

**Recommandation : 1**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 1**

**Mise en place d'un groupe de travail sur la régionalisation de la formation à la conduite et des centres d'examens**

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

- *préparation du transfert des compétences relatives à la formation à la conduite et aux centres d'examens au niveau régional ;*
- *opportunité d'intégrer une formation sur la partie théorique et une évaluation dans le cadre du cursus scolaire (une telle intégration a déjà été réalisée en Flandre sous le nom « Rijbewijs op school » ;*
- *organisation d'une meilleure intégration des niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education) et de son évaluation au sein de la formation à la conduite ;*
- *intégration du permis par étapes en Belgique, idéalement de façon concertée avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre, avec discussion en particulier sur :*
  - *analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivie d'un examen spécifique ;*
  - *la nécessité de prévoir, dans le processus d'accession au permis de conduire, une meilleure évaluation des qualités dont les candidats au permis de conduire doivent disposer pour développer une conduite sécurisée ;*
  - *analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire (formation post-permis) dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivie d'un examen spécifique ;*
  - *le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs novices qui devrait être réduit à 0,2 g/l pendant une période probatoire d'un an. La mise en place de cette mesure devrait s'accompagner d'une campagne d'information et de sensibilisation pour en assurer l'acceptation sociale auprès des conducteurs novices ;*
  - *de l'interdiction de la conduite non accompagnée de nuit pendant une période à déterminer ;*



- *organisation des conditions nécessaires à une meilleure évaluation des différents modèles d'obtention du permis de conduire et notamment les conditions nécessaires à une liaison du fichier « permis de conduire » aux fichiers des accidents ;*
- *réflexions sur les conditions éventuelles à imposer aux formateurs dans le cadre de la filière libre. Un projet de réforme de la formation pour la catégorie B a déjà été initié dans le cadre de la Commission fédérale pour la sécurité routière. Il s'articulait autour de deux concepts de base : une formation professionnelle de base suivie d'un nombre d'heures de conduite (120 heures) accompagnée (guide non-professionnel). (Il faudrait prévoir une formation minimale pour le guide) ;*
- *intégration de la conduite de nuit dans la formation à la conduite ;*
- *développer, en concertation avec les différents acteurs, les objectifs auxquels doit répondre une formation à la conduite automobile, ceci pour chaque catégorie de permis de conduire, et les fixer sous forme de curriculum ...*

#### **Commentaires :**

Le SPF Mobilité et Transports a mis en place un groupe de travail en vue de proposer une réforme de l'accès au permis "B" en vue d'améliorer la formation à la conduite et notamment de mieux prendre en compte les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Drivers Education). Le groupe de travail incluait des représentants des trois Régions, puisque la formation à la conduite est une compétence régionale depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ( pour la Wallonie, l'entité réceptacle est la DGO2). Le rapport final du groupe de travail a été transmis à la DGO2 et est disponible sur demande. Un groupe de travail a été mis en place au sein de la DGO2 afin d'analyser les modalités de mise en œuvre de la révision de la formation à la conduite permis "B". Un rapport adapté a été finalisé et après accord du ministre, un projet de réforme de la formation à la conduite a été présenté en première lecture au Gouvernement wallon le 30/03/2017 et a été soumis au CSWSR pour avis. Le document prévoit une uniformisation des formations des divers intervenants de la formation à la conduite.

#### **Obstacles rencontrés :**

- 1) Les écoles de conduite sont, pour des raisons évidentes, fortement opposées à la filière libre. À ce jour, aucune étude n'a cependant pu démontrer une sur-représentation des conducteurs ayant suivi le filière libre, dans les accidents graves au cours des trois années ayant suivi l'obtention du permis de conduire.
- 2) Une réforme de la formation au permis "B" semble indispensable pour limiter la sur-accidentalité des premiers mois qui suivent l'obtention du permis. Une réforme de la formation au permis "B" impliquera cependant une augmentation des coûts liés à une meilleure formation. Cette augmentation des coûts devrait cependant être analysée en fonction des coûts que représentent la possession d'un véhicule.



Wallonie



**Évolution attendue :**

L'objectif semble être de mettre en place la nouvelle formation à la conduite en 2018.

