'on appelle le risque subjectif d'être contrôlé. *A priori*, plus ce risque est ressenti comme haut, moins il y aura de conducteurs sous influence sur les routes. Pour cela, il faut aussi que le risque de se faire sanctionner soit élevé et que la sanction soit dissuasive.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 16 de 80

En Wallonie, le risque subjectif de se faire contrôler est très bas puisque seulement 5 % des conducteurs pensent qu'ils ont une grande ou très grande chance de se faire contrôler pour l'alcool sur un trajet ordinaire.

Pourtant, le risque objectif de se faire contrôler semble augmenter. Puisqu'entre début 2015 et mi 2016, le pourcentage de personnes qui déclare s'être fait contrôler pour l'alcool est passé de 11 % à 15 %. Sur base des seules données dont nous disposons, celles des campagnes Bob, nous constatons que le nombre de conducteurs contrôlés augmente chaque année ou presque. Lors de la dernière campagne Bob d'hiver, nous avons atteint plus de 120 000 tests (+/- 60 000 tests par mois sur les deux mois de la campagne) alors que nous étions en-dessous des 60 000 tests lors de l'hiver 2012-2013.

L'utilisation de samplers a largement contribué à cette augmentation. Si l'on rajoute à ce chiffre de 120 000 tests, les 70 000 contrôles effectués lors de la campagne Bob d'été (+/- 20 000 tests par mois de la campagne d'été) nous arrivons à 190 000 tests. Nous n'avons pas d'informations sur les autres mois de l'année mais sur base de l'hypothèse que les unités de police effectuent ensemble 10 000 tests sur chacun des 7 autres mois pour lesquels nous ne disposons pas d'information, nous arrivons à une estimation de 260 000 tests effectués annuellement en Wallonie.

Depuis 2011, il y a un objectif fédéral de réaliser 2 100 000 tests en Belgique chaque année. Selon une répartition proportionnelle à la population, la Wallonie devrait réaliser 675 000 tests. Selon une répartition proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus, la Wallonie devrait réaliser 800 000 tests.

#### **Recommandations du CSWSR**

##### **➤ *Recommandation 2017-2.1 :***

Le CSWSR recommande qu'un objectif global soit fixé pour la police intégrée structurée à deux niveaux en vue d'augmenter sensiblement le nombre de contrôles alcool. Le CSWSR recommande plus précisément d'augmenter chaque année de 10 % le nombre de contrôles réalisés. Le CSWSR recommande que l'objectif à atteindre soit réparti entre la police fédérale et les zones de police wallonnes sur base de clés à discuter entre la DRI, la CPPL et l'AWSR. Concrètement, l'objectif est donc de 300.000 tests réalisés en 2018, 325.000 en 2019 et 350.000 en 2020.

##### **➤ *Recommandation 2017-2.2 :***

De façon à permettre le suivi de l'objectif, le CSWSR recommande que l'enregistrement des contrôles alcool déjà réalisés pendant les campagnes Bob soit réalisé tout au long de l'année.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 17 de 80

➤ *Recommandation 2017-2.3 :*

Le CSWSR recommande que l'objectif quantitatif fixé soit atteint sur base de contrôles qualitatifs. Le principe que lors de tout accident, les conducteurs soient testés pour la conduite sous influence, est particulièrement important. Le CSWSR recommande aussi que les contrôles de routine, c'est-à-dire par exemple que tout conducteur arrêté par la police fasse l'objet d'un contrôle de conduite sous influence d'alcool, se généralisent et participent ainsi à l'augmentation du nombre de tests d'alcool.

➤ *Recommandation 2017-2.4 :*

Le CSWSR recommande que le résultat des contrôles alcool soit régulièrement communiqué à la presse en vue d'augmenter la probabilité subjective d'être contrôlé.

#### **Objectifs quantifiés**

Le but est d'augmenter le nombre de contrôles d'alcoolémie à minimum 300 000 tests en 2018, 325 000 en 2019 et 350 000 en 2020. Idéalement, les tests devraient être effectués aux moments les plus à risques c'est-à-dire les nuits, quand les conducteurs sous influence sont proportionnellement les plus nombreux. Le CSWSR recommande donc que 25 % des contrôles d'alcoolémie soient réalisés les nuits de week-ends.

#### **Contribution estimée à l'objectif**

Il est très compliqué d'estimer l'effet que pourra avoir une augmentation substantielle du nombre de contrôles sur le risque subjectif d'être contrôlé et d'estimer l'effet sur la prévalence dans la population et sur le nombre d'accidents mortels qui seront ainsi évités.

Si un quart des tués sont liés à la conduite sous influence d'alcool, il y a plus ou moins 75 personnes qui sont décédées en 2016 dans un accident lié à la conduite sous influence d'alcool. Nous estimons que la mesure pourrait réduire le nombre de morts dans une fourchette de 15 à 33 % soit de 10 à 25 vies sauvées. Le CSWSR estime que la mesure permettrait de réduire le nombre de tués sur les routes wallonnes de 20 personnes si les objectifs quantitatifs et qualitatifs sont rencontrés.

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 18 de 80

**3. MESURE 3 : ADAPTATION DE L'APPROCHE CONDUITE SOUS INFLUENCE DE DROGUES**

**Introduction**

La problématique de la conduite sous influence de drogues, licites (médicaments) ou illicites, est encore mal cernée en Belgique.

En novembre 2011 ont été publiés les résultats du projet de recherche DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). Le projet DRUID est un projet de recherche coordonné par le BundesAnstalt für Strassenwesen (Bast) en Allemagne et cofinancé par la Commission européenne. Le projet DRUID a notamment eu pour but d'évaluer la prévalence de la conduite sous l'influence d'alcool, de drogues et de médicaments psycho actifs sur les routes en Europe, notamment en Belgique, ainsi que la proportion de conducteurs sous influence parmi les conducteurs hospitalisés dans des services d'urgence d'hôpitaux suite à des blessures graves dues à un accident de la route. L'objectif était, en outre, en combinant ces deux notions, d'obtenir une estimation du risque relatif d'accident pour la conduite sous influence de ces substances. Il convient cependant de tenir compte du fait que seul un conducteur sur deux a accepté de faire les tests et que ces taux présentent dès lors très probablement une sous-évaluation de la prévalence de la conduite sous influence. Au regard du taux de prévalence est indiquée l'estimation du risque relatif (RR) d'être impliqué dans un accident (le risque relatif étant de 1 pour un conducteur n'ayant consommé ni alcool, ni drogues, ni médicaments psycho actifs).

Les tests présentent les résultats suivants pour la conduite sous l'influence de drogues :

Combinaison de drogues :	2,5 %	RR de 8
Tétrahydrocannabinol (cannabis) :	1,5 %	RR de 1,4
Opiacés médicamenteux :	1,2 %	RR de 9
Benzodiazépines :	1,5 %	RR de 2
Amphétamines :	0,9 %	RR de 8

Conduite sous influence combinée d'alcool et de drogues ou de médicaments :	0,31 %	RR de 29
---	--------	----------

Dans le cadre de la législation actuelle, la conduite sous influence combinée d'alcool et de médicaments n'est pas sanctionnée plus sévèrement que la conduite sous influence de l'alcool, alors que la mise en danger est bien plus importante (RR de 29).



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 19 de 80

La révision de la législation sur les sanctions pour les infractions en matière de circulation réalisée en 2002 avait cependant prévu un lien entre la sévérité des sanctions et la mise en danger des usagers de la route. Compte tenu de cette situation, lors des contrôles de police, si une conduite sous influence d'alcool est constatée, les services de police ne procèdent pas à un contrôle de la conduite sous influence de drogues, puisque la sanction ne sera pas renforcée en cas d'infraction combinée. Cette situation contribue à la méconnaissance et à la sous-évaluation de la problématique de la conduite sous influence de drogues.

Sont repris ci-après les titres des différentes recommandations du CSWSR, dont les fiches détaillées sont reprises en annexe I.

Les recommandations ont été préparées en groupe de travail incluant des représentants des autorités fédérales (Justice et Intérieur). Le Gouvernement wallon devra donc intervenir auprès du Gouvernement fédéral pour les matières de compétence fédérale.

#### Recommandations du CSWSR

- *Recommandation 2017-3.1 : Connaissance du phénomène relatif à la conduite sous influence de drogues*

3.1.1. Le CSWSR recommande de systématiser les contrôles salivaires à la suite d'accidents de la route avec dommages corporels.

3.1.2. Le CSWSR recommande d'améliorer les pratiques d'encodage liées au contrôle en matière de conduite sous influence de drogues.

- *Recommandation 2017-3.2 : Aggravation de la peine dès lors que le conducteur est contrôlé positif à l'alcool ainsi qu'à une ou plusieurs drogues*

Le CSWSR recommande que le législateur sanctionne plus sévèrement lorsque le conducteur est contrôlé positif à la fois au test d'alcoolémie et au test de drogues à l'issue d'un contrôle policier ou d'un accident de la route avec dommages corporels, sur base d'une approche imposant des sanctions proportionnelles à la mise en danger des usagers de la route.

- *Recommandation 2017-3.3 : Uniformisation des pratiques de contrôle en termes d'ordre de priorité pour les services de police et de fréquence des contrôles exercés en matière de conduite sous influence de drogues*



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 20 de 80

3.3.1. Le CSWSR recommande qu'une plateforme en matière de conduite sous influence de drogues soit mise en place au sein de chaque arrondissement judiciaire à l'initiative des parquets afin de permettre l'échange au sujet des pratiques policières.

3.3.2. Le CSWSR recommande que cette plateforme contribue à une certaine uniformisation des pratiques de contrôle en termes de fréquence et d'ordre de priorité.

3.3.3. Le CSWSR recommande spécifiquement pour les zones de police locale que les conseils zonaux de sécurité examinent l'opportunité d'inclure la thématique de la conduite sous influence de drogues comme thématique prioritaire.

- *Recommandation 2017-3.4 : Mise à jour des procès-verbaux type et informatisation de ceux-ci en vue de la simplification et de la diminution de la charge de travail du policier dans le cadre de la procédure de contrôle en matière de conduite sous influence de drogues*

3.4.1. Le CSWSR recommande que les documents et annexes exploités par les services de police soient mis à jour le plus rapidement possible en adéquation avec le cadre réglementaire en vigueur.

3.4.2. Le CSWSR recommande que les services de police reçoivent l'aide escomptée par les autorités compétentes afin de pouvoir procéder à la mise à jour informatique des procès-verbaux type et de leurs annexes.

- *Recommandation 2017-3.5 : Évaluation des besoins et constitution d'un stock suffisant de tests salivaires au sein du SPF Justice afin de répondre équitablement aux demandes d'approvisionnement des services de police*

3.5.1. Le CSWSR recommande que les autorités policières compétentes évaluent auprès de chaque service de police ses besoins en matière de tests salivaires sur la base de critères de répartition préétablis afin d'obtenir une clé de répartition plus appropriée des tests salivaires et transmettre l'information au SPF Justice.

3.5.2. Le CSWSR recommande que le SPF Justice assure un réel suivi quant à l'approvisionnement continu et régulier des services en demande.

- *Recommandation 2017-3.6 : Facilitation du travail policier au moment du prélèvement sanguin en tant que preuve matérielle en justice en matière de conduite sous influence de drogues*



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 21 de 80

3.6.1. Le CSWSR recommande que chaque service de police mette en place un partenariat avec les centres hospitaliers les plus proches de son commissariat ou de son poste de circulation afin de diminuer le temps nécessaire à la réquisition d'un médecin pour le prélèvement sanguin.

3.6.2. Le CSWSR recommande une adaptation réglementaire permettant à tout professionnel qualifié diplômé dans l'exercice de l'art infirmier de procéder au prélèvement sanguin à la suite d'un test salivaire positif.

- *Recommandation 2017-3.7 : Communication des résultats irréguliers d'analyse sanguine/salivaire par les parquets auprès des services de police concernés*

Le CSWSR recommande que les résultats d'analyse obtenus en laboratoire et susceptibles d'être sujets à controverse soient renvoyés aux services de police en laissant le soin au parquet de décider de la manière la plus optimale pour le renvoi de ces informations.

- *Recommandation 2017-3.8 : Formation et remise à niveau des policiers en matière de contrôle de la conduite sous influence de drogues*

Le CSWSR recommande que la formation de recyclage relative au contrôle salivaire dans le cadre de la conduite sous influence de drogues devienne une priorité pour l'ensemble des services de police.

- *Recommandation 2017-3.9 : Effectivité de la nouvelle procédure de contrôle en matière de conduite sous influence de drogues (prélèvement salivaire)*

3.9.1. Le CSWSR recommande que l'approvisionnement des services de police en ce qui concerne les futurs collecteurs salivaires se réalise dans les délais les plus courts possibles par le SPF Justice.

3.9.2. Le CSWSR recommande que la distribution des nouveaux collecteurs salivaires se réalise sur une clé de répartition équitable entre les régions sans tenir compte de la connaissance actuelles des actions policières en la matière et que la distribution des nouveaux collecteurs salivaires entre les différents services de police s'effectue en tenant compte de leurs besoins réels.

3.9.3. Le CSWSR recommande que les formations spécifiques au sein des académies de police ainsi qu'au sein de chaque service de police soient dispensées rapidement suite à la réception des collecteurs. À cet égard et de manière générale, le CSWSR recommande que les services de police soient correctement informés sur les méthodes de conservation de l'échantillon salivaire en vue d'éviter que la nullité de la procédure soit constatée par l'autorité judiciaire.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 22 de 80

- *Recommandation 2017-3.10 : Élargissement de la loi aux nouvelles drogues dans le cadre de la conduite sous influence*

Le CSWSR recommande la prise en considération légale de la conduite sous influence de nouvelles drogues disponibles sur le marché.

- *Recommandation 2017-3.11 : Création d'un dispositif de sensibilisation (prévention), de détection (contrôle) et de criminalisation (poursuites et sanctions) du phénomène de la conduite sous influence de médicaments (drogues licites)*

3.11.1. Le CSWSR recommande la détection scientifique et la prise en considération légale de la conduite sous influence de médicaments dès lors qu'une inaptitude à la conduite est constatée par les services de police.

3.11.2. Le CSWSR recommande que des actions de sensibilisation soient entreprises auprès des médecins et des pharmaciens en vue d'améliorer la communication d'informations sur le risque d'accident lié à la conduite sous influence de médicaments par leurs patients/clients.

