

**RESUMÉ**  
des enseignements et  
recommandations  
issus  
des États généraux wallons  
de la Sécurité routière  
2020

---

Namur, 01/12/2020

© AWSR

## TABLE DES MATIERES

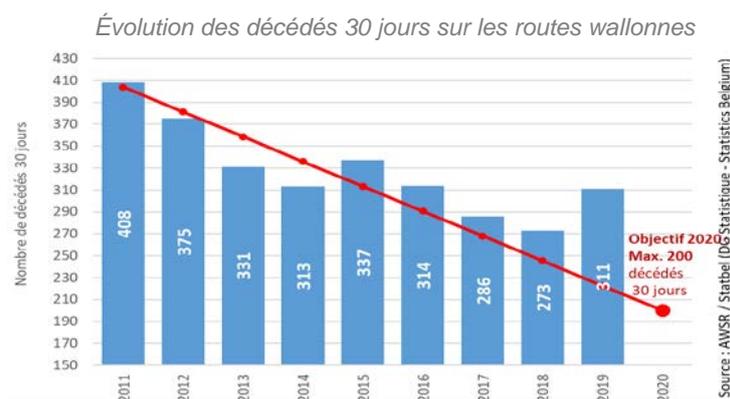
<b>I. INTRODUCTION .....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>II. PREMIERE PARTIE : RETOUR D'INFORMATION DU CITOYEN.....</b>	<b>- 5 -</b>
A. LA CONSULTATION CITOYENNE : ENSEIGNEMENTS .....	- 5 -
<i>Satisfaction actuelle .....</i>	- 5 -
<i>Adhésion aux mesures proposées.....</i>	- 6 -
<i>Engagement personnel à plus de sécurité routière.....</i>	- 7 -
<i>Suggestions aux ministres .....</i>	- 7 -
<b>III. DEUXIEME PARTIE : RETOUR D'INFORMATION DES EXPERTS.....</b>	<b>- 10 -</b>
A. LA CONDUITE EN AGLOMERATION .....	- 10 -
<i>Recommandation 1 : Réduire les vitesses de circulation en agglomération .....</i>	- 11 -
<i>Recommandation 2 : Augmenter la sécurité des modes actifs .....</i>	- 11 -
<i>Recommandation 3 : Limiter le nombre de victimes parmi les usagers d'engin de déplacement .....</i>	- 12 -
B. LA SECURITE VIA LES INFRASTRUCTURES.....	- 13 -
<i>Recommandation 1 : Instaurer un cadre d'analyse et de diffusion des statistiques d'accidents de la circulation.....</i>	- 13 -
<i>Recommandation 2 : Systématiser les mesures en faveur des modes actifs et conformes au principe d'accessibilité universelle.....</i>	- 14 -
<i>Recommandation 3 : Revoir la typologie routière pour plus de cohérence entre paysage et vitesse maximale autorisée.....</i>	- 15 -
<i>Recommandation 4 : Généraliser les analyses portant sur les abords de la route .....</i>	- 15 -
C. LE CONTROLE TECHNIQUE MOTO .....	- 15 -
<i>Recommandation 1 : Assurer une cohérence « nationale » quant au CT moto.....</i>	- 16 -
<i>Recommandation 2 : Pas d'obligation de contrôle technique moto périodique.....</i>	- 16 -
<i>Recommandation 3 : Contrôle technique motos obligatoire en cas de revente ou après un accident.....</i>	- 16 -
<i>Recommandation 4 : Être attentif à l'organisation opérationnelles des Contrôles .....</i>	- 16 -
<i>Recommandation 5 : Statuer et formaliser les modifications autorisées.....</i>	- 16 -
<i>Recommandation 6 : Contrôle de la pollution sonore : évolution légale.....</i>	- 17 -
<i>Recommandation 7 : Mesures alternatives pour améliorer la sécurité des motards.....</i>	- 17 -
D. LA CONDUITE SOUS INFLUENCE (CSI) : alcool et drogues.....	- 17 -
<i>Recommandation 1 : Renforcement du dispositif de contrôle et de sanction de la conduite sous l'influence de drogues illégales et harmonisation des pratiques .....</i>	- 18 -
<i>Recommandation 2 : Conscientisation du citoyen wallon sur le risque lié à la conduite sous l'influence de drogues illégales et diffusion d'informations utiles et dissuasives au sujet du cadre légal.....</i>	- 18 -