**Recommandation : 2**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 2****Sensibilisation ciblée sur les conducteurs novices**

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

- *une information sur les comportements à risque :*
  - *excès de vitesses et vitesse inadaptée ;*
  - *conduite sous influence de l'alcool – influence de l'âge ;*
  - *conduite sous influence de drogues ;*
  - *influence des médicaments ;*
  - *impact de la fatigue au volant ;*
  - *impact du port de la ceinture et airbags ;*
- *une information sur les sources de distraction au volant ;*
- *une information sur la sécurité active et passive et sur la capacité des véhicules à protéger les occupants (jusqu'à 35 km/h en choc latéral, 65 km/h en choc frontal) ;*
- *une information sur les situations à risque les plus fréquentes avec des usagers faibles, piétons, cyclistes, motards ;*
- *une information sur l'autoévaluation de ses aptitudes à la conduite et des facteurs susceptibles de dégrader – temporairement ou non – cette aptitude.*

*La brochure pourrait aussi être complétée par des informations sur l'éco-conduite ainsi que sur les instances actives en matière de sécurité routière. Les sites Internet consacrés à la sécurité routière devraient également être mentionnés.*



*La brochure devrait idéalement être réalisée au sein d'une instance centrale et pouvoir être mise à disposition – au moins pour partie gratuitement – dans les services qui se chargeraient de sa distribution.*

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

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

**Commentaires :**

Cette recommandation n'a pas été mise en œuvre par l'AWSR en 2015 étant donné qu'une révision de la formation à la conduite est en préparation. La nouvelle formation à la conduite « permis B » intégrera beaucoup mieux les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE, dont notamment l'anticipation des situations à risque et l'autoévaluation. Une collaboration sera mise en place entre l'AWSR, la DGO2, le GOCA et les auto-écoles pour la mise à disposition du matériel didactique dans le cadre de la formation à la conduite permis « B ».

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 3.1**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

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

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

**Commentaires :**

Depuis la présentation des 76 recommandations du CSWSR lors des États généraux Sécurité routière le 15 juin 2012 et l'approbation des recommandations du CSWSR par le Gouvernement wallon du 7 juin 2012, un projet de plan d'action en vue de mettre en œuvre les recommandations du CSWSR a aussi été approuvé par le Gouvernement wallon le 7 février 2013.

Le 26 septembre 2013, le Gouvernement wallon a décidé d'approuver le financement de l'AWSR, ce qui a permis la constitution de l'Agence le 14 octobre 2013.

Lors de sa séance du 20 février 2014, le Gouvernement wallon a décidé que l'AWSR est l'entité réceptacle des compétences régionalisées – communication/sensibilisation à la sécurité routière. En mars 2014, a eu lieu la signature de la convention-cadre Gouvernement wallon - AWSR qui fixe les 5 missions à l'AWSR :

1. Présidence, logistique et secrétariat du CSWSR et de ses groupes de travail.



2. Organisation du volet « Communication/sensibilisation » vers le grand public ou des groupes cibles spécifiques, en vue d'améliorer le comportement des usagers de la route. Ce volet sensibilisation organisera notamment les sensibilisations via les panneaux le long du réseau routier durant les périodes mises à la disposition de l'AWSR par la Direction générale opérationnelles des Routes et Bâtiments (DGO1) et la Société de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO).

3. Mise en place d'une direction « Politique criminelle » chargée notamment d'émettre un avis et des conseils sur les plans zonaux de sécurité et sur les actions réellement entreprises, en vue d'assurer une politique efficace de contrôle et de sanctions dans une approche combinant la sensibilisation et le contrôle pour améliorer le comportement des usagers de la route.

4. Mise en place d'une direction « Statistiques, analyses et recherches » chargée de rassembler les données disponibles et de les analyser pour objectiver l'insécurité routière en Wallonie.

5. Mise en place de l'activité « Assistance aux victimes » conformément aux recommandations du CSWSR.

En mai 2014, a eu lieu le versement du subside 2014 à l'AWSR, ce qui a permis l'installation de l'Agence dans ses locaux administratifs et l'engagement progressif de collaborateurs.

En janvier 2016, l'AWSR comportera 16 collaborateurs :

- Quatre pour le département "Communication /sensibilisation".
- Deux pour le département "Politique criminelle".
- Trois pour le département "Statistiques, analyses et recherches".
- Quatre pour le département "Information et orientation des victimes de la route".

Depuis mi-2015, l'AWSR est donc pleinement opérationnelle.

De nombreuses informations complémentaires sont disponibles sur le site [www.awsr.be](http://www.awsr.be) ou le site [www.tousconcernés.be](http://www.tousconcernés.be).