- *Recommandation 2017-3.12 : Sensibilisation de la population et diffusion de bonnes informations afin de contrer les idées reçues relatives au cadre légal de la conduite sous influence de drogues*

3.12.1. Le CSWSR recommande que chaque service de police en concertation avec les CEP (Cellules éducation et prévention auprès des gouverneurs de province) et la cellule EMSR (Education à la mobilité et la sécurité routière au sein de la DGO2) établisse des partenariats avec les écoles secondaires et supérieures présentes sur son territoire afin que les jeunes adultes déjà conducteurs ou en phase de le devenir soient conscientisés des enjeux dans le cadre de la conduite sous influence de drogues.

3.12.2. Le CSWSR recommande que des actions de sensibilisation par les services de police soient réalisées à proximité des lieux de sortie afin de diminuer le risque d'une conduite sous influence de drogues.

3.12.3. Le CSWSR recommande que l'amalgame selon lequel « la tolérance de détention de cannabis est synonyme de tolérance d'une conduite sous influence de cannabis » soit mis en lumière à travers des actions de sensibilisation de l'AWSR telles que la distribution de dépliants à un public jeune ou la communication de cette distinction par les réseaux sociaux.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 23 de 80

- *Recommandation 2017-3.13 : Application des mesures et peines judiciaires éducatives dans le cadre de la conduite sous influence de drogues*

Le CSWSR recommande que les mesures et peines alternatives soient davantage promues et appliquées afin de favoriser l'aspect éducatif de la sanction judiciaire et son effet de conscientisation en matière de conduite sous influence de drogues.

- *Recommandation 2017-3.14 : Évaluation de la formation dans le cadre de la médiation pénale et de la condition probatoire lors de la suspension du prononcé ou du sursis dans le cadre de la conduite sous l'influence de drogues*

Le CSWSR recommande que les autorités compétentes (notamment le SPF Justice et le SPF Intérieur) envisagent le financement d'une évaluation de la formation, par un service de recherche scientifique, en vue de connaître leurs effets sur le taux de récidive des personnes ayant suivi la formation.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 24 de 80

**4. MESURE 4 : UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE LORS D'ÉVÈNEMENTS FESTIFS OU DE SORTIES DE WEEK-ENDS**

**Introduction**

Les heures de week-ends représentent 33 % des heures d'une semaine alors qu'en 2015 les accidents mortels survenant pendant les week-ends représentaient 42 % des accidents mortels. La problématique des accidents de week-ends concerne particulièrement les personnes de 18 à 24 ans. Sur les données de 2006 à 2015, nous constatons qu'ils sont largement surreprésentés durant la tranche horaire de minuit à 6h du matin. Il en est de même mais dans une proportion un peu moindre pour les personnes de 25 à 44 ans sur la même tranche horaire. Ajoutons à cela que 45 % des accidents mortels de week-ends se produisent de nuit.

Toujours selon les données de 2015, les tués lors des week-ends en Wallonie représentent 44 % des tués sur place soit, 141 tués 30 jours lors d'accidents de week-ends sur les 326 tués enregistrés de janvier à fin décembre 2015 en Wallonie.

En outre, la surreprésentation des jeunes et des jeunes hommes en particulier lors des nuits de week-ends n'est pas seulement dû à leur surreprésentation sur la route puisque comme le montre les graphiques ci-dessous, le risque d'accident corporel par kilomètre parcouru est lui aussi largement supérieur pour les jeunes et plus spécifiquement les jeunes hommes les nuits de week-ends.

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

#### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017  
Page 25 de 80

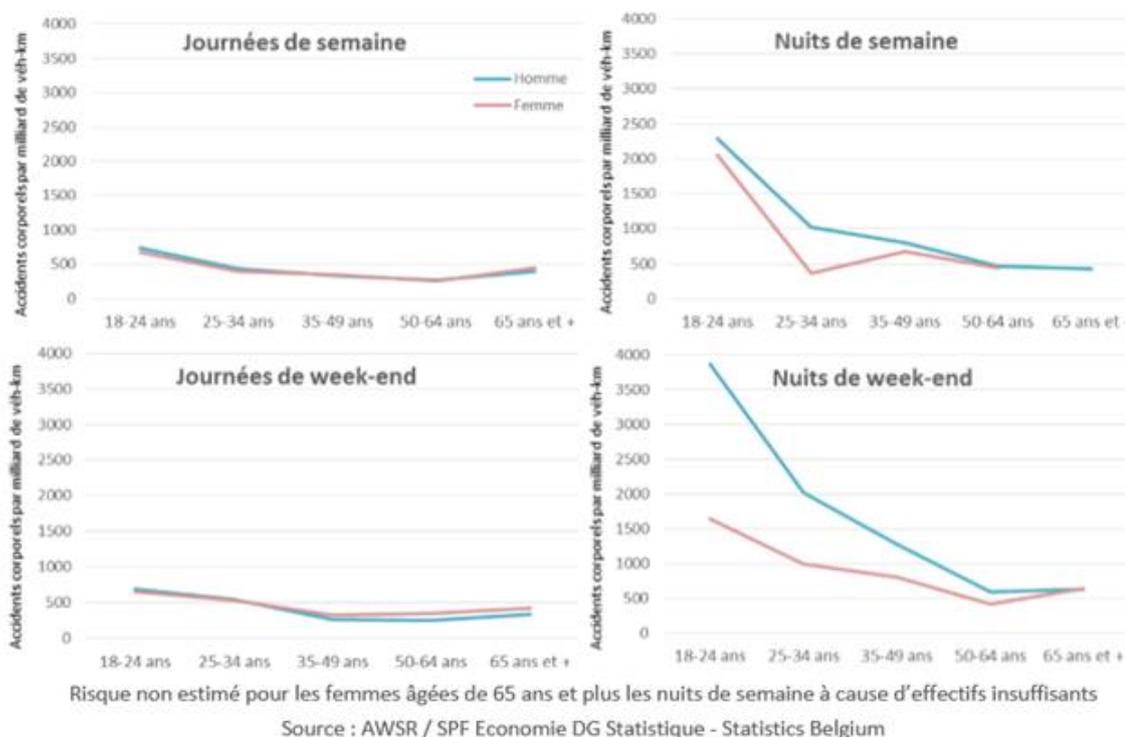


Figure 24 : Risque d'accidents corporels, par moment de la semaine, en fonction de l'âge et du genre des conducteurs de voiture, Wallonie (2012-2014)

Afin de réduire le nombre de tués sur les routes pendant les week-ends, le CSWSR propose trois recommandations :

- Mise en place de chèques-taxis à conditions avantageuses pour les jeunes, les nuits de week-ends.
- Simplification et fusion des différents labels prônant la prise en compte d'éléments de sécurité routière lors des sorties de week-ends.
- Extension du projet « TEC on Tour » pour les trajets en transport en communs lors d'événements d'importance.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 26 de 80

**a. Mise en place de chèques-taxis à des conditions avantageuses pour les retours de fêtes pour les jeunes**

Afin de permettre un retour en toute sécurité lors de sorties, et de réduire le nombre de jeunes victimes d'accidents graves les nuits de week-ends, le CSWSR recommande de mettre en place, dans le cadre d'un projet pilote, un système de chèques-taxis permettant aux jeunes (par exemple des chèques valables pour les personnes de 16 à 30 ans) de rentrer en taxi les nuits de week-ends pour des trajets en Wallonie.

Le projet pourrait consister en la mise à disposition de chèques-taxis, d'une valeur faciale de 10 euros, partiellement pris en charge par un sponsor, et partiellement subsidiés par le Gouvernement wallon, mais dont une partie (approximativement la moitié) resterait à charge du bénéficiaire.

Dans un tel schéma, les parents qui donneraient de tels chèques à leur enfants seront assurés que ces chèques ne pourront être utilisés que pour assurer un retour en sécurité lors de sorties, par exemple en cas de défaillance du conducteur désigné.

Ces chèques seraient valables les nuits de jeudi, vendredi et samedi, de 23h00 à 6h00 du matin.

En outre, la mise en place de ces chèques devrait avoir un impact positif sur l'activité des taxis les nuits de week-ends.

Dans le cadre du projet pilote, l'objectif serait de mettre à disposition de l'ordre de 6.000 chèques dans le cadre du projet pilote.

### **Recommandations du CSWSR**

➤ *Recommandation 2017-4.1 :*

Le CSWSR recommande que l'AWSR mette en œuvre rapidement un projet pilote permettant de mettre à disposition des chèques-taxis dont une large part de la valeur faciale serait offerte aux bénéficiaires, mais dont les modalités d'utilisation réserveraient cette utilisation aux jeunes, pour un retour en sécurité les nuits de week-ends.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 27 de 80

**b. Simplification et fusion des différents labels prônant la prise en compte d'éléments de sécurité routière lors des sorties de week-ends**

Dans le cadre du suivi des recommandations 2012 - 5 et 2012 - 6 concernant la prise en compte de la sécurité routière par les organisateurs d'évènements et les exploitants de dancing, l'AWSR a développé le concept BackSafe ([www.awsr.be/backsafe](http://www.awsr.be/backsafe)).

La mise en œuvre de ce concept se heurte souvent à la multiplicité des concepts développés en Wallonie : BackSafe, Festiwapp, Quality night... qui reprennent souvent un certain nombre de critères communs.

➤ *Recommandation 2017-4.2 :*

Le CSWSR recommande que sous l'égide des ministres concernés, une meilleure cohérence entre labels soit réalisée.

**c. Extension du projet « TEC on Tour » pour les trajets en transport en communs lors d'évènements d'importance**

La Société Régionale des Transports Wallons (SRWT) et les TEC disposent d'un budget limité à 80.000 euros destiné à financer l'opération « TEC on TOUR » qui met en place, de juillet à septembre, en association avec les labels FestiWapp et BackSafe, des bus spéciaux pour rendre accessibles en transport en commun une série d'activités estivales. Ce budget couvre les postes de communication du concept, la présence TEC sur le terrain et des navettes (<https://www.facebook.com/tecontour>).

Compte tenu des contraintes budgétaires, le TEC se voit cependant limité dans les festivals pour lesquels ces transports en commun peuvent être mis en place. Suivant les TEC, une demande complémentaire existe pour ce type de démarche.

Le CSWSR souhaite que le Gouvernement wallon puisse étendre cette démarche et libère un budget complémentaire dans cet objectif.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 28 de 80

➤ *Recommandation 2017-4.3 :*

Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon double le montant à disposition des TEC afin d'élargir l'offre dans le cadre de l'opération « TEC on TOUR » et porte donc le montant disponible à 160.000 euros.

**Contribution estimée à l'objectif**

La contribution de la mesure à l'objectif de ne pas dépasser 200 tués à l'échéance 2020 est extrêmement difficile à cerner de façon objective. Toutefois, en 2015, 39 jeunes de 16 à 30 ans sont décédés et 823 ont été blessés lors des nuits de jeudi à dimanche de 23h à 6h du matin.

En première analyse, on pourrait espérer que les mesures ci-dessus permettent de réduire le nombre de tués durant les week-ends de l'ordre de 10 %, soit 4 à 5 vies sauvées.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 29 de 80

#### **5. MESURE 5 : MESURES EN FAVEUR DES USAGERS VULNÉRABLES**

##### **Introduction**

En 2015, 36 piétons, 11 cyclistes et 48 motocyclistes sont décédés sur les routes wallonnes. Une amélioration de la sécurité routière en Wallonie implique que des mesures spécifiques visent une amélioration de la sécurité routière des usagers vulnérables et en particulier des piétons et des cyclistes.

Il est important de prendre des mesures spécifiques pour les cyclistes dans la mesure où les ventes de vélos à assistance électrique sont en progression constante et pourraient donc augmenter l'exposition aux risques et le nombre de cyclistes victimes de la route.

##### **Recommandations du CSWSR**

##### **Analyse détaillée des accidents**

Dans ce cadre, il semble nécessaire de mieux connaître les caractéristiques, les causes et les circonstances des accidents impliquant des cyclistes, des piétons ou des motocyclistes. Le CSWSR recommande donc que l'AWSR mette en place une analyse détaillée des accidents ayant impliqué des piétons, des cyclistes ou des motocyclistes en Wallonie en vue d'identifier les actions qui pourraient être entreprises afin de réduire les accidents impliquant des usagers vulnérables. Dans un premier temps, ces analyses pourraient être réalisées sur les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes sur base de l'analyse des procès-verbaux de police, moyennant les autorisations nécessaires.

##### **➤ Recommandation 2017-5.1 :**

Le CSWSR recommande que l'AWSR mette en place une analyse détaillée des accidents ayant impliqué des piétons, des cyclistes et motocyclistes en vue d'identifier les actions qui pourraient être entreprises afin de réduire ce type d'accidents.

##### **Extension de zones 30 en agglomération**

De nombreuses villes dans les pays environnants mettent en place une généralisation du régime 30 km/h dans les centres urbains et/ou dans les zones résidentielles. Ainsi aux Pays-Bas, 70 % des rues en agglomération sont en zones 30. Plusieurs villes en France (Angers, Lorient, Grenoble, Rennes...) ont mis en place une généralisation des voiries à 30 km/h.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 30 de 80

Le CSWSR recommande de mettre en place un groupe de travail qui se pencherait sur les avantages et les contraintes liées à une extension ou une généralisation du 30 km/h en agglomération et rechercherait une ou plusieurs communes qui pourraient lancer un projet-pilote dans ce cadre.

➤ *Recommandation 2017-5.2*

Le CSWSR recommande de mettre en place un groupe de travail qui se pencherait sur les avantages et les contraintes liées à une extension ou une généralisation du 30 km/h en agglomération.

**Contribution estimée à l'objectif**

La contribution des mesures à la sécurité routière se fera probablement sentir après 2020. Il a néanmoins été estimé une contribution de 2 personnes tuées en moins sur les routes à l'échéance 2020.

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 31 de 80

<b>6. MESURE 6 : TRAITEMENT DES OBSTACLES LATÉRAUX</b>
--

### Introduction

En Wallonie, dans 48 % des accidents corporels et 60 % des accidents mortels sur autoroute un obstacle latéral est percuté. Sur les voies secondaires, ce taux est de 19 % pour les accidents corporels et 37 % pour les accidents mortels.