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 3.2**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 3.2****Organisation de campagnes régionales de sensibilisation-répression**

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

- *vitesse excessive et inadaptée ;*
- *conduite sous l'influence de l'alcool ;*
- *port de la ceinture de sécurité.*

*Ces campagnes devront intégrer les volets suivants :*

- *planification des actions de la police fédérale et des zones de polices locales ;*
- *information vers les asbl actives en matière de sécurité routière et collaborations en vue de déclinaisons locales de la campagne ;*
- *rappel de la campagne vers les zones de polices locales au moins un mois avant la campagne ;*
- *diffusion de la campagne via les réseaux sociaux Internet ;*
- *conférence de presse et actions vers les médias en présence de la police fédérale, de la police locale et des asbl ;*
- *communication régulière des résultats des contrôles par les forces de police vers les médias.*

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





### Commentaires :

En 2015, les thématiques recommandées par le CSWSR ont fait l'objet de campagnes, à savoir :

- Vitesse : août et octobre.
- Ceinture : septembre.
- Alcool : juin et décembre.

Les thématiques et périodes des campagnes de l'AWSR ont été annoncées dès 2014 aux zones de police locale, à la police fédérale et aux parquets par le biais d'un calendrier annuel, de manière à ce que des actions de contrôles puissent être planifiées suffisamment à l'avance. Elles ont également été rappelées lors des réunions organisées par le réseau des coordinateurs de trafic.

Chaque campagne a fait l'objet d'un mail de rappel et d'information aux chefs de corps et aux responsables circulation et d'un envoi postal aux responsables circulation, avec des affichettes de la campagne et, dans certains cas, des dépliants d'information sur la thématique traitée. À cette occasion, l'AWSR a sollicité le soutien des zones de police pour l'organisation de contrôles liés à ces campagnes, dans la mesure de leurs possibilités et en concertation avec les autorités judiciaires. Une réunion réunissant les directeurs coordinateurs, un représentant de la police fédérale et un représentant de la justice a été organisée au mois de juillet 2015 à l'AWSR. L'importance de mener une approche intégrée « sensibilisation/répression » a été rappelée et préconisée par l'ensemble des participants. Dans la pratique, il est toutefois apparu que les zones n'étaient pas toujours en mesure de répondre favorablement à cette demande pour des raisons évoquées dans la rubrique « obstacles » ci-dessous.

Les campagnes ont été annoncées aux médias, au grand public et aux parties prenantes par le biais d'une conférence de presse ou d'un communiqué de presse et ont bénéficié de retombées dans la presse sous forme d'articles ou d'interviews radiophoniques ou télévisées. Les thématiques de certaines campagnes ont fait l'objet de « capsules d'info » où un représentant de l'AWSR est intervenu en tant que spécialiste, dans des émissions TV comme l'émission « Juste à temps » ou « Air de familles » sur la RTBF.

Elles ont par ailleurs été intégrées sur le site corporate de l'AWSR ([awsr.be](http://awsr.be)) et, dès septembre 2015, sur un site spécifique reprenant toutes les campagnes et les outils développés dans ce cadre ([tousconcernés.be](http://tousconcernés.be)). Elles ont aussi été relayées sur les réseaux sociaux à partir du mois de juin 2015, via Facebook et Twitter.

Le site corporate de l'AWSR a été modifié de manière à intégrer une rubrique spécifique permettant de relayer les actions des différentes zones (contrôles de police). L'AWSR a dès lors invité régulièrement les forces de police à lui communiquer régulièrement les actions prévues et les résultats obtenus, et leur a également rappelé l'importance d'informer la presse à ce sujet, de manière à augmenter le risque subjectif d'être contrôlé auprès de la population.

L'AWSR a développé ou fait l'acquisition de matériel de sensibilisation pouvant notamment être mis à la disposition des diverses associations (et de celle des zones de police) : dépliants informatifs, parcours « alcool », balances « vitesse », éthylomètres ... Des collaborations ont également vu le jour dans le cadre du projet « BackSafe » (voir recommandation 5).



Un travail d'information et de prospection complémentaire s'avère nécessaire afin de déterminer le cas échéant les axes de collaboration avec les asbl dans le cadre des campagnes.

Un aperçu des éléments de chaque campagne est joint en annexe.

#### **Obstacles rencontrés :**

##### *Contrôles de police :*

La planification des actions de police mérite d'être optimisée. En effet, la régionalisation de la sensibilisation étant toute récente, une certaine confusion a régné au sein des zones de police locale quant au champ de compétences des différents intervenants et des priorités à accorder aux diverses sollicitations. Le calendrier des campagnes de l'année suivante est communiqué en fin d'année vers les parquets, la police fédérale et les zones de police.

##### *Probabilité subjective d'être contrôlé et sanctionné :*

Des communications des procureurs quant à l'impossibilité de traiter les procès-verbaux qui leurs sont transmis, le classement sans suite des procès-verbaux, ou la mise en place de quotas renforcent le sentiment d'impunité et pénalisent les actions de sensibilisation.

##### *Campagnes BOB :*

Suite à une décision du Ministre Prévot, en concertation avec ses homologues flamand et bruxellois, la thématique alcool est traité au travers d'une campagne BOB inter-régionale.

La stratégie et la production ont donc été confiées par l'IBSR à une agence de publicité externe via un appel d'offre. L'IBSR a joué le rôle de coordinateur entre les différents intervenants. L'AWSR dispose donc d'un champ de manœuvre réduit sur cette campagne étant donné que l'approche et les projets sont choisis sur la base d'une recommandation de l'IBSR et de ses partenaires, et doivent faire l'objet d'un consensus entre les partenaires (représentants des deux autres Régions, IBSR, Assuralia et Brasseurs Belges). La Région wallonne reste demandeuse d'une convention lui permettant de mener des campagnes BOB en Wallonie.

#### **Évolution attendue :**

##### *Planification des actions-communication avec les zones de police :*

Une rubrique extranet avec accès protégé pour les forces de police est en cours de développement sur le site corporate de l'AWSR. Elle leur permettra d'avoir accès à tout moment à des documents pouvant leur être utiles, comme les supports de campagne en version digitale (affiches, dépliants, banniers ...), mais aussi des rapports de réunion, des informations spécifiques ...

##### *Volet informatif :*

Des démarches devront être entreprises auprès des directeurs des médias audio-visuels afin que les thématiques de sécurité routière fassent l'objet d'une attention plus soutenue dans le contenu éditorial, à l'instar de ce qui se fait en France.

**Recommandation : 3.3**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

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

*Le CSWSR recommande qu'une campagne d'information et de sensibilisation soit organisée sur les risques de l'endormissement au volant au moins annuellement. Idéalement, ce thème devrait être repris par les médias, en particulier par les chaînes télévisées, de façon similaire à ce qui est régulièrement organisé en France (émissions centrée sur les activités des forces de police, sur les activités des services d'urgence, sur la sécurité routière ...).*

**Commentaires :**

L'endormissement au volant a fait l'objet d'une campagne en février 2015. Celle-ci a été lancée lors d'une conférence de presse en présence du Ministre Prévot et de 2 spécialistes de la thématique. Elle a été relayée dans les médias.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Des démarches devront être entreprises auprès des directeurs des médias audio-visuels afin que cette thématique, tout comme les autres grandes thématiques de sécurité routière visées aux recommandations 3.2 et 3.4 notamment, fassent l'objet d'une attention plus soutenue dans le contenu éditorial, à l'instar de ce qui se fait en France.

**Recommandation : 3.4**

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

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

Date de la version 24/04/2017

Date impression 24/04/2017

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

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

*Cette campagne devra intégrer les volets suivants :*

- *planification des actions de la police fédérale et des zones de polices locales ;*
- *information vers les asbl actives en matière de sécurité routière et collaboration étroite avec ces dernières en vue de déclinaisons locales de la campagne ;*
- *rappel de la campagne vers les polices locales au moins un mois avant la campagne ;*
- *diffusion de la campagne via les réseaux sociaux Internet ;*
- *conférence de presse et actions vers les médias en présence de la police fédérale, de la police locale et des asbl ;*

*Communication régulière des résultats des contrôles par les forces de police vers les médias.*



Wallonie

**Commentaires :**

Cette thématique n'était pas reprise au calendrier 2015 et sera traitée en 2016. Elle sera notamment intégrée dans la campagne "accidents de week-end" prévue en juin 2016. Des contrôles TISPOL "alcool/drogues" sont d'ailleurs planifiés à cette époque. Elle pourra également être intégrée dans les campagnes ciblées à destination des jeunes conducteurs.

En ce qui concerne le volet contrôle, de nombreuses recommandations seront présentées par le CSWSR aux EGSR-W 2017 en vue d'optimiser les contrôles de la conduite sous influence de drogues.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 4.1**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 4.1****Une politique de contrôle optimisée**