Quand un obstacle est percuté lors d'un accident corporel sur autoroute, c'est une barrière de sécurité dans 68 % des cas. Dans 80 % des cas, la barrière a rempli son rôle en retenant l'utilisateur sur la chaussée. L'utilisateur franchit malgré tout la barrière dans 20 % des cas. Les poteaux sont les deuxièmes obstacles les plus souvent emboutis sur autoroute (dans 13 % des accidents corporels). Les arbres et les murs et constructions sont des obstacles percutés dans 11 % des accidents contre obstacles.

Dans les accidents mortels sur autoroute, les barrières de sécurité sont aussi les obstacles les plus souvent emboutis (dans 1 accident contre obstacle sur 2) mais elles sont franchies par l'utilisateur dans une beaucoup plus grande proportion (dans 46 % des cas). Dans un certain nombre de cas, c'est sans doute justement parce qu'elles sont franchies que les conséquences de l'accident sont plus graves. Après les barrières de sécurité, ce sont les poteaux qui sont les objets les plus souvent percutés dans les accidents mortels (dans 32 % des cas, dont la moitié des poteaux d'éclairage et l'autre moitié des autres types de poteaux). Les arbres complètent le top 3 des obstacles les plus souvent percutés dans les accidents mortels sur autoroute (19 %).

Tableau : Répartition des accidents contre obstacle latéral en fonction du type d'obstacle percuté, du type d'accident et du type de route (Moyenne 2011-2015)

Obstacle percuté	Autoroute		Hors autoroute	
	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents corporels	Accidents mortels
Arbre	11%	19%	21%	37%
Poteau	13%	32%	32%	30%
d'éclairage	5,6%	17%	15%	16%
autre poteau	7,8%	15%	17%	14%
Barrière de sécurité	68%	49%	12%	8%
franchie	13%	22%	3%	5%
non franchie	55%	26%	9%	4%
Mur et construction	11%	8%	24%	20%
Clôture	1%	1%	7%	4%
Fossé	2%	2%	7%	5%

## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 32 de 80

Total	100%	100%	100%	100%
-------	------	------	------	------

Source : AWSR et SPF Economie DG Statistiques – Statistics Belgium

Note de lecture : plusieurs obstacles pouvant être percutés dans le même accident, le total de la somme des pourcentages de chaque colonne est supérieur à 100 %.

Sur les routes en dehors des autoroutes, les obstacles latéraux percutés sont évidemment beaucoup moins fréquemment des barrières de sécurité. L'obstacle hors chaussée le plus fréquent est le poteau (32 %). Le deuxième obstacle latéral le plus fréquent est un bâtiment ou un mur (24 %) et le troisième est l'arbre (21 %). Ce dernier occasionne des conséquences graves puisqu'il devient le premier obstacle le plus fréquemment percuté lors des accidents mortels hors autoroute (37 %). Les poteaux, les murs et les constructions restent respectivement les deuxième et troisième obstacles hors chaussée les plus fréquents dans le cas d'accidents sur voirie secondaire ayant occasionnés le décès d'une personne.

L'ampleur de cette problématique nécessite une approche ciblée et des moyens complémentaires pour traiter les obstacles latéraux.

La DGO 1.21 a rédigé un guide « Traitement des obstacles latéraux » qui fait référence à l'approche SDFI (Supprimer, Déplacer, Fragiliser, Isoler). Par ailleurs, l'approche a été adaptée en collaboration avec la DGO 1.75 pour le traitement spécifique des arbres.

#### Recommandations du CSWSR

➤ *Recommandation 2017-6.1 :*

Le CSWSR recommande qu'un budget annuel complémentaire soit spécifiquement dédié au traitement des obstacles latéraux et que la DGO1 établisse une liste des zones à traiter en priorité.

#### Contribution estimée à l'objectif

La contribution de la mesure à l'objectif de ne pas dépasser 200 tués sur les routes wallonnes à l'échéance 2020 dépendra des moyens financiers libérés et des délais de mise en œuvre. Il a cependant été estimé que la mesure pourrait contribuer à réduire de 10 personnes tuées à l'échéance 2020, même si la mesure devrait surtout contribuer à plus long terme.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 33 de 80

#### **7. MESURE 7 : AMÉLIORATION DE LA FORMATION À LA CONDUITE PERMIS « B »**

##### **Introduction**

La 6<sup>ème</sup> réforme de l'État a transféré aux Régions la compétence en matière de formation à la conduite.

Dans le cadre de ses compétences, le SPF Mobilité et Transports a adapté en 2013 (soit avant la 6<sup>ème</sup> réforme de l'État) la formation à la conduite permis A (permis moto).

Le ministre wallon en charge de la Sécurité routière a souhaité réformer la formation à la conduite pour le permis B, afin de mettre en œuvre le principe d'un permis par étapes et de mieux intégrer dans la formation à la conduite les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education), un standard international en matière de formation à la conduite.

La réforme du ministre s'inscrit dans l'objectif de réduire la surreprésentation des conducteurs novices et des jeunes conducteurs dans les accidents graves de la route.

Les présentes recommandations s'inscrivent dans le cadre du projet de réforme présenté en première lecture au Gouvernement wallon et présenté au CSWSR le 30 mars 2017.

Le CSWSR adhère au souhait du ministre de mieux intégrer les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE dans la formation permis B et de faire référence à la notion de permis par étapes dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite permis B.

Le CSWSR adhère également à la volonté de réduire à 18 mois la validité du permis provisoire.

Enfin, le CSWSR regrette l'appellation reprise dans la législation fédérale de « permis de conduire provisoire » et aurait préféré le vocable « licence d'apprentissage » qui reflète mieux la réalité de la formation. Le CSWSR souhaite que le Gouvernement wallon suggère au Gouvernement fédéral d'adapter l'appellation.

Le CSWSR est conscient que les diverses recommandations émises ci-après impliqueront une augmentation des coûts de la formation (la formation proprement dite et les examens) à la conduite permis B. Les coûts doivent cependant être considérés au regard des coûts conséquents de l'insécurité routière, avec 300 morts par an sur les routes wallonnes dont la moitié pourrait être évitée si les meilleures pratiques étaient appliquées en Wallonie. Enfin, il convient de tenir compte du fait que les coûts liés à une formation à la conduite de qualité restent peu significatifs au regard des coûts liés à la possession d'un véhicule.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 34 de 80

Par ailleurs, une formation à la conduite de qualité impactera principalement les jeunes. En matière de santé, on évalue généralement l'opportunité d'un investissement en fonction du nombre d'années de vie de qualité gagnées par la mesure. À ce niveau, les mesures concernant une formation à la conduite de qualité concernent le plus souvent de jeunes conducteurs et devraient donc s'avérer particulièrement efficaces.

Recommandations du CSWSR

#### **1. EXAMEN THÉORIQUE**

##### **a) Intégration du test d'identification des situations à risque dans la formation permis de conduire**

Dans le cadre de l'organisation des examens du permis de conduire, le GOCA a intégré la possibilité pour les personnes se présentant aux examens théoriques de répondre à un set de questions concernant l'anticipation des situations à risques. Les résultats à ce test sont, à ce stade, purement informatifs et n'interviennent donc pas dans l'appréciation globale nécessaire pour la réussite de l'examen théorique.

Le GRPT (Goca Risk perception test) se déroule selon les phases suivantes :

1. Introduction
2. Deux questions d'exercice avec correction
3. Cinq films sont présentés
4. Le candidat est informé du résultat de son test après qu'il ait passé son examen pratique complet (GRPT + voie publique).

Pour le calcul du résultat du GRPT, un point est attribué pour chaque bonne réponse cochée et un point est enlevé pour chaque mauvaise réponse cochée. Comme le nombre de bonnes réponses n'est pas identique pour toutes les séries, le score de chacune des séries a été converti vers un score sur dix. Un candidat peut obtenir un score négatif puisque toutes les mauvaises réponses seront prises en compte. Pour réussir, il faut obtenir un minimum de 6/10.

Le test ferait partie intégrante de l'examen pratique et serait proposé au moment de l'examen pratique.

La réussite du GRPT serait une condition pour pouvoir participer à l'examen pratique sur la voie publique. Le GRPT a le statut de « contrôle préalable à l'examen pratique » (comme l'utilisation des commandes, le contrôle de l'usure des pneus...).



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 35 de 80

En cas d'échec à l'examen pratique, le candidat devrait également repasser le GRPT.

Le concept du Goca Risk Perception Test :

- Différentes situations à risques sont présentées et concernent :
  - ✓ piétons ou cyclistes ;
  - ✓ enfants qui jouent ;
  - ✓ autres véhicules qui s'approchent ;
  - ✓ conducteurs qui font des manœuvres ;
  - ✓ tram ou bus ;
- Situations de la vie réelle
- Clips de +/- 30 secondes
- Questions avec quatre réponses possibles
- Plusieurs réponses correctes : au moins 1 – maximum 3
- 15 secondes de temps de réponse.

La durée moyenne du test est estimée à 10 minutes.

Dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite permis B, il est prévu d'intégrer le questionnaire sur les situations à risques dans l'examen théorique.

Le CSWSR recommande d'intégrer ledit test dans la formation à la conduite, mais à un moment proche de l'examen pratique, afin que le candidat conducteur ait déjà été confronté à la circulation et soit dès lors mieux à même de prendre conscience des situations évoquées dans le cadre du test.

L'évaluation de ce test sera réalisée par la DGO2.

- *Recommandation 2017-7.1 :*

Le CSWSR recommande d'intégrer le test d'anticipation des situations à risques dans l'examen pratique avec un niveau de réussite minimal à définir en groupe technique.

- *Recommandation 2017-7.1 bis :*

En alternative à la recommandation 1 ci-dessus, il pourrait être préférable d'intégrer dans le cadre de la filière libre avec conduite indépendante (conduite seul) ou de la filière auto-école 20 heures l'obligation de réussir le test d'anticipation des situations à risques au moment du test de compétence préalable à l'autorisation de conduire seul, et l'obligation de réussir ce test lors de l'examen pratique pour la filière auto-école 30 heures.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 36 de 80

Les modalités financières liées au test d'anticipation des situations à risques devront être discutées et négociées au sein des groupes de travail à mettre en place au niveau de la DGO2.

#### **b) Système de notation relatif aux fautes graves au niveau de l'examen théorique**

Dans le cadre de l'examen théorique, les réponses aux questions ne sont pas pondérées en fonction de la mise en danger qui résulterait d'une infraction particulièrement grave dans ses conséquences potentielles. Le projet de réforme prévoit de réintégrer la notion de faute grave et de sanctionner par un échec à l'examen théorique les cas de réponse erronée sur les infractions de 3<sup>ème</sup> ou de 4<sup>ème</sup> catégorie.

Le CSWSR estime que, dans le cadre de l'examen théorique qui intervient en tout début de processus de formation, une telle exigence augmenterait très fortement le taux d'échec, alors qu'un accompagnement important est encore prévu au niveau du candidat conducteur. Par ailleurs, le CSWSR recommande de prendre également en compte en tant qu'erreur grave, les erreurs en matière de régimes de vitesse et de conduite sous influence.

Pour permettre aux candidats de préparer les examens théoriques dans de bonnes conditions, il est souhaitable que les questions pour lesquelles une réponse erronée fait l'objet d'une sanction plus lourde (fautes graves) soient clairement identifiées dans une liste limitative d'une vingtaine d'articles.

Par ailleurs, lors de l'examen pratique, certaines erreurs impliquent l'échec à l'examen. Il serait souhaitable qu'une cohérence soit assurée entre la liste des « fautes graves » et la liste des « erreurs » de conduite impliquant l'échec à l'examen pratique du permis de conduire.

#### **➤ Recommandation 2017-7.2 :**

Le CSWSR recommande de ne sanctionner par un échec l'examen théorique que si le candidat commet plus d'une erreur pour les infractions considérées comme graves, ou une erreur pour les infractions considérées comme graves et plus d'un nombre à déterminer d'autres erreurs.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 37 de 80

➤ *Recommandation 2017-7.3 :*

Le CSWSR recommande que les questions pour lesquelles une réponse erronée fait l'objet d'une sanction plus lourde (fautes graves) soient clairement identifiées dans une liste limitative d'une vingtaine d'articles.

➤ *Recommandation 2017-7.4 :*

Le CSWSR recommande qu'une cohérence soit assurée entre la liste des « fautes graves » et la liste des « erreurs » de conduite impliquant l'échec à l'examen pratique du permis de conduire.

➤ *Recommandation 2017-7.5 :*

Le CSWSR recommande que la feuille remise au candidat suite à un échec à l'examen théorique ou à l'examen pratique indique de façon compréhensible pour le candidat les erreurs commises et donc les points pour lesquels un renforcement de la formation est nécessaire. Ces points devraient être rapidement présentés et discutés entre le candidat, le guide et l'examineur.

## **2. FILIÈRE LIBRE**

Le projet du ministre intègre un coaching obligatoire d'une heure (rendez-vous pédagogique) préalablement à l'obtention d'un permis provisoire permettant de circuler sur les voiries avec un guide.

Le CSWSR estime que le contenu de ce coaching devrait être défini et il conviendra ensuite de déterminer le temps nécessaire pour assurer cette session. Le CSWSR estime qu'une heure est probablement insuffisante pour présenter de façon adéquate les diverses matières à aborder lors de ce coaching.

Le CSWSR recommande d'imposer la présence, lors de ce coaching, du candidat conducteur et de chaque guide qui sera mentionné sur le permis provisoire.

Par ailleurs, les matières et les notions à aborder lors de ce rendez-vous pédagogique peuvent se réaliser sans être présent dans un véhicule et pourraient parfaitement être organisées dans un groupe restreint de maximum 10 à 12 personnes, permettant ainsi de réduire sensiblement les coûts par personne.

Il est indispensable que le candidat conducteur puisse disposer d'un outil didactique le guidant dans son apprentissage à la conduite.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 38 de 80

Cet outil devra entre autres :

1. Exposer les risques liés à la conduite automobile.
2. Guider le candidat afin qu'il intègre les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE.
3. Expliciter les risques liés à l'interaction entre les différents usagers de la route.
4. Mettre en avant l'importance d'une auto-évaluation correcte, avec une attitude responsable par rapport aux différents éléments qui peuvent altérer l'aptitude à la conduite.
5. Mettre à disposition un chronogramme d'apprentissage sur lequel peut s'appuyer le binôme (trinôme) apprenant-guide (Road book).

Enfin, il est souhaitable que les guides puissent également disposer d'un outil didactique les soutenant dans cette responsabilité importante qu'est l'accompagnement du candidat conducteur.

➤ *Recommandation 2017-7.6 :*

Le CSWSR recommande que le rendez-vous pédagogique imposé préalablement à l'obtention du permis provisoire le soit tant pour le candidat conducteur que pour chaque guide mentionné sur le permis provisoire.

Le CSWSR recommande que ce rendez-vous consiste en une formation dont la durée sera définie suite à des propositions de contenu à définir par un groupe technique. La formation devrait être organisée en groupe de maximum 10 à 12 personnes.

➤ *Recommandation 2017-7.7 :*

Le CSWSR recommande que l'AWSR mette à disposition du candidat conducteur un outil didactique (Road book) lui permettant d'assurer une meilleure prise en compte par le candidat des niveaux 3 et 4 de la matrice « Goals for Drivers Education » (matrice GDE). Ce « guide de l'apprentissage à la conduite » veillera notamment à sensibiliser l'apprenti conducteur à une meilleure anticipation des situations à risques, à le sensibiliser à une évaluation de son aptitude à la conduite en tenant compte des éléments qui peuvent compromettre cette aptitude et un « Road book » lui permettant d'évaluer sa progression (points forts et points à améliorer) dans l'apprentissage de la conduite responsable, sécurisée et sécuritaire.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 39 de 80

➤ *Recommandation 2017-7.8 :*

Le CSWSR recommande que l'AWSR mette à disposition des guides un outil didactique leur permettant de mieux cerner leurs responsabilités dans le cadre de l'accompagnement du candidat conducteur.

### **3. ATTESTATION DE COMPÉTENCE**

La délivrance de l'attestation de compétence permettant de conduire seul est un pas important, qui va exposer le candidat conducteur aux dangers de la route. Il est donc essentiel que cette attestation ne soit délivrée qu'après que des professionnels compétents aient pu valider une maîtrise suffisante des niveaux 1 et 2, mais aussi 3 et 4 de la matrice GDE par le candidat conducteur.

Le CSWSR estime qu'il est particulièrement important de dissocier les organismes chargés de la formation à la conduite, des organismes chargés des évaluations ou des examens dans le cadre du permis de conduire.

Le CSWSR estime en effet que si cette dissociation n'est pas faite, on pourrait être confronté à des exigences fondamentalement différentes entre auto-écoles, voire entre moniteurs, pour réussir l'attestation de compétence.

La Commission européenne a d'ailleurs reproché à l'État belge d'accorder un permis provisoire permettant de conduire seul sans examen pratique sur l'aptitude à la conduite.

Le CSWSR recommande donc que l'examen pour l'attestation de compétence soit réalisé par des professionnels formés à l'évaluation de l'aptitude à la conduite et dont l'indépendance est un gage de qualité. Les centres d'examen agréés pourraient adéquatement remplir cette mission.

Compte tenu de la possibilité pour chaque belge de suivre la formation et de présenter les examens permis de conduire dans la Région de son choix, le CSWSR recommande de maintenir un minimum de cohérence dans les processus de formation entre les différentes Régions.

En outre, certains points de la réforme (attestation de compétence) peuvent se retrouver dans les limites des compétences fédérales. Si les trois Régions assurent une bonne cohérence dans leurs demandes respectives, la prise en compte des demandes par les autorités fédérales en sera facilitée.



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 40 de 80

➤ *Recommandation 2017-7.9 :*

Le CSWSR recommande que l'examen pour l'attestation de compétence, tant pour la filière libre que pour la filière 20 heures auto-école soit réalisé par les centres d'examens qui disposent d'examineurs du permis de conduire formés à l'évaluation de l'aptitude à la conduite et dont l'indépendance est un gage de qualité. Cette évaluation devra inclure une évaluation du parcours d'apprentissage et des conseils succincts pour la suite de l'apprentissage.

Les modalités financières liées au test de compétence devront être discutées et négociées au sein des groupes de travail à mettre en place au niveau de la DGO2.

#### **4. FORMATION DES FORMATEURS**

L'amélioration de la formation à la conduite dépendra fortement de la qualité des formateurs des écoles de conduite agréées. Le CSWSR recommande donc que le secteur de la formation à la conduite soit juridiquement mieux défini.

Aussi, quel que soit leur statut, auto-écoles agréées, auto-écoles sociales agréées ou auto-écoles indépendantes agréées par la DGO2, les professionnels devront bénéficier d'une formation initiale (et adaptée aux prescrits internationaux) de formations continues réalisées par des organismes sous le contrôle et l'évaluation par l'autorité administrative.

➤ *Recommandation 2017-7.10 :*

Le CSWSR recommande que le contenu des formations de tout acteur du secteur de la formation à la conduite soit défini par la DGO2. Que de telles formations, initiales ou continues, soient organisées au moins annuellement à destination des formateurs à la conduite. Ces formations pourraient entrer dans le cadre d'un cursus officiel (formation diplômante). L'administration serait responsable de son organisation et du suivi-évaluation du secteur.

#### **5. CAS PARTICULIER DES FORMATEURS AGRÉÉS**

Des formateurs agréés peuvent, notamment via les réseaux sociaux, organiser des formations à la conduite en dehors des contraintes organisées par les auto-écoles.

Le CSWSR estime qu'il est important d'assurer un minimum de contrôles et de suivi de ces activités.

Le CSWSR estime donc qu'à tout le moins, ces formateurs brevetés soient mentionnés sur le permis provisoire au même titre que les guides en filière libre. Cette matière étant de compétence fédérale, le Gouvernement wallon devra dans ce cas introduire cette demande auprès des autorités fédérales.



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 41 de 80

➤ *Recommandation 2017-7.11 :*

Le CSWSR recommande que tout formateur agréé accompagnant un candidat conducteur dans le cadre de l'apprentissage à la conduite soit mentionné sur le permis provisoire du candidat conducteur.

#### **6. SIGNES DISTINCTIFS POUR LE PERMIS PROVISOIRE AVEC OU SANS GUIDE**

Le candidat conducteur en filière libre avec ou sans guide doit impérativement placer la lettre L à l'arrière du véhicule comme étant le sigle distinctif indiquant qu'il n'est pas détenteur du permis définitif<sup>2</sup>.

La nouvelle réforme serait l'occasion de placer un sigle distinctif selon que le candidat apprenne avec ou sans guide en filière libre. Le contrôle policier se verrait alors facilité, puisqu'à la seule observation du sigle il serait en mesure de vérifier le respect des conditions relatives au permis provisoire (exemple, le candidat au permis roulant sans guide alors qu'il ne possède pas le certificat d'aptitude).

➤ *Recommandation 2017-7.12 :*

Le CSWSR recommande que le sigle L à apposer par tout candidat conducteur dans le cadre du permis provisoire soit de deux types aisément distinguables un sigle « L » pour la conduite avec guide et un sigle « L » différent pour la conduite sans guide.

#### **7. PÉRIODE PROBATOIRE**

La période qui suit l'obtention du permis de conduire est une période où le risque d'accident est particulièrement élevé. Pendant une période probatoire de 2 ans (qui devrait être portée par le Gouvernement fédéral à 3 ans) le taux d'alcool dans le sang est de 0,5 gramme par litre de sang mais devrait être diminué à 0,2 gramme par litre de sang.

En effet, pendant cette période le conducteur novice va acquérir progressivement les automatismes de conduite lui permettant de mieux maîtriser les tâches liées à la conduite d'un véhicule.

Toute consommation d'alcool avant que ces automatismes de conduite ne soient acquis va donc perturber l'aptitude à la conduite de façon plus conséquente que pour un conducteur expérimenté qui a acquis ces automatismes de conduite. Le CSWSR insiste sur la nécessité de légiférer pour un taux

---

<sup>2</sup> A.R. du 10 juillet 2006 relatif au permis de conduire pour les véhicules de catégorie B (M.B., 14 juillet 2006).



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 42 de 80

d'alcoolémie réduit à 0,2 gramme par litre de sang durant les premières années qui suivent l'obtention du permis de conduire et ce, quel que soit l'âge du candidat conducteur.

➤ *Recommandation 2017-7.13 :*

Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon utilise son pouvoir d'initiative dans le cadre de modification du Code de la route pour inciter le Gouvernement fédéral à mettre effectivement en place un taux maximum d'alcool plus réduit durant une période probatoire pour les conducteurs novices.

#### **8. CONTROLES ET SANCTIONS**

La formation à la conduite permis B impliquera un certain nombre de conditions et de règles à suivre par les différents intervenants du processus. Il est important que les règles qui seront fixées soient respectées par les organismes ou les personnes auxquelles elles s'appliquent. Dans le cas contraire, une situation de concurrence déloyale va s'installer avec pour corollaire un risque de dégradation progressive de la qualité de la formation.

Il est donc important que l'autorité fixe des sanctions proportionnées et dissuasives pour toute infraction qui serait constatée.

Il est important que l'autorité réserve les moyens suffisants pour assurer les contrôles réguliers du respect de la législation.

➤ *Recommandation 2017-7.14 :*

Le CSWSR recommande que lorsque le processus de formation à la conduite aura été défini dans ses diverses modalités opérationnelles, que des sanctions proportionnées et dissuasives soient prévues dans le décret pour toute infraction quant aux obligations imposées aux divers professionnels de la formation à la conduite.

#### **9. DÉLAIS DE MISE EN OEUVRE**

Au moment où le Gouvernement wallon aura voté la réforme de la formation à la conduite permis B, la DGO2 devra organiser la mise en œuvre organisationnelle de celle-ci.

Des arrêtés d'exécution seront d'ailleurs probablement requis.

Ensuite, les organisations concernées devront adapter les procédures, assurer l'adaptation des applicatifs informatiques et organiser les formations de leur personnel.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 43 de 80

Le projet soumis au Gouvernement wallon prévoit une mise en œuvre au 1er janvier 2018. Cette date semble peu compatible avec des délais réalistes de mise en œuvre.

➤ *Recommandation 2017-7.15 :*

Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon fixe une date de mise en œuvre qui tienne compte de délais réalistes pour les adaptations organisationnelles des divers intervenants.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 44 de 80

**IV. ANNEXE I : RECOMMANDATIONS 2017 « CONDUITE SOUS INFLUENCE DE DROGUES »**

**Recommandation : 3.1**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Connaissance du phénomène relatif à la conduite sous influence de drogues**

*3.1.1. Le CSWSR recommande de systématiser les contrôles salivaires à la suite d'accidents de la route avec dommages corporels.*

*3.1.2. Le CSWSR recommande d'améliorer les pratiques d'encodage liées au contrôle en matière de conduite sous influence de drogues.*

**Développement :**

L'article 61bis, §1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière<sup>3</sup> invite le policier, lors d'un accident de roulage, à procéder à un test de drogues mais ne l'y contraint pas. Quant à la circulaire n°8/2006 des Procureurs généraux<sup>4</sup>, elle contraint le policier à réaliser systématiquement le test d'alcoolémie sans fixer de cadre contraignant pour le contrôle de

<sup>3</sup> Art. 61bis, §1<sup>er</sup>, al. 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

<sup>4</sup> Circulaire n° COL 8/2006 du Collège des Procureurs généraux près les Cours d'appel relative à la politique criminelle uniforme de constatation, de recherche et de poursuite en matière de conduite en état d'imprégnation alcoolique ou d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'usage de drogues ou de médicaments et relative à la présence dans l'organisme de substances autres que l'alcool qui influencent la conduite, 31 mars 2006.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 45 de 80

substances autres que l'alcool. Il en résulte un clivage des pratiques policières quant à l'utilisation du test d'alcool et celle du test de drogues.

Le recours au test de drogues peut être décisif dans l'établissement des responsabilités des parties impliquées dans un accident de la route. En effet, à titre d'exemple, si la victime présumée de l'accident est contrôlée positive au test d'alcool alors que l'auteur présumé est contrôlé négatif à ce test et que l'investigation policière s'arrête à ce stade, l'établissement des responsabilités peut être altéré dans le cas même où l'auteur présumé était, en réalité, sous l'effet de drogues (état non constaté car non contrôlé). Or, si le contrôle de drogues était effectué de manière systématique, il est possible que, dans certains cas, les qualités (auteur/victime) des personnes impliquées puissent s'avérer différentes de celles déterminées après le seul contrôle d'alcoolémie ou soient, à tout le moins, sujets à discussion.

De plus, le contrôle systématique par le policier de la consommation de drogues dans le cas d'un accident de la route, permettra de réduire le chiffre noir et de produire des statistiques plus fiables, plus proches de la réalité et contribuant dès lors à une meilleure connaissance étiologique des accidents de la route. Les pratiques actuelles d'encodage des données en matière de conduite sous influence de drogues ne semblent pas y participer.

Nous constatons que l'utilisation de l'application ISLP (Integrated System for the Local Police) s'est généralisée dans le cadre de l'encodage des accidents de la route par les services de police<sup>5</sup>. Ces données encodées sont ultérieurement transmises au SPF Economie DG Statistiques en vue d'une analyse approfondie des phénomènes observés. La récolte de ces données nécessite donc, de la part du policier, un travail sérieux et rigoureux afin de produire des statistiques complètes et fiables en vue d'une meilleure politique de sécurité routière.

Cependant, il ressort de l'expérience de terrain qui nous a été relatée, que l'encodage spécifique des données relatives à la conduite sous influence de drogues peut produire une information faussée. En effet, cet encodage semble être systématique alors que le contrôle concret de l'état d'influence du conducteur ne l'est pas. Autrement dit, dès qu'un contrôle policier est effectué, outre l'encodage des données relatives au test d'alcoolémie, il est indiqué de manière systématique que la check-list relative aux drogues a été utilisée. Ce type d'encodage participe à la sous-estimation du phénomène qui apparaîtra comme quasi-inexistant. En effet, des résultats négatifs relatifs aux contrôles de conduite sous influence de drogues seront enregistrés en masse sans que le policier n'ait effectivement contrôlé cet état d'influence via le test salivaire. Il serait plus juste d'encoder les résultats de la check-list si celle-ci a bien été utilisée. Le résultat émanant de l'utilisation de la check-list ne peut être synonyme d'un « contrôle négatif » dans la base de données et être utilisé de

<sup>5</sup> Circulaire PLP 1 système informatique unique du 04 octobre 2000, M.B., 1<sup>er</sup> novembre 2000.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 46 de 80

manière aussi directe dans l'évaluation quantitative du phénomène de la conduite sous influence de drogues.