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

- 1) Recherche permanente des meilleures pratiques en matière d'élaboration des volets sécurité routière en liaison étroite avec le Centrex (Centre d'expertise de la police intégrée) ;*
- 2) Recueil des objectifs globaux : plan fédéral de sécurité, plan national de sécurité, Collège des procureurs généraux, objectifs en matière de sécurité routière de la Région, objectifs des autorités locales. Évaluation des résultats par rapport aux objectifs fixés lors du plan précédent ;*
- 3) Analyse de la situation particulière de la sécurité routière au niveau local – statistiques d'accidents, statistiques en matière de contrôle, analyse des comportements des usagers, zones à risque, activités à risque, activités particulières justifiant un renforcement des contrôles à certaines heures et à certains endroits, présence de zones à haut risque identifiées par le Service public de Wallonie ... Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces ;*
- 4) Fixation des priorités et des objectifs en matière de sécurité routière – objectifs en termes de comportement des usagers, de contrôle et d'évolution des accidents. Ces objectifs doivent normalement respecter les règles SMART : spécifique, mesurable, adhésion, réalisable, lié au temps ;*
- 5) Recueil du contexte global et mise en place des collaborations (CSWSR, IBSR, police fédérale, coopération avec les zones voisines ...) ;*



- 6) *Élaboration du volet sécurité routière du plan local de sécurité et détermination des ressources et des budgets nécessaires ;*
- 7) *Suivi de la mise en œuvre du plan ;*
- 8) *Mise en place des mesures correctrices, si nécessaire, dans le cadre d'une approche qui s'inscrit dans le cercle PDCA de Deming habituellement utilisé dans les approches « Qualit » : plan, do, check, act.*

#### **Commentaires :**

Lors de l'élaboration de la présente recommandation, le CSWSR ne disposait que de la déclaration de politique générale du Gouvernement fédéral qui prévoyait le transfert aux Régions du fonds de sécurité routière. Les moyens afférents aux compétences qui demeureront du ressort de l'autorité fédérale resteront au niveau fédéral. Les autres moyens seront transférés aux Régions. Ce transfert aurait permis aux Régions de jouer un rôle plus pro-actif dans la rédaction des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité.

Cependant, la loi spéciale du 6 janvier 2014 n'organise pas la régionalisation du fonds de sécurité routière.

Les Régions ne disposent donc d'aucun cadre légal leur permettant d'imposer des modifications dans l'élaboration des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité.

L'AWSR a cependant adressé un courrier à la Commission permanente de la police locale (CPPL) en vue de pouvoir recevoir et analyser les volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité, et a reçu en date du 29 septembre 2015 un accord de principe. Ces plans zonaux ont été transmis à l'AWSR directement du SPF Intérieur le 23 octobre 2015. Une analyse de ceux-ci est en cours.

Idéalement, l'étape suivante consistera à ce que l'AWSR reçoive tous les plans d'actions annuels des zones de police en matière de sécurité routière, ceux-ci n'étant plus systématiquement envoyés au SPF Intérieur.

Un recueil a également été effectué par l'AWSR sur les objectifs globaux aux niveaux du plan national de sécurité et de la déclaration de la politique régionale de la Wallonie sur les aspects de sécurité routière. Par ailleurs, l'AWSR a collaboré avec la DGO1 à la rédaction du volet sécurité routière de la nouvelle note-cadre de sécurité intégrale préalable à la rédaction du plan national de sécurité 2015 - 2020.

Malheureusement, l'évaluation des actions réalisées est impossible à l'heure actuelle faute d'un encodage systématique de celles-ci par les zones de police locale dans ISLP.

Enfin, l'AWSR a établi une étroite collaboration avec Centrex notamment dans le cadre d'échanges de bonnes pratiques entre services de contrôles locaux, fédéraux et régionaux. La cogestion du réseau des coordinateurs de trafic en est aussi une belle illustration.





Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Le fonds sécurité routière n'est pas régionalisé.

**Évolution attendue :**

- 1) Analyse des plans d'actions annuels.
- 2) Meilleur encodage dans l'ISLP.

**Recommandation : 4.2**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

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

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

**Commentaires :**

Lors de l'élaboration de la présente recommandation, le CSWSR ne disposait que de la déclaration de politique générale du Gouvernement fédéral qui prévoyait le transfert aux Régions du fonds de sécurité routière. Les moyens afférents aux compétences qui demeureront du ressort de l'autorité fédérale resteront au niveau fédéral. Les autres moyens seront transférés aux Régions. Ce transfert aurait permis aux Régions de jouer un rôle plus pro-actif dans la rédaction des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité.

Cependant, la loi spéciale du 6 janvier 2014, n'organise pas la régionalisation du fonds de sécurité routière. De ce fait, la Région wallonne et l'AWSR ne disposent pas d'outils permettant la mise en œuvre de cette recommandation.