Si le contrôle de la conduite sous influence de drogues est rendu obligatoire à la suite d'un accident de la route avec dommages corporels, la fiabilité des données encodées se verra considérablement améliorée. Concrètement, le policier devra procéder au test salivaire sans recourir à la check-list et indiquer le résultat positif ou négatif dans la base de données.

Selon les chiffres disponibles pour l'année 2016, 115 accidents, 17 blessés graves et 3 tués en Région wallonne seraient dus à une conduite sous influence de drogues<sup>6</sup>. Ces chiffres témoignent d'une réelle sous-estimation du phénomène, notre hypothèse de travail étant que le nombre d'accidents dû à la conduite sous influence de drogues est, en réalité, plus élevé.

---

<sup>6</sup> Question parlementaire n°406 de Nicolas TZANETATOS du 09 janvier 2017 (F), Q.R., Parl. w., sess. 2016-2017.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 47 de 80

**Recommandation : 3.2**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Aggravation de la peine dès lors que le conducteur est contrôlé positif à l'alcool ainsi qu'à une ou plusieurs drogues**

*3.2. Le CSWSR recommande que le législateur sanctionne plus sévèrement lorsque le conducteur est contrôlé positif à la fois au test d'alcoolémie et au test de drogues à l'issue d'un contrôle policier (ou d'un accident de la route avec dommages corporels) sur base d'une approche imposant des sanctions proportionnelles à la mise en danger des usagers de la route.*

**Développement :**

**La combinaison alcool-drogue est dangereuse et accroît le risque d'accident de manière importante** : à titre d'exemple, le risque peut être multiplié par 100 en cas de combinaison alcool-cannabis. Dans le cadre du projet DRUID (*Driving under the Influence of Drugs*), il a effectivement été constaté que la conduite sous influence combinée de drogue(s) et d'alcool augmente de 20 à 200 fois le risque d'accident avec lésions corporelles graves ou mortelles<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Federal Highway Research Institute (2012), *Final Report : Work performed, main results and recommendations*, DRUID Project, P.22, [En ligne], [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads\\_and\\_links/Final\\_Report.pdf?\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile&v=1).



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 48 de 80

La loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière<sup>8</sup> fixe distinctement les peines en matière d'alcool et en matière de drogues. Elle ne prévoit aucunement l'aggravation de ces peines lorsque le conducteur est contrôlé positif à la fois à l'alcool et aux drogues.

D'une part, le législateur détermine, à l'article 34, les peines liées à la consommation d'alcool couplée à la conduite ; ces peines augmentent selon le taux d'alcoolémie constaté. D'autre part, le législateur fixe, à l'article 37bis, les peines liées à la consommation de drogues lorsque le taux est égal ou supérieur à celui prévu aux articles 62ter §1<sup>er</sup>, et 63, §2, de cette même loi ; ces peines ne sont toutefois pas échelonnées ni fixées d'après le taux déterminé lors de l'analyse sanguine comme c'est le cas pour l'alcool.

Aucune peine n'a donc été prévue par le législateur dans les cas où ces deux infractions seraient simultanément constatées par le policier. Ce vide juridique amène le juge à statuer sur base du concours d'infractions régi par les articles 58 à 65 du Code pénal. Dans ce cas, la règle est simple : seule la peine la plus forte sera prononcée.

L'actuel cadre réglementaire a pour effet d'inciter les policiers à n'utiliser qu'un seul test si celui-ci s'avère positif. Étant donné que le test d'alcoolémie, rapide et efficace, se réalisera de manière plus systématique, il déterminera le plus souvent la suite de la procédure. S'il se révèle positif, le policier aura tendance à se limiter à la rédaction du procès-verbal alcoolémie et ne procédera pas au contrôle de l'éventuel état d'influence du conducteur en lien avec d'autres substances (d'où la difficulté d'établir la prévalence de la conduite sous influence de drogues). Cela lui évitera d'être éventuellement monopolisé du fait de la lourdeur de la procédure en cas de prélèvement sanguin (cf. recommandation 3.6).

En prenant connaissance de la réglementation à l'étranger, nous pouvons constater que la France, par exemple, a prévu une peine spécifique dans le cadre du cumul alcool et drogue(s): « *Toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur alors qu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende. Si la personne se trouvait également sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code, les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende* »<sup>9</sup>. Cet exemple est à prendre en considération afin d'en évaluer la pertinence et d'en définir la logique répressive.

<sup>8</sup> Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, M.B., 27 mars 1968.

<sup>9</sup> Art. L235-1 du Code de la route (législation française disponible sur [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)).



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 49 de 80

Le constat d'une conduite sous influence de plusieurs substances (alcool, drogues et même médicaments selon l'évolution du dispositif de contrôle, cf. recommandation 3.11) pourrait également se traduire par l'établissement d'une circonstance aggravante qui s'ajoute à une infraction prévue à l'état simple et qui en aggrave donc la peine. La circonstance aggravante doit alors être définie comme telle par la loi et s'imposera au juge dès lors qu'il en constatera l'existence dans le dossier répressif.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 50 de 80

**Recommandation : 3.3**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Uniformisation des pratiques de contrôle en termes d'ordre de priorité pour les services de police et de fréquence des contrôles exercés en matière de conduite sous influence de drogues**

*3.3.1. Le CSWSR recommande qu'une plateforme en matière de conduite sous influence de drogues soit mise en place au sein de chaque arrondissement judiciaire à l'initiative des parquets afin de permettre l'échange au sujet des pratiques policières.*

*3.3.2. Le CSWSR recommande que cette plateforme contribue à une certaine uniformisation des pratiques de contrôle en termes de fréquence et d'ordre de priorité.*

*3.3.3. Le CSWSR recommande spécifiquement pour les zones de police locale que les conseils zonaux de sécurité examinent l'opportunité d'inclure la thématique de la conduite sous influence de drogues comme thématique prioritaire.*



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 51 de 80

**Développement :**

Certains arrondissements judiciaires organisent périodiquement des plateformes permettant un échange au sujet des pratiques policières entre les représentants des services de police et les magistrats de parquet. Lors de ces plateformes, le procureur du Roi peut être confronté à la réalité de pratiques d'action policière différentes voire opposées entre les services de police dont certains sont pourtant limitrophes. Dans ce cadre, des pratiques intéressantes et porteuses de résultats peuvent être identifiées et diffusées auprès des autres acteurs de terrain.

La mise en place d'une politique de contrôle similaire d'un service à l'autre apparaît indispensable. En effet, si la fréquence des contrôles évolue de manière plus régulière et cohérente par l'ensemble des services de police, le risque de se faire contrôler pour le conducteur sous influence de drogues sera équivalent d'une zone territoriale à l'autre. Cela permettra d'éviter ce que nous vivons actuellement à savoir un sentiment d'impunité renforcé pour le conducteur en infraction vivant dans un secteur qui ne pratique pas de contrôles en matière de conduite sous influence de drogues. Par ailleurs, en l'absence de contrôle régulier, il est impossible d'évaluer l'ampleur du phénomène.

En ce qui concerne l'uniformisation en termes de priorités d'action pour les zones de police locale, chaque conseil zonal de sécurité se soucie de la prise en compte du Plan national de sécurité par sa zone. Il semble donc l'organe adéquat pour rappeler les priorités de ce plan au sein de sa zone. Les contrôles policiers en matière de conduite sous influence de drogues, font effectivement partie des priorités à fixer stratégiquement au sein de chaque zone. Les acteurs de terrain présents au sein de ces conseils pourront alors échanger sur d'éventuelles difficultés rencontrées ou solutions adoptées lors de la mise en place d'un tel contrôle. Un suivi par le conseil zonal de sécurité pourra également être prévu à la suite de fixation d'objectifs précis de sa part.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 52 de 80

**Recommandation : 3.4**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Mise à jour des procès-verbaux type et informatisation de ceux-ci en vue de la simplification et de la diminution de la charge de travail du policier dans le cadre de la procédure de contrôle en matière de conduite sous influence de drogues**

*3.4.1. Le CSWSR recommande que les documents et annexes exploités par les services de police soient mis à jour le plus rapidement possible en adéquation avec le cadre réglementaire en vigueur.*

*3.4.2. Le CSWSR recommande que les services de police reçoivent l'aide escomptée par les autorités compétentes afin de pouvoir procéder à la mise à jour informatique des procès-verbaux type et de leurs annexes.*

**Développement :**

Nous constatons que certains services de police disposent encore d'annexes disponibles dans le système informatique interne (système ISLP) reprenant la phase des tests urinaires pourtant abrogée depuis 2010. Il y a donc une mise à jour nécessaire qui permettra de faciliter le travail du policier.

Au sein de certains services de police, les procès-verbaux type ainsi que leurs annexes ont été mis à jour à l'initiative de plateformes (cf. recommandation 3.3) composées notamment d'acteurs soucieux de faire évoluer les pratiques policières en conformité avec l'évolution législative. Ces



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 53 de 80

initiatives visent également à éviter au maximum les vices de procédure susceptibles d'invalider le travail réalisé en amont.

Force est de constater que d'autres services de police n'ont pas évolué dans ce sens, du fait de ne pas avoir bénéficié des effets de telles initiatives. Si certaines adaptations ont été diffusées au sein d'un même arrondissement judiciaire, elles ne semblent pas avoir été partagées avec les services d'arrondissements judiciaires différents.

Enfin, la mise à jour des procès-verbaux nécessite une mise à jour du système informatique interne au sein du commissariat de police. À cet égard, certaines demandes de mise à jour n'auraient pas été possibles à réaliser par les gestionnaires informatiques du programme ISLP, ce qui empêche les policiers de disposer de documents à jour pour la réalisation de leurs contrôles.

Ces avancées permettraient aux policiers de diminuer considérablement leur temps de travail dans le cadre de la procédure qui nous occupe. Il serait donc utile que la CPPL (Commission permanente de la police locale), la Direction de la Police fédérale de la route et/ou le Collège des Procureurs généraux récoltent les diverses adaptations afin de les diffuser au bénéfice de tous les services de police.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 54 de 80

**Recommandation : 3.5**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Evaluation des besoins et constitution d'un stock suffisant de tests salivaires au sein du SPF Justice afin de répondre équitablement aux demandes d'approvisionnement des services de police**

*3.5.1. Le CSWSR recommande que les autorités policières compétentes évaluent auprès de chaque service de police ses besoins en matière de tests salivaires sur la base de critères de répartition préétablis afin d'obtenir une clé de répartition plus appropriée des tests salivaires et transmettre l'information au SPF Justice.*

*3.5.2. Le CSWSR recommande que le SPF Justice assure un réel suivi quant à l'approvisionnement continu et régulier des services en demande.*

**Développement :**

En 2010, lors de la mise en place des nouveaux tests salivaires dans le cadre des contrôles policiers de la conduite sous influence de drogues, le SPF Justice a distribué les tests salivaires en fonction de l'ampleur respective des services de police. Autrement dit, la répartition des tests était initialement fonction du nombre de policiers composant le service. Le SPF Justice a alors remarqué des disparités : certains services réclamaient davantage de tests en plus de ceux déjà reçus, *a contrario* d'autres services qui n'utilisaient pas les premiers tests reçus.

Le secrétaire administratif et technique (SAT) Justice et le SAT Affaires intérieures ont alors pensé que ces demandes étaient intrinsèquement liées à des spécificités territoriales telles que, par exemple, la présence de discothèques.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 55 de 80

Cependant, il s'agit d'hypothèses non confirmées et il est possible que la problématique de la conduite sous influence de drogues soit également fonction de variables non visibles sur un territoire qui, par exemple, ne compte pas de discothèque. En effet, pour une répartition équitable, il est nécessaire de connaître les besoins réels et spécifiques propres à chaque service de police.

Rappelons que des cahiers des charges ont été tenus dans le passé par le SPF Justice. L'Inspecteur des finances exigeait en effet de connaître l'utilisation faite des tests par arrondissement judiciaire pour des raisons budgétaires et de justification des dépenses. C'est d'ailleurs ce qui permet d'expliquer le problème de stock déjà rencontré dans le passé par les services de police. En raison de cette connaissance unique par arrondissement judiciaire, la redistribution de ces tests était erronée. À titre d'exemple, le service de police qui effectuait de nombreux tests et introduisait une demande de réapprovisionnement, n'en recevait qu'une partie car l'ensemble des tests préalablement distribués, dans l'arrondissement judiciaire en question, n'avait pas encore été utilisé. Il est nécessaire que le SPF Justice s'appuie sur une demande réelle de chaque service pour gérer l'approvisionnement, et non sur une demande globale de tout un arrondissement judiciaire.

Force est de constater que la visibilité des pratiques policières a également déterminé la répartition des moyens attribués par le SPF Justice. En effet, les tests ont été redistribués en fonction de l'encodage des services de police, dont nous apprenons que certains encodent leur utilisation alors que d'autres ne le font pas. Cette disparité distingue les Régions dès lors que, de manière générale, les demandes et l'usage des tests auraient été davantage comptabilisés en Flandre qu'en Wallonie.

En ce qui concerne les zones de police locale, la CPPL (Commission permanente de la police locale) représentée au sein du groupe de travail propose de réaliser ce sondage par zone (et non par arrondissement judiciaire). Pour cela, elle souhaite se baser notamment sur les commandes effectuées sur une période bien précise ainsi que sur le nombre de procès-verbaux effectivement rédigés par zone de police. La CPPL propose d'envoyer un courriel aux chefs de corps en contextualisant cette demande et en précisant l'objectif de celle-ci à savoir une meilleure répartition des tests salivaires. L'intérêt de cette démarche est d'identifier les besoins réels en matière de tests salivaires et de permettre aux zones de police de soutenir des initiatives telles qu'une campagne de sensibilisation sur la problématique.

Afin de rendre l'approvisionnement totalement équitable, cette démarche devrait également être envisagée pour les services de la Police fédérale de la route.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 56 de 80

**Recommandation : 3.6**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Facilitation du travail policier au moment du prélèvement sanguin en tant que preuve matérielle en justice en matière de conduite sous influence de drogues**

*3.6.1. Le CSWSR recommande que chaque service de police mette en place un partenariat avec les centres hospitaliers les plus proches de son commissariat ou de son poste de circulation afin de diminuer le temps nécessaire à la réquisition d'un médecin pour le prélèvement sanguin.*

*3.6.2. Le CSWSR recommande une adaptation réglementaire permettant à tout professionnel qualifié diplômé dans l'exercice de l'art infirmier de procéder au prélèvement sanguin à la suite d'un test salivaire positif.*

**Développement :**

La loi du 31 juillet 2009 relative à l'introduction des tests salivaires en matière de drogues dans la circulation<sup>10</sup> prévoit l'intervention du médecin pour la réalisation du prélèvement sanguin à la suite d'un test salivaire positif. Dès la mise en place de cette procédure en 2010, les policiers ont connu des difficultés majeures pour convaincre tout médecin de se déplacer sur les lieux afin qu'il soit procédé à un prélèvement sanguin. Afin de pallier à cet inconvénient, certains services de police ont mis en place un partenariat avec un ou plusieurs hôpitaux sur leur territoire. Cette pratique policière a permis, d'une part, de réduire le risque de voir la procédure invalidée par le peu de médecins

<sup>10</sup> Loi relative à l'introduction des tests salivaires en matière de drogues dans la circulation du 31 juillet 2009, M.B., 15 septembre 2009.



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 57 de 80

disposés à se déplacer et, d'autre part, de diminuer considérablement le temps d'attente pour la réalisation du prélèvement sanguin.

Se présenter au service des urgences ne signifie pas que la prise de sang du contrevenant constituera une priorité pour l'hôpital car, administrativement parlant, il est requis que celle-ci soit effectuée par un médecin, qui ne sera pas toujours disponible et/ou disposé à la réaliser. Il semble donc indispensable que chaque service de police mette en place un réel partenariat avec un ou plusieurs hôpitaux présents sur son territoire.

Lorsque les collecteurs salivaires seront disponibles, le recours au prélèvement sanguin se verra fortement restreint par la pratique du prélèvement salivaire en tant que preuve matérielle en justice (cf. recommandation 3.9). Il n'empêche que le prélèvement sanguin aura toujours sa raison d'être lorsque le test salivaire ou le prélèvement salivaire seront impossibles à réaliser. Le partenariat entre les services de police et les centres hospitaliers mis en place sera donc toujours utile dans le cadre de la procédure.

La question se pose quant à la possibilité que le prélèvement sanguin soit effectué par un professionnel de la santé autre qu'un médecin. L'arrêté royal du 27 novembre 2015<sup>11</sup> prévoit la réquisition du seul médecin ainsi que l'obligation de ce dernier de remplir un formulaire administratif attestant notamment de son intervention afin de valider la procédure. L'obligation de recourir à un médecin est argumentée de la manière suivante: en cas de refus du prélèvement sanguin, il doit être en mesure d'évaluer l'état de santé du conducteur et d'apprécier si le refus se justifie. L'arrêté royal du 27 novembre 2015 rend compte de cette nécessité : « *Le médecin [...] doit être requis en vertu des articles 61ter/1, § 1<sup>er</sup>, et 63, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup>, de la loi, pour : 1<sup>o</sup> évaluer le motif invoqué par la personne contrôlée ; 2<sup>o</sup> opérer un prélèvement sanguin et ne s'abstenir de procéder à ce prélèvement que si ses constatations font apparaître une contre-indication formelle à cette mesure ou s'il reconnaît fondé le motif légitime qu'invoque, pour s'y soustraire, la personne contrôlée qui doit subir la prise de sang* »<sup>12</sup>.

Au vu de la situation à laquelle les policiers sont actuellement confrontés, à savoir l'absence de médecins disponibles et/ou disposés à se déplacer sur le lieu du contrôle pour effectuer le prélèvement sanguin (et ce, semble-t-il, pour des raisons principalement budgétaires), n'y aurait-il

<sup>11</sup> A.R. du 27 novembre 2015 portant exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne l'analyse salivaire et le prélèvement sanguin dans le cadre de la conduite sous l'influence de certaines substances psychotropes ainsi que l'agrément des laboratoires (M.B., 30 novembre 2015).

<sup>12</sup> Art. 2 de l'A.R. du 27 novembre 2015, *op. cit.*

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 58 de 80

pas lieu de proposer l'intervention d'un infirmier qualifié<sup>13</sup> ? L'élargissement à cette autre figure professionnelle aurait également une incidence positive sur la procédure qui consiste à envisager le prélèvement sanguin au sein d'un service d'urgences. Rappelons que si le conducteur refuse de se soumettre au prélèvement sanguin, seul un médecin est habilité à intervenir. Cette condition, si elle devient l'exception, diminuerait déjà de manière conséquente la durée d'attente de la police au service des urgences de l'hôpital et augmenterait, dès lors, l'effectivité du dispositif de contrôle policier ; l'indisponibilité du médecin du fait de ses impératifs (opérations, consultations, etc.) immobilise deux policiers en salle d'attente, qui deviennent eux-mêmes indisponibles pour tout autre intervention policière. L'attente peut également invalider les résultats de la prise de sang avec la conséquence de produire de faux négatifs.

Il serait donc judicieux que la législation soit adaptée de manière à prévoir l'intervention d'infirmiers qualifiés en matière de conduite sous influence de drogues. D'ailleurs, en vertu de l'article 45 de la loi coordonnée relative à l'exercice des professions des soins de santé du 10 mai 2015<sup>14</sup>, l'infirmier est compétent pour procéder à des prélèvements sanguins. De plus, la prise de sang, si elle est exécutée par un infirmier, n'est pas conditionnée par l'obtention d'une prescription médicale<sup>15</sup>. La législation en matière de test d'alcoolémie<sup>16</sup> devrait également faire l'objet d'une modification similaire prévoyant l'intervention d'un infirmier lors des prélèvements sanguins.

Il apparaît nécessaire que l'adaptation législative maintienne l'obligation de recourir à un médecin lorsque le conducteur refuse le prélèvement sanguin (afin que le médecin évalue le motif médical du refus) et que, dans les autres cas, l'infirmier qualifié puisse y procéder. Enfin, il s'agira de prendre en considération le cas de figure de la personne qui ne serait pas dans les conditions de pouvoir signaler son refus au prélèvement sanguin.

<sup>13</sup> Ou autre type de professionnel tel que le « technologue de laboratoire médical », également compétent pour procéder au prélèvement sanguin, tel que défini par l'A.R. du 2 juin 1993 (*M.B.*, 10 juillet 1993) comme proposé par certains membres du groupe de travail. Cette nouvelle proposition doit encore être évaluée.

<sup>14</sup> Loi coordonnée du 10 mai 2015 relative à l'exercice des professions des soins de santé, *M.B.*, 18 juin 2015.

<sup>15</sup> Annexe I, A.R. du 18 juin 1990 portant fixation de la liste des prestations techniques de l'art infirmier et de la liste des actes pouvant être confiés par un médecin à des praticiens de l'art infirmier, ainsi que des modalités d'exécution relatives à ces prestations et à ces actes et des conditions de qualification auxquelles les praticiens de l'art infirmier doivent répondre, *M.B.*, 26 juillet 1990, en application de l'art. 21 *quinquies*, §3, A.R. n° 78 relatif à l'exercice des professions des soins de santé du 10 novembre 1967, *M.B.*, 14 novembre 1967.

<sup>16</sup> A.R. du 10 juin 1959 relatif au prélèvement sanguin en vue du dosage de l'alcool et fixant la date de l'entrée en vigueur de la loi du 15 avril 1958 modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse, *M.B.*, 26 juin 1959.

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 59 de 80

**Recommandation : 3.7**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Communication des résultats irréguliers d'analyse sanguine/salivaire par les parquets auprès des services de police concernés**

*3.7. Le CSWSR recommande que les résultats d'analyse obtenus en laboratoire et susceptibles d'être sujets à controverse soient renvoyés aux services de police en laissant le soin au parquet de décider de la manière la plus optimale pour le renvoi de ces informations.*

**Développement :**

En règle générale, il est rare que le service de police soit informé du traitement par le parquet des procès-verbaux initiaux. Dans un souci d'une meilleure valorisation du travail policier mais également, d'amélioration constante des pratiques existantes, la diffusion de l'information de retour semble essentielle dans le cadre de cette procédure. À l'heure actuelle, les policiers n'ont en effet pas la connaissance exacte du phénomène qu'ils contrôlent.

L'objectif visé ici consiste à connaître davantage le taux de faux positifs, bien que ce taux ait été fortement réduit depuis l'utilisation des tests salivaires. Les faux positifs peuvent s'expliquer de la manière suivante (outre le problème de la « sélectivité » et de la « sensibilité » de tout test qui en invalide habituellement un certain pourcentage) :

- lorsqu'un test de dépistage salivaire est positif, pendant le temps écoulé nécessaire à la prise en charge médicale en vue d'effectuer le prélèvement sanguin consécutif, le conducteur continue d'éliminer de son organisme la(es) substance(s) consommée(s), ce qui peut mener à une analyse d'information sanguine ;

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 60 de 80

- les faux positifs peuvent être la conséquence d'une mauvaise manipulation du test salivaire ;
- les faux positifs peuvent également s'expliquer par la présence dans le sang des stupéfiants détectés dans la salive mais à un taux inférieur à la valeur seuil de positivité sanguine ;
- enfin, les faux positifs peuvent être liés à la présence d'autres substances que celle répertoriées comme stupéfiants dans la loi, qui interfèrent positivement avec le test de dépistage salivaire.

Le premier point est lié à des aspects de procédure et pourrait être en grande partie résolu par la mise en application de la nouvelle procédure se rapportant à l'utilisation des collecteurs salivaires (cf. recommandation 3.9), car la salive sera prélevée quasi instantanément suite à la réaction positive du test salivaire.

Les autres points soutiennent l'idée que les parquets informent les services de police de l'aboutissement de la procédure afin de les conscientiser sur les résultats contradictoires des tests et analyses. Il serait en effet opportun que les parquets communiquent spontanément les résultats obtenus par les laboratoires lorsque, par exemple, un nombre significatif de faux positifs est constaté. Il ne s'agit donc pas d'augmenter la charge de travail au sein des parquets par un compte-rendu périodique des résultats d'analyse en laboratoire mais uniquement lorsque les résultats interpellent. Le retour du parquet permettra de rectifier une éventuelle mauvaise manipulation des tests salivaires par le biais d'une formation théorique et pratique et, de ce fait, d'améliorer leurs pratiques.

Si le parquet dispose d'une plateforme d'échanges avec les services de police de son arrondissement judiciaire, cette communication pourra se réaliser dans ce cadre. Nous laissons, aux parquets, le soin de décider de la meilleure manière de renvoyer l'information aux services de police.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 61 de 80

**Recommandation : 3.8**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Formation et remise à niveau des policiers en matière de contrôle de la conduite sous influence de drogues**

*3.8. Le CSWSR recommande que la formation de recyclage relative au contrôle salivaire dans le cadre de la conduite sous influence de drogues devienne une priorité pour l'ensemble des services de police.*

**Développement :**

La procédure de contrôle actuelle en matière de conduite sous influence de drogues requiert un certain degré de technicité. Afin de garantir la fiabilité des résultats et d'éviter tout vice de forme qui pourrait entraîner la nullité de la procédure, une formation à la fois théorique et pratique s'avère nécessaire.

La mise en place effective d'une formation de recyclage au sein d'un service de police amène à deux constats. D'une part, le service de police doit introduire une demande officielle pour les membres de son personnel. Le service n'ayant pas introduit ce type de demande ne sera pas tenu de se justifier sur les raisons qui le poussent à ne pas mettre en pratique de tels contrôles sur le terrain. Sans force contraignante imposant et organisant les formations de recyclage, ce schéma de disparités des pratiques policières d'un service à l'autre sera maintenu. D'autre part, la formation de recyclage nécessite également la mise à disposition de formateurs. Certaines zones de police disposent effectivement de formateurs, alors que d'autres peuvent ne pas en disposer. Il serait dès lors



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 62 de 80

judicieux de favoriser une transmission transversale des connaissances et compétences en fonction des moyens existants et de renforcer éventuellement ces moyens.

La CPPL (Commission permanente de la police locale) et la Direction de la Police fédérale de la route sont invitées à renforcer l'offre de formation afin d'accroître l'effectivité du dispositif.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 63 de 80

**Recommandation : 3.9**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Effectivité de la nouvelle procédure de contrôle en matière de conduite sous influence de drogues (prélèvement salivaire)**

*3.9.1. Le CSWSR recommande que l'approvisionnement des services de police en ce qui concerne les futurs collecteurs salivaires se réalise dans les délais les plus courts possibles par le SPF Justice.*

*3.9.2. Le CSWSR recommande que la distribution des nouveaux collecteurs salivaires se réalise sur une clé de répartition équitable entre les Régions sans tenir compte de la connaissance actuelle des actions policières en la matière et que la distribution des nouveaux collecteurs salivaires sur l'ensemble des services de police s'effectue en tenant compte de leurs besoins réels.*

*3.9.3. Le CSWSR recommande que les formations spécifiques au sein des académies de police ainsi qu'au sein de chaque service de police soient dispensées rapidement suite à la réception des collecteurs. À cet égard et de manière générale, le CSWSR recommande que les services de police soient correctement informés sur les méthodes de conservation de l'échantillon salivaire en vue d'éviter que la nullité de la procédure soit constatée par l'autorité judiciaire.*



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 64 de 80

**Développement :**

Nous sommes actuellement dans une phase d'attente. L'arrêté royal du 27 novembre 2015<sup>17</sup> entré partiellement en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015 est le texte législatif portant exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968<sup>18</sup>, en ce qui concerne l'analyse salivaire et le prélèvement sanguin dans le cadre de la conduite sous l'influence de certaines substances psychotropes, ainsi que l'agrément des laboratoires pouvant effectuer l'analyse. Ce texte législatif intervient en complément de la loi du 31 juillet 2009<sup>19</sup> suite à l'introduction des tests salivaires et fixe la méthode de prélèvement et d'analyse de la salive. Ce texte permet également de faciliter le travail policier puisqu'il vise à ce que l'analyse salivaire constitue une preuve matérielle admise en justice au même titre que l'analyse sanguine, actuellement seule preuve possible. Le policier ne devra donc plus nécessairement requérir un médecin, seul compétent pour effectuer un prélèvement sanguin, procédure qui constitue actuellement une lourdeur administrative et organisationnelle (*cf.* recommandation 3.6).