Wallonie



**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Recommandation abrogée.

**Recommandation : 4.3**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

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

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

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

*Le CSWSR recommande qu'un séminaire soit organisé annuellement à destination des zones de police de Wallonie en vue d'un échange des meilleures pratiques en matière de sécurité routière.*

**Commentaires :**

Lors de l'élaboration de la présente recommandation, le CSWSR ne disposait que de la déclaration de politique générale du Gouvernement fédéral qui prévoyait le transfert aux Régions du fonds de sécurité routière. Les moyens afférents aux compétences qui demeureront du ressort de l'autorité fédérale resteront au niveau fédéral. Les autres moyens seront transférés aux Régions.



Ce transfert aurait permis aux Régions de jouer un rôle plus pro-actif dans la rédaction des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité mais la loi spéciale du 6 janvier 2014 n'organise pas la régionalisation du fonds de sécurité routière.

Un commentaire est proposé dans la note cadre de sécurité intégrale en vue d'assurer un encodage des actions de contrôle par les polices locales.

**Obstacles rencontrés :**

- 1) Le fond sécurité routière reste une compétence fédérale, la Wallonie ne dispose donc pas d'un levier permettant d'influencer les volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité.
- 2) Il existe une certaine réticence des polices locales à transmettre les données concernant les contrôles réalisés par celles-ci.

**Évolution attendue :**

Recommandation abrogée.



Recommandation : 5

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

Recommandation : 5

### Évaluation de la sécurité routière par les exploitants de dancings

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

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

*Évaluation de la situation :*

- zone d'influence et moyens de transports utilisés ;
- moyens de retour alternatifs à disposition ;
- sécurité des abords du lieu ;
- situation en matière de conduite sous influence (très fréquente, fréquente...) : moyens à disposition des conducteurs pour tester leur niveau d'alcoolémie ;
- situation en matière de consommation de drogues (très fréquente, fréquente...) ;
- volet prévention qui pourrait et devrait comprendre des collaborations avec des instances actives en matière de sécurité routière et un volet répression à réaliser en concertation avec la police locale.

*En fonction de l'analyse de la situation, des actions correctrices doivent être prévues :*

- moyens alternatifs de déplacement ;



- *actions de sensibilisation avec des organismes actifs en matière de sécurité routière sur les problèmes majeurs identifiés ;*
- *informations sur les zones à risque proches ;*
- *mise à disposition de leaflets ;*
- *actions de prévention en matière de drogues...*

*Une collaboration avec les services de police doit être mise en place dans le cadre d'actions de contrôle. Le rapport doit être approuvé par les services de police avant d'être transmis aux autorités compétentes.*

**Commentaires :**

Voir recommandation 6.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.

**Évolution attendue :**

Néant.

**Recommandation : 6**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

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

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

*Ce volet sécurité routière devrait prévoir une analyse de la situation et comporter au moins 3 ou 4 actions reprises dans la liste ci-dessous (un tel règlement ou ligne de conduite devrait être voté par le conseil communal) :*

- *moyens de transport qui seront utilisés et moyens de transport alternatifs à la voiture ou à la moto (par exemple, collaboration avec les TEC en vue de mettre en place un circuit spécifique) ;*
- *actions en faveur des carpoolings ;*
- *actions prises pour favoriser la désignation de conducteurs qui respectent les engagements ;*
- *risques de conduite sous influence d'alcool et mesures prises en matière de sensibilisation et de contrôles, mise à disposition de testeurs ;*
- *risques de conduite sous influence de drogues et mesures prises en matière de sensibilisation et de contrôles ;*
- *actions de sensibilisation pour les risques de conduite dans un état de fatigue avancé ;*
- *demandes de signalisation au moyen de barrières « nadar » à proximité des lieux de l'événement ;*
- *actions de sensibilisation vers les usagers faibles.*

*Ce volet sécurité routière devrait être réalisé en collaboration avec la police et/ou le service de prévention communal. La collaboration avec des instances actives en sécurité routière est largement souhaitable.*





### Commentaires :

Sur base de cette recommandation, la création d'un label destiné à promouvoir la prise en compte de la sécurité routière auprès des organisateurs d'événements festifs ou d'établissement à caractère festif a été décidée par le Gouvernement wallon le 7 février 2013.

L'Agence wallonne pour la Sécurité routière a été chargée par le Ministre Prévot de la mise en place, la gestion et la promotion de ce label, dénommé « BackSafe ».

Au sein de l'AWSR, c'est le département «Communication/sensibilisation» qui assure cette mission.

La première phase pour le lancement et la mise en place du label s'est déroulée comme suit :

- Identité graphique :

Le développement d'une identité graphique a été confié à une agence de communication. Elle a notamment abouti à un logo, déclinable en fonction des différents types d'événements/établissements festifs : festival – discothèque – horeca – fête de village.