Cependant, cette évolution scientifique des pratiques au sein des laboratoires agréés et cette volonté de faciliter le travail policier se trouvent ralenties par certains obstacles. En effet, il apparaît que le marché public par appel d'offres pour procéder à l'achat des collecteurs de salive est toujours en cours au sein du SPF Justice. Afin de raccourcir les délais liés à un marché public, le SPF Justice a envisagé de limiter l'appel au marché belge et non au marché européen.

À l'heure actuelle, deux des quatre collecteurs présents sur le marché belge ont d'emblée été rejetés pour des raisons de packaging (exemple : instructions d'utilisation non fournies avec le collecteur). Les autres collecteurs encore en concurrence ont été testés par des policiers experts désignés. Il apparaît qu'un collecteur spécifique a fait l'unanimité pour des raisons pratiques d'utilisation mais n'a pas répondu aux exigences de l'Inspecteur des finances. Pour que le dossier soit accepté, le SPF Justice doit revoir son cahier des charges et y préciser les besoins techniques et administratifs que l'appareil de prélèvement salivaire doit rencontrer. Ensuite, le SPF Justice devra proposer à la firme concernée de renvoyer des kits complets respectant ce nouveau cahier des charges. Un temps d'essai pratique d'environ trois mois sera alors à nouveau nécessaire pour l'essai de terrain par la

---

<sup>17</sup> A.R. du 27 novembre 2015 portant exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne l'analyse salivaire et le prélèvement sanguin dans le cadre de la conduite sous l'influence de certaines substances psychotropes ainsi que l'agrément des laboratoires, *M.B.*, 30 novembre 2015.

<sup>18</sup> Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

<sup>19</sup> Loi relative à l'introduction des tests salivaires en matière de drogues dans la circulation du 31 juillet 2009, *M.B.*, 15 septembre 2009.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 65 de 80

police et pour l'évaluation scientifique par l'INCC (Institut national de criminalistique et de criminologie). Le SPF Justice espère faire aboutir le dossier fin 2017.

Par ailleurs, il semble également qu'à la suite de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 27 novembre 2015, la COL 19/2010<sup>20</sup> aurait dû être adaptée. Or, le ministre de la Justice et le Collège des Procureurs généraux n'ont toujours pas procédé à la révision de la COL en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014. Les organes compétents restent dans l'attente de l'aval de la procédure technique avant de mettre au point la procédure administrative.

Une fois les collecteurs salivaires achetés, le SPF Justice souhaite les distribuer entre les Régions exactement de la même manière que pour les tests salivaires. Toutefois, la répartition des futurs collecteurs se réaliserait en fonction des données reçues dans un premier temps, c'est-à-dire majoritairement vers la Région flamande. En Wallonie, certains services de police fortement intéressés par l'approvisionnement de ces collecteurs se verront donc à nouveau sanctionnés en raison de la disparité des pratiques policières au sein d'un même arrondissement judiciaire ou de problèmes d'encodage.

Il est également nécessaire que les services de police soient opérationnels dès l'arrivée de ces collecteurs salivaires. Bien que l'A.R. du 27 novembre 2015<sup>21</sup> décrive, étape par étape, la procédure du prélèvement salivaire (article 10, § 1 et 2), il serait utile qu'un module de formation spécifique soit prévu afin de manipuler correctement l'appareil sur le terrain. De la même manière, bien que l'article 5 dudit arrêté royal fixe les modalités de conservation, il importe que la manipulation des échantillons prélevés fasse l'objet d'exercices pratiques afin d'éviter la nullité de la procédure pour vice de forme.

---

<sup>20</sup> Circulaire n°COL 19/2010 commune du ministre de la Justice et du Collège des procureurs généraux contenant une politique uniforme de contrôle, de constatation, de recherche et de poursuite relative à la présence dans l'organisme de substances autres que l'alcool qui influencent la capacité de conduite – conduite sous l'influence de drogues, 29 septembre 2010.

<sup>21</sup> M.B., 30 novembre 2015.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 66 de 80

**Recommandation : 3.10**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Élargissement de la loi aux nouvelles drogues dans le cadre de la conduite sous influence**

*3.10. Le CSWSR recommande la prise en considération légale de la conduite sous influence de nouvelles drogues disponibles sur le marché.*

**Développement :**

D'un point de vue légal, des poursuites judiciaires en matière de conduite sous influence de substances autres que celles qui sont réglementées, sont déjà possibles par l'application de l'article 35 de la loi du 16 mars 1968 selon lequel « quiconque dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors qu'il se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments »<sup>22</sup>. Dans la même optique, l'article 8.3. du Code de la route précise que « tout conducteur doit être en état de conduire et doit avoir le contrôle du véhicule qu'il conduit »<sup>23</sup>.

Les publications scientifiques récentes montrent qu'il existe actuellement les moyens techniques nécessaires pour détecter, à partir d'un échantillon sanguin ou salivaire, la présence de nouvelles

<sup>22</sup> Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

<sup>23</sup> Art. 8.3 de l'A.R. du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, *M.B.*, 09 décembre 1975.

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 67 de 80

drogues de synthèse<sup>24</sup>. Un laboratoire belge est d'ailleurs en train d'approfondir une étude intéressante à ce sujet. L'objectif consiste à analyser un certain nombre de tests salivaires utilisés dans différentes zones du pays et révélés négatifs (256 à ce stade). Les premiers résultats indiquent que 13 échantillons sur 256 contenaient de nouvelles drogues de synthèse, soit 5 % des tests révélés négatifs par la police<sup>25</sup>. Toutes ces substances ne sont donc pas détectables par le test salivaire actuellement utilisé par les services de police, à savoir le DrugWipe 5+.

Les scientifiques possèdent donc bien les outils et les connaissances nécessaires à l'identification de nouvelles substances dans les fluides biologiques.

Toutefois, aucun texte de loi ne prévoit de prendre scientifiquement et légalement en considération les effets de ces nouvelles drogues sur la conduite. La loi ne prévoit l'incrimination du comportement problématique que sur base d'une liste limitative dont la mise à jour est souvent bien postérieure à la naissance et à la mise sur le marché de nouvelles drogues. Lorsque la police constate un état d'ivresse ou « état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments » (mais sans pouvoir identifier le produit), l'article 35 précité peut toujours être appliqué mais l'absence de constatations objectivées par un appareil de mesure rend la procédure plus complexe et les poursuites judiciaires moins probables (*cf.* recommandation 3.11).

Il conviendrait donc d'envisager un cadre légal visant à poursuivre les conducteurs sous influence de drogues autres que celles prévues par la loi afin de mettre en lumière les cas d'accidents graves dont l'auteur n'est pas défini comme tel pour la seule et unique raison que le test de drogues n'a pas pu détecter la consommation de substances non détectables provoquant pourtant une réelle altération de l'aptitude à la conduite.

<sup>24</sup> Wille SMR., et al., Challenges concerning new psychoactive substance detection in oral fluid. *Toxicologie Analytique & Clinique* (2017), <http://dx.doi.org/10.1016/j.toxac.2016.12.004>.

<sup>25</sup> Nachon-Phanithavong M., et al., New psychoactive substances in a drugged driving population: Preliminary results. *Toxicologie Analytique & Clinique* (2016), <http://dx.doi.org/10.1016/j.toxac.2016.12.002>.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 68 de 80

**Recommandation : 3.11**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Création d'un dispositif de sensibilisation (prévention), de détection (contrôle) et de criminalisation (poursuites et sanctions) du phénomène de la conduite sous influence de médicaments (drogues licites)**

*3.11.1. Le CSWSR recommande la détection scientifique et la prise en considération légale de la conduite sous influence de médicaments dès lors qu'une inaptitude à la conduite est constatée par les services de police.*

*3.11.2. Le CSWSR recommande que des actions de sensibilisation soient entreprises auprès des médecins et des pharmaciens en vue d'améliorer la communication d'informations sur le risque d'accident lié à la conduite sous influence de médicaments par leurs patients/clients.*

**Développement :**

Pour rappel, des poursuites judiciaires en matière de conduite sous influence de médicaments sont déjà possibles par l'application de l'article 35 de la loi du 16 mars 1968 selon lequel « quiconque dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors qu'il se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments »<sup>26</sup>. Dans la même optique, l'article 8.3. du Code de la route précise que « tout conducteur doit être en état de conduire et doit avoir le contrôle du

<sup>26</sup> Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, M.B., 27 mars 1968.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 69 de 80

véhicule qu'il conduit »<sup>27</sup>. Ces dispositions permettent déjà de prendre en considération le phénomène de la conduite sous influence de médicaments.

Dans les faits, il est toutefois ardu pour un policier de constater les signes d'inaptitude à la conduite à la suite d'une consommation de médicaments puisqu'il ne dispose pas d'un appareil homologué pour objectiver ses constatations. Le policier devra également être rigoureux lors de la rédaction de son procès-verbal et veiller à décrire les signes physiques et/ou psychiques qui révèlent un état analogue à l'imprégnation alcoolique.

Les poursuites judiciaires sont donc plus complexes puisqu'aucun appareil ne peut être utilisé pour constater l'état d'influence du conducteur en lien avec la consommation de médicaments. Certains magistrats de parquet optent d'ailleurs pour le classement sans suite face à l'absence d'éléments objectivés. L'incohérence est à prendre en considération : un dispositif technique de contrôle est prévu à l'égard de conducteurs susceptibles d'être sous influence de drogues (et d'alcool) mais aucun dispositif du même type n'est prévu en vue du contrôle de conducteurs sous influence de médicaments. Le magistrat de parquet peut encore se rabattre sur l'article 42 de la loi du 16 mars 1968<sup>28</sup> lorsque, à la suite d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de roulage, la personne est reconnue physiquement ou psychiquement incapable de conduire un véhicule automoteur (ce qui suppose une évaluation de l'aptitude à la conduite par un expert désigné).

Il est vrai que si la technologie ne permet pas de détecter toutes les familles de médicaments susceptibles d'augmenter le risque d'accident, elle permet désormais de détecter les molécules de benzodiazépines et ce, depuis octobre 2016. En effet, le test salivaire actuellement utilisé par les services de police (test salivaire 5S) a évolué et permet désormais la détection des molécules de benzodiazépines en plus de celles des cinq drogues actuellement visées par le cadre réglementaire. Cette nouvelle technologie est le test salivaire 6 S 604 G, dont il importe d'évaluer l'adéquation en termes de dispositif de contrôle. Ce test n'a pas encore fait ses preuves d'un point de vue scientifique et sa sensibilité est méconnue.

Le débat porte avant tout sur la pertinence de poursuivre le conducteur sous influence de médicaments au même titre que celui sous l'influence de drogues (c'est-à-dire dans l'objectif commun de diminuer le risque d'accident lié à la consommation problématique). Le postulat de départ est que de nombreux médicaments sont susceptibles d'altérer le comportement du consommateur (dans ses capacités physiques et psychiques) et, dès lors, son comportement sur la

<sup>27</sup> Art. 8.3 de l'A.R. du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, *M.B.*, 09 décembre 1975.

<sup>28</sup> *M.B.*, 27 mars 1968.



## Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

### Projet de plan wallon de la sécurité routière

### Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020

Date de la version 17/05/2017

Page 70 de 80

route. Les médicaments augmentant le risque routier sont de différentes sortes (antidépresseurs, anxiolytiques, hypnotiques, sédatifs, antihistaminiques, opiacés, dérivés morphiniques, anesthésiants, etc.). Il apparaît que les Belges seraient de grands consommateurs de benzodiazépines<sup>29</sup>. Le test salivaire 6 S 604 G permettant la détection d'une absorption récente de benzodiazépines se présente comme un outil de mesure intéressant pour appréhender le phénomène, l'étudier, le contrôler et éventuellement le sanctionner.

L'adaptation législative devrait néanmoins être précédée d'une meilleure connaissance du phénomène sur la route. Nous savons, à l'heure actuelle, qu'une exposition à un médicament potentiellement dangereux est constatée chez environ 10 % des accidentés de la route. La part des accidents attribuables à la prise de médicaments est toutefois difficile à déterminer précisément. Les hypnotiques et les anxiolytiques (en particulier les benzodiazépines) sont les substances les plus fréquemment retrouvées<sup>30</sup>.

L'étude de la prévalence d'une telle consommation s'avère indispensable et contribuerait, par ailleurs, à l'établissement plus juste des responsabilités à la suite d'un accident de la route. En effet, celles-ci pourraient être confondues si l'un des conducteurs accidentés est testé positif à l'alcool alors que l'autre était effectivement sous influence médicamenteuse. L'un serait détecté via éthylotest et l'autre pas, menant ainsi à la responsabilité du conducteur dont la consommation a été techniquement contrôlée. Il apparaît donc nécessaire de rendre les pratiques de contrôle plus cohérentes et objectivables afin de mieux cerner la prévalence de la conduite sous influence de médicaments et d'en obtenir une vérité judiciaire plus proche de la vérité factuelle.

Concrètement, avec la mise en place d'un groupe spécifique, le débat sur la question de la détection et de l'incrimination d'un tel comportement est ouvert. La composition de ce groupe est actuellement pensée de la manière suivante : des représentants des services de police et du parquet, des experts toxicologues en laboratoire agréé, le SPF Justice, un représentant du corps médical et un représentant du secteur pharmaceutique. Cette composition est susceptible d'évoluer selon les questions qui seront ultérieurement posées et traitées.

Deux thématiques sont d'emblée proposées : le devoir de sensibilisation du corps médical et du secteur pharmaceutique à l'égard de leurs patients/clients ; l'incrimination de la conduite sous influence de benzodiazépines détectables via éventuellement le nouveau test disponible sur le

<sup>29</sup> Institute for road safety research, *The use of drugs and medicines behind the wheel*, [En ligne], <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/use-drugs-and-medicines-behind-wheel>.

<sup>30</sup> Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé, *Mise au point: Médicaments et conduite automobile*, [En ligne], [http://ansm.sante.fr/var/ansm\\_site/storage/original/application/faff1e402339cd443a9894792f20d31d.pdf](http://ansm.sante.fr/var/ansm_site/storage/original/application/faff1e402339cd443a9894792f20d31d.pdf).