- Notoriété :

Un onglet spécifique a été créé sur le site web de l'AWSR dès le lancement du label ([awsr.be](http://awsr.be)). Un url spécifique - [www.label-backsafe.be](http://www.label-backsafe.be) – est actif depuis octobre. Il renvoie vers la page hébergée sur le site de l'AWSR, laquelle est prête à être assortie de nouvelles pages dédiées d'une part, au grand public à la recherche de lieux labellisés, avec une cartographie et, d'autre part, aux établissements labellisés ou désireux de l'être.

Les événements des labellisés sont déjà et continueront d'être mis en avant sur les réseaux sociaux de l'AWSR à destination du grand public.

Le label a aussi été présenté dans le cadre des différentes activités de l'AWSR au secteur public, par exemple aux agents des Espaces Wallonie et du Téléphone vert à l'occasion d'une formation continue (mai), de réunions des coordinateurs du trafic des zones de police (mars et juin), au colloque annuel des conseillers en mobilité (juin). Il a également été évoqué dans un article dans le Cémaphore (magazine des conseillers en mobilité édité par le SPW) en avril, dans le numéro de septembre de « Vivre la Wallonie », dans le « Mouvement communal » de novembre ...

- Critères de labellisation :

Les critères d'obtention du label ont été définis et formalisés dans une convention de collaboration qui lie l'AWSR à chaque labellisé. Dans un premier temps, la convention a été rédigée pour les organisateurs de festivals et festivités en plein air (voir plus loin : 1<sup>e</sup> phase de labellisation). Il s'agit de critères permettant de garantir une fête «responsable», comme par exemple la mise à disposition d'eau potable gratuite sur les festivals, des boissons soft vendues à un tarif plus avantageux que les bières (Pils), des actions ou des messages de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière, la mise en place et/ou la « promotion » des modes de transport permettant de rentrer chez soi en toute sécurité (service de navettes ou de rapatriement, transports en commun, covoiturage, accords avec des taxis ...).



- Rencontre des opérateurs intermédiaires :

Les premières démarches ont été entreprises pour identifier et rencontrer divers opérateurs intermédiaires susceptibles de pouvoir jouer un rôle dans la mise en place du label, que ce soit en offrant aux organisateurs des solutions leur permettant de remplir les critères de labellisation ou pour assurer la promotion et le lancement du label dans leur « secteur ».

Ainsi, l'AWSR a rencontré plusieurs associations actives en matière de prévention et sensibilisation sur le terrain (Excepté Jeunes, Responsable Young Drivers, Modus Vivendi) ainsi que des organismes comme la Fédération horeca Wallonie, l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW), les TEC et la Société wallonne des eaux (SWDE).

- Première salve de labellisations : les festivals

Parallèlement, des contacts directs ont été pris avec des organisateurs d'événements. Il a été décidé de se concentrer sur les festivals et les festivités estivales. La labellisation de ces événements avait pour objectif « d'ouvrir la marche », de se positionner avec les premiers résultats concrets et de travailler sur la notoriété du label auprès des médias et du grand public.

Pour soutenir les actions de sensibilisation des festivals tout en se faisant connaître sur le terrain, l'AWSR a développé du matériel de sensibilisation qu'elle prête aux organisateurs (beachflags «points d'eau», badges pour les barmen, fanions et affiches pour les bars ...) et elle propose des actions de sensibilisation sur le terrain de manière ponctuelle, dans le cadre des campagnes de sensibilisation des jeunes conducteurs aux risques de la conduite sous influence. La vocation de l'AWSR n'est cependant pas d'assurer des actions de terrain. L'objectif est de mettre les organisateurs en contact avec les opérateurs intermédiaires les plus pertinents (voir plus haut).

Le label a officiellement été lancé en juin à l'occasion du festival Verdur Rock, premier événement labellisé. Une quinzaine de festivités ont été labellisés depuis (Ronquières Festival, Espéranzah, Gerpennes Open Air, G-Move, Rockante, Fêtes de Wallonie ...).

Les premières actions de communication (communiqué ou conférence de presse, relais sur les réseaux sociaux) ont bénéficié de retombées dans la presse et ont débouché sur des demandes proactives de la part de nouveaux organisateurs.

**Obstacles rencontrés :**

Il apparaît que certains facteurs créent un frein à la mise en place du label :

- offre limitée de transports en commun ou de taxis dans certaines régions et sur certaines tranches horaires. La mise en place de navettes spéciales (TEC ou privées) peut être envisagée, mais elle occasionne des frais supplémentaires qui ne peuvent pas être pris en charge par tous les organisateurs et risquent de pénaliser les petits événements. Les navettes vers de grandes gares ne constituent pas toujours une solution idéale dans la mesure où aucun train n'est parfois prévu avant le lendemain matin. La voiture reste dans ce cas le seul moyen de transport envisageable ;
- investissements financiers nécessaires pour obtenir le label : réalisation d'actions de terrain pour lesquelles un dédommagement financier est parfois demandé par les opérateurs, achat de matériel (signalétique, alcootests ...), mise en place de navettes TEC ou privées si les transports en commun habituels sont insuffisants ;



- investissements logistiques et administratifs : mise à jour du site web et de la page Facebook de l'organisateur, mise en place du matériel de communication sur le lieu de l'événement, prise de contact avec les différents opérateurs (taxis, TEC, SWDE, les services de police ...)
- concession de l'organisation de certains événements à des partenaires privés par le biais d'un cahier des charges qui ne prévoit pas le caractère obligatoire des critères d'obtention du label, entraînant une réticence et des conflits d'intérêt, par exemple avec les sponsors alcooliers.

### Évolution attendue :

L'AWSR a été chargée par le Ministre Prévot de coordonner un appel à projets label « BackSafe », qui permettra de jouer un rôle de levier pour l'implantation du label et notamment d'apporter une solution concernant les investissements financiers à engager par les organisateurs.

La deuxième phase du projet comporte les étapes suivantes :

1. Rencontre des intervenants dans les autres lieux festifs : horeca, discothèques, communes

La prochaine étape sera le lancement du label dans le secteur horeca en 2017. L'AWSR travaille sur le projet avec la Fédération horeca Wallonie et a pour objectif de lancer le label auprès des brasseries et grands cafés, en démarrant avec une dizaine d'établissements pilotes. Dans un second temps, la Fédération horeca Wallonie fera la promotion du label par le biais de ses réseaux de communication, offrant la possibilité à d'autres établissements de se faire labelliser. Une démarche proactive de promotion sera également entreprise par l'AWSR.

Ensuite, dans le courant de 2017, le label devrait être déployé dans les discothèques, en collaboration avec Modus Vivendi. En Wallonie, cette association promeut la réduction des risques dans le domaine de la santé et est l'initiatrice du label Quality Night, destiné à améliorer le bien-être des personnes qui sortent (sensibilisation et alertes drogues, IST, niveau sonore ...). Neuf discothèques sont labellisées.

Un critère facultatif « sécurité routière » a été ajouté ultérieurement, mais seules deux discothèques l'ont adopté. L'AWSR a pour objectif de rendre ce critère « BackSafe » obligatoire avec l'aide de Modus Vivendi, en apportant son soutien notamment en termes d'expertise et de matériel de sensibilisation. Les démarches sont en cours.

L'objectif suivant sera de faire connaître le label dans les communes, avec le soutien de l'UVCW. L'AWSR sera présente au salon des mandataires pour faire la promotion du label « BackSafe » auprès des communes et idéalement y labelliser une première commune.

En ce qui concerne les cercles étudiants, l'AWSR a labellisé deux événements estudiantins (le bal de l'ULG et le bal Helmo) au dernier quadrimestre. Des contacts ont ainsi pu être établis avec des associations estudiantines afin d'évaluer le type d'événement susceptible d'être labellisé, sachant que le public-cible est principalement celui qui se déplace en voiture, ce qui n'est pas le cas pour certaines fêtes estudiantines qui ont lieu sur campus.



Wallonie



CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## 2. Notoriété

Une réflexion va être entamée sur le matériel de communication existant et à développer pour une visibilité accrue.

**Recommandation : 7**

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

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

Date de la version 13/06/2017

Date impression 13/06/2017

**Recommandation : 7****Cours de sensibilisation pour les conducteurs en infraction**

*Le CSWSR recommande de lancer un projet pilote qui viserait à proposer aux jeunes conducteurs contrôlés en infraction (vitesse excessive, conduite sous influence, non-port de la ceinture) durant le week-end, une formation, alternative à une amende.*

*Cette formation s'appuierait sur une approche de groupe interactive, par des jeunes pour des jeunes, et viserait à les conscientiser sur les conséquences d'une conduite à risque.*

*Cette formation, axée sur les aspects positifs d'une conduite adéquate, devrait couvrir de 4 à 6 heures.*

*Une telle formation, destinée spécifiquement aux jeunes pourrait être organisée dans le cadre des mesures judiciaires éducatives, en particulier dans le cadre des formations en alternative à une perception immédiate.*

**Commentaires :**

Voir recommandation 44.1.

**Obstacles rencontrés :**

Néant.



Wallonie



**Évolution attendue :**

Néant.