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 71 de 80

marché. Concernant la première thématique, il importe d'abord de faire le point sur la situation actuelle et les moyens mis à la disposition des professionnels concernés : en tant que responsables de la prescription médicamenteuse ou en tant que responsable de la livraison de ces produits, avertissent-ils leur patient/client des éventuels effets secondaires sur la conduite et de quelle manière, avec quels éventuels supports?

Ensuite, il serait intéressant d'imbriquer les préoccupations en matière de sécurité routière (prévenir tout comportement dangereux sur les routes) avec celles du milieu médical (guérir par l'absorption de substances médicamenteuses) en partant du postulat que ces deux points de vue ne produisent pas d'emblée un clivage.

De manière générale, dans les cas où le patient suit un traitement médicamenteux susceptible de produire des effets sur l'activité de conduite, il devrait être informé à plusieurs niveaux : par le médecin qui prescrit le traitement, par le pharmacien qui délivre le produit et par lui-même via la lecture de la notice. Il importe donc d'agir à ces trois niveaux et d'inclure la responsabilisation du patient, bien que celle du médecin d'abord, et du pharmacien ensuite, sont des niveaux de responsabilité incontestables. Le groupe spécifique est donc invité à formuler des recommandations allant dans ce sens, en termes notamment d'actions de sensibilisation à mener et d'outils de sensibilisation à produire.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 72 de 80

**Recommandation : 3.12**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Sensibilisation de la population et diffusion de bonnes informations afin de contrer les idées reçues relatives au cadre légal de la conduite sous influence de drogues**

*3.12.1. Le CSWSR recommande que chaque service de police en concertation avec les CEP (Cellules éducation et prévention auprès des gouverneurs de province) et la cellule EMSR (Education à la mobilité et la sécurité routière au sein de la DGO2) établisse des partenariats avec les écoles secondaires et supérieures présentes sur son territoire afin que les jeunes adultes déjà conducteurs ou en phase de le devenir soient conscientisés des enjeux dans le cadre de la conduite sous influence de drogues.*

*3.12.2. Le CSWSR recommande que des actions de sensibilisation par les services de police soient réalisées à proximité des lieux de sortie afin de diminuer le risque d'une conduite sous influence de drogues.*

*3.12.3. Le CSWSR recommande que l'amalgame selon lequel « la tolérance de détention de cannabis est synonyme de tolérance d'une conduite sous influence de cannabis » soit mis en lumière à travers des actions de sensibilisation de l'AWSR telles que la distribution de dépliants à un public jeune ou la communication de cette distinction par les réseaux sociaux.*



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 73 de 80

**Développement :**

Certains conducteurs (belges et des pays limitrophes) pensent à tort que conduire en ayant consommé de la drogue est un comportement toléré en Belgique dans la mesure où la détention de moins de trois grammes de cannabis (équivalant à un ou deux joints de cannabis) à des fins d'usage personnel est effectivement tolérée et ne donne lieu qu'à la rédaction d'un procès-verbal simplifié (hors cas de circonstances aggravantes et trouble à l'ordre public). Cette tolérance de détention personnelle de cannabis est amalgamée à la tolérance d'une conduite sous l'influence de cannabis, considérant que la détention équivaut à la consommation.

En d'autres termes, nombre de consommateurs de cannabis ont tendance à ne pas distinguer la consommation tolérée et la conduite suite à une consommation tolérée. Il s'agit d'un postulat erroné qui renforce le comportement inadéquat. Il est donc urgent de leur rappeler que conduire sous influence de drogues est un comportement dangereux et répréhensible. La sensibilisation est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'une problématique qui touche particulièrement les jeunes conducteurs selon l'observation des policiers.

Cela nécessite un travail de sensibilisation en amont à réaliser auprès des écoles ainsi qu'une information à leur diffuser quant aux dispositions réglementaires existantes en la matière et les peines encourues. De nombreux services de police semblent d'ailleurs mettre en œuvre des actions de sensibilisation à cet égard avec, comme partenaire principal, les directeurs des écoles présentes sur le territoire.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 74 de 80

**Recommandation : 3.13**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Application des mesures et peines judiciaires éducatives dans le cadre de la conduite sous influence de drogues**

*3.13. Le CSWSR recommande que les mesures et peines alternatives soient davantage promues et appliquées afin de favoriser l'aspect éducatif de la sanction judiciaire et son effet de conscientisation en matière de conduite sous influence de drogues.*

**Développement :**

L'application effective de mesures et peines judiciaires éducatives permettrait de favoriser les effets pédagogiques sur le justiciable en lieu et place de sanctions exclusivement pécuniaires.

Dans le cadre de la conduite sous influence de drogues, le parquet, dans un premier temps, dispose d'une mesure alternative aux poursuites qui est une proposition de formation dans le cadre de la procédure de médiation pénale (art. 216ter du Code d'instruction criminelle). Cette mesure a pour effet d'éteindre l'action publique, si le contrevenant répond aux conditions de réussite de ladite formation. Il peut néanmoins la refuser et décider de comparaître devant le tribunal de police.

La probation prétorienne n'est pas ou plus une mesure retenue dans la pratique par le parquet car, outre le fait qu'elle soit a-légale et n'offre pas de garantie juridique, aucune offre spécifique de formation en matière de drogues au volant n'existe à ce jour. La procédure de médiation pénale est,



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 75 de 80

par contre, envisagée dans certains parquets, bien que certaines difficultés d'application soient parfois rencontrées.

En effet, certains magistrats refusent d'octroyer cette alternative en ce sens que la conduite sous influence de drogues ne permet pas d'identifier d'office un auteur présumé et une victime présumée. Or, d'un point de vue strictement légal, l'article 216ter du Code d'instruction criminelle prévoit effectivement l'identification de deux parties : une victime et un auteur. D'autres magistrats interprètent, quant à eux, cette possibilité d'action différemment en tant qu'elle constitue une réelle alternative aux poursuites et permet de proposer une formation. Ces magistrats évalueront alors l'opportunité d'une médiation pénale selon certains critères tels que les antécédents du contrevenant ou encore sa fréquence de consommation (régulière ou occasionnelle, si l'information lui est accessible).

Dans un second temps, le tribunal de police a également la possibilité de recourir à une peine judiciaire éducative en invitant le justiciable à suivre une formation adaptée à sa situation : il s'agit d'une condition probatoire appliquée à la suspension du prononcé ou au sursis. Ce dispositif permet au justiciable de suivre un module de formation en lien avec l'infraction commise. Par ailleurs, le juge du tribunal de police s'est vu récemment accordé la possibilité de prononcer une peine de probation autonome. Dans la pratique, le recours à cette peine n'en est qu'à ses débuts mais elle permet, elle aussi, d'ouvrir la voie à une peine davantage éducative.

Il est fait état d'une disparité dans l'application des mesures et peines judiciaires éducatives selon et au sein même de l'arrondissement judiciaire. Il serait, par ailleurs, opportun de promouvoir la formation comme alternative à la sanction pécuniaire dont la portée et les effets semblent relativement limités.

Enfin, il importe de ne pas perdre de vue que la conduite sous influence de drogues peut révéler une addiction problématique du conducteur à des substances illicites. Il paraît donc également nécessaire de soutenir le suivi thérapeutique avec la remise d'attestations du suivi comme condition probatoire cumulée.



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

**Date de la version 17/05/2017**  
Page 76 de 80

**Recommandation : 3.14**

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Recommandations du groupe de travail « Conduite sous influence de drogues » en vue des**  
**EGSR-W de 2017**

**Évaluation de la formation dans le cadre de la médiation pénale et de la condition probatoire lors de la suspension du prononcé ou du sursis dans le cadre de la conduite sous l'influence de drogues**

*3.14. Le CSWSR recommande que les autorités compétentes (le SPF Justice et le SPF Intérieur) envisagent le financement d'une évaluation de la formation, par un service de recherche scientifique, en vue de connaître leurs effets sur le taux de récidive des personnes ayant suivi la formation.*



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 77 de 80

**Développement :**

La procédure de médiation pénale (art. 216ter du Code d'instruction criminelle) organise la formation comme mesure alternative aux poursuites. Des études ont déjà été menées notamment sur les taux de récidive dans le cadre de violences intrafamiliales à la suite de formations reçues. Il semblerait pourtant que les effets de la formation des conducteurs sous influence de drogues sur le risque de récidive n'aient pas encore fait l'objet d'une étude spécifique en Belgique.

Il importe de soutenir l'idée d'un projet d'évaluation portant sur la formation dans le cadre de la médiation pénale, sachant toutefois qu'une évaluation de l'impact de ces formations sur le taux de récidive est une démarche scientifiquement ardue, les données étant difficiles à récolter.

L'évaluation doit être menée par un organisme de recherche scientifique, qu'il s'agisse d'un service universitaire (en faculté de droit et de criminologie d'une université francophone) ou de l'INCC (Institut national de criminalistique et de criminologie – Direction opérationnelle Criminologie).

Concernant le dispositif méthodologique en vue de produire les données qualitatives et/ou quantitatives utiles à une meilleure connaissance du processus, il importe de laisser, à l'équipe de recherche désignée, le soin de l'élaborer. La pertinence de procéder à la comparaison entre un groupe expérimental et un groupe contrôle est à confirmer selon l'hypothèse de recherche formulée. Une démarche qualitative de recueil des données serait nécessaire afin d'entrer dans la complexité des représentations des sujets et de leurs pratiques.

**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

Date de la version 17/05/2017  
Page 78 de 80

**V. ANNEXE II : ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE**

**Tableau 1 : Les 10 dernières années en chiffres**

Année	Accidents corporels	Blessés	Décédés 30 jours	D30/ million d'hab	D30 / milliard de voy-km	Gravité des accidents
2007	13 802	18 669	512	149,0	8,7	37,1
2008	13 489	18 347	414	119,8	7,1	30,7
2009	13 691	18 523	434	124,9	7,4	31,7
2010	13 061	17 640	373	106,6	6,3	28,7
2011	13 448	17 980	404	114,6	6,9	30,0
2012	12 265	16 617	349	98,4	6,0	28,5
2013	11 534	15 449	316	88,7	5,4	27,4
2014	11 732	15 514	305	85,3	5,2	26,0
2015	11 462	15 194	326	90,8	5,6	28,4
2016			+300			
Evolution sur 10 ans						

Source : AWSR et SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium



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

### **Projet de plan wallon de la sécurité routière**

### **Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 79 de 80

#### **VI. ANNEXE III : INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LA VITESSE EXCESSIVE ET INADAPTÉE**

Quand on parle de vitesse, on fait généralement allusion à la vitesse excessive qui est le fait de rouler à une vitesse supérieure à la vitesse autorisée. Il ne faut toutefois pas négliger tous les cas où il n'est pas raisonnable de rouler à la vitesse autorisée (météo défavorable, trafic dense, chaussée dégradée...). Si l'utilisateur ne modifie pas sa vitesse en fonction des circonstances, on parle de vitesse inadaptée. Cette notion est évidemment beaucoup plus floue que celle de vitesse excessive. Mais les deux doivent être traitées pour assurer un trafic convivial.

Plus la vitesse pratiquée est élevée, plus le risque d'accident est important. Plusieurs facteurs expliquent cette relation.

- Au plus la vitesse pratiquée est élevée, au moins l'adhérence au sol est importante et au plus la perte de contrôle du véhicule dans les courbes est probable.
- Au plus la vitesse pratiquée est élevée, au plus il est difficile pour le conducteur d'anticiper les dangers. En effet, l'utilisateur a besoin d'un certain laps de temps pour détecter un danger potentiel dans le flux continu d'informations qu'il reçoit, il a besoin d'un certain laps de temps pour décider de réagir ou non et d'adapter sa réaction et enfin, il a besoin d'un certain laps de temps pour exécuter l'action. Au plus la vitesse est élevée, au moins il a de temps pour effectuer cette procédure.
- Au plus la vitesse pratiquée est élevée, au plus la distance d'arrêt est longue.
- Au plus la vitesse pratiquée par un usager est élevée, au plus il est difficile pour les autres usagers d'évaluer sa vitesse. Il est donc aussi plus dur pour les autres usagers d'adopter un comportement approprié. (Cet aspect est d'autant plus vrai pour les deux-roues motorisés qui sont plus fins et pour lesquels la vitesse est difficile à évaluer).

À côté de la vitesse absolue, les différences de vitesse jouent aussi un rôle important sur le risque d'accident. Ce facteur joue au niveau de la route et au niveau du véhicule. Plus une route enregistre un trafic avec de grandes différences de vitesse entre les véhicules, moins elle est sûre. Et plus un usager circule au-dessus de la moyenne de vitesse, plus son risque personnel d'être impliqué dans un accident sera élevé (il n'y a, par contre, pas de sur-risque mis en évidence pour les véhicules roulant plus lentement que la vitesse moyenne).

Si la vitesse pratiquée est un facteur important dans la survenue des accidents de la circulation, la vitesse d'impact est, comme nous le verrons, le facteur principal de la gravité des accidents.

En cas de collision entre deux véhicules ou entre un véhicule et un obstacle, la quantité d'énergie mécanique (cinétique) est absorbée instantanément par les « objets » en présence. Comme nous le confirme la formule permettant de calculer l'énergie cinétique ( $E_c = \frac{1}{2} m v^2$ ), plus la vitesse d'impact



**Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière**  
**Projet de plan wallon de la sécurité routière**  
**Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020**

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

Page 80 de 80

est importante, plus l'énergie libérée est grande. L'énergie est fonction du carré de la vitesse, l'effet de la vitesse s'intensifie donc rapidement à chaque unité de vitesse supplémentaire.

Une solution à long terme est de généraliser l'ISA (Intelligent Speed Adaptator) et la moitié des Wallons y sont déjà favorables. Toutefois, l'outil n'est pas encore tout à fait mature, il faut donc trouver d'autres solutions en attendant. La sensibilisation est un des outils à utiliser.

L'AWSR travaille chaque année sur le thème de la vitesse dans ses campagnes de sensibilisation mais malheureusement cela ne suffit pas à créer des changements forts de comportement au sein de la population. Il faut donc coupler la sensibilisation avec de la répression. Une moitié de la population comprend cette stratégie puisque la moitié des Wallons trouvent les radars utiles. Il en reste néanmoins un peu plus d'un quart qui les trouvent inutiles pour la sécurité routière. C'est sans doute parmi cette deuxième catégorie que l'on trouve les 16 % de conducteurs qui ont un avertisseur de radar et les 5 % qui ont même un brouilleur de radar.