	<i>Recommandation 3 : Tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de l'alcool</i> .....	- 19 -
<b>E.</b>	<b>LES POURSUITES ET SANCTIONS</b> .....	- 19 -
	<i>Recommandation 1 : Renforcer le traitement automatisé des infractions de roulage afin d'augmenter le risque d'être sanctionné</i> .....	- 20 -
	<i>Recommandation 2 : Lutter contre la petite récidive en matière de vitesse afin de rendre la sanction cohérente et proportionnée en fonction de la gravité des faits</i> .....	- 20 -
	<i>Recommandation 3 : Soutenir toute initiative (associative) en matière de sanction éducative comme alternative à la perception immédiate ou à l'amende administrative</i> .....	- 21 -
	<i>Recommandation 4 : Promouvoir le recours à la sanction éducative comme alternative aux poursuites ou mesure probatoire, au-delà de l'aspect punitif</i> .....	- 22 -
	<i>Recommandation 5 : Tenir compte de la nature de l'infraction de roulage pour choisir le lieu de prestation d'un travail d'intérêt général ou d'une peine de travail autonome</i> .....	- 22 -
<b>F.</b>	<b>LE TRAFIC LOURD</b> .....	- 22 -
<b>IV.</b>	<b>CONCLUSION</b> .....	- 23 -

## I. INTRODUCTION

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 en 2011, l'année 2019 s'est clôturée avec 311 décès.



Pour soutenir l'ambition fixée par le Gouvernement wallon (DPR), à savoir atteindre un seuil limite de 200 tués sur les routes wallonnes en 2020, et de 100 en 2030 (pour atteindre la « vision 0 » en 2050), la poursuite des projets de sécurité routière entamés lors des États généraux de 2017, s'impose.

Il devient désormais impératif de renforcer les plans de sécurité routière par des initiatives à prendre sans trop tarder, afin de pérenniser les résultats obtenus sur 10 ans.

En effet, tandis que le nombre de victimes était en constante diminution en Wallonie, cette dernière année 2019 a été marquée par une inversion de la tendance baissière, imputable notamment à la croissance du nombre de victimes parmi les cyclistes, plus nombreux sur les routes wallonnes.

Evolution de la part des décédés 30 jours selon le type d'usager en Wallonie – 2018-2019

	Décédés 30 jours en 2018	Décédés 30 jours en 2019	Evolution en %
Piétons	34	39	+15%
<b>Cyclistes</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>+163%</b>
Cyclomotoristes	7	4	-43%
Motocyclistes	39	45	+15%
Occupants de voiture	158	177	+12%
Occupants de camionnette	14	9	-36%
Occupants de camion	7	5	-29%
Autres	6	11	+83%
Total	273	311	+14%

Source : AWSR et Statbel

Il est donc nécessaire, face aux ambitions de transfert modal également soutenues par le Gouvernement wallon, d'appréhender la sécurité routière en phase avec les modes de vies actuels, et ses vulnérabilités.

C'est dans le souci d'aider au mieux les décideurs actuels et acteurs de sécurité routière à la prise de décision dès 2021, que les États généraux wallons de la Sécurité routière se sont tenus le 1<sup>er</sup> décembre 2020. Bien entendu, ils s'inscrivaient dans la continuité de l'édition 2017.

Les États généraux wallons de la Sécurité routière, édition 2020 (EGSRW 2020), ont permis d'une part, de partager les recommandations d'experts en la matière, via le CSWSR (Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière). Celles-ci sont issues de groupes de travail qui ont porté sur les thèmes d'actualité suivants :

- La sécurité routière en agglomération
- Les infrastructures
- La conduite sous influence
- Le trafic lourd
- Le contrôle technique moto
- Les poursuites et sanctions

L'ensemble des recommandations formulées est rassemblé en deuxième partie de ce rapport.

D'autre part, et c'est sans aucun doute LA valeur ajoutée de cette édition 2020, puisque c'est une première en Wallonie, les EGSRW 2020 font également écho aux propositions et avis émanant des 10.000 citoyens mobilisés à davantage de sécurité routière en Wallonie, qui se sont exprimés via la consultation citoyenne de septembre 2020, organisée par l'AWSR.

Il était capital d'associer les différents usagers de la route aux orientations futures de la politique de sécurité routière en Wallonie, pour cerner les leviers possibles de changement de comportement.

Les citoyens (wallons) se sont exprimés quant à leur(s) :

- Satisfaction vis-à-vis de la sécurité routière
- Adhésion aux mesures proposées
- Engagement personnel à plus de sécurité routière
- Suggestions aux ministres

La synthèse des enseignements est résumée en première partie de ce rapport.

Ce rapport a pour ambition, en toute neutralité, de rassembler, sur les thèmes précités, et pour quel que niveau de pouvoir ou de décision que ce soit, plusieurs recommandations, états des lieux, leviers d'action, bonnes pratiques ou encore pistes de réflexions issues des EGSRW 2020, pour renforcer la sécurité routière d'ici 2021 à 2025.

Il se veut source d'idées applicables à court ou moyen terme, pour tout contributeur à la sécurité routière, dont Madame De Bue, Ministre wallonne en charge de la Sécurité routière.

## II. PREMIERE PARTIE : RETOUR D'INFORMATION DU CITOYEN

### A. LA CONSULTATION CITOYENNE : ENSEIGNEMENTS

Pratiquement tout le monde est appelé à se déplacer dans l'espace public, quel que soit son mode de transport. La sécurité routière, c'est l'affaire de tous, au quotidien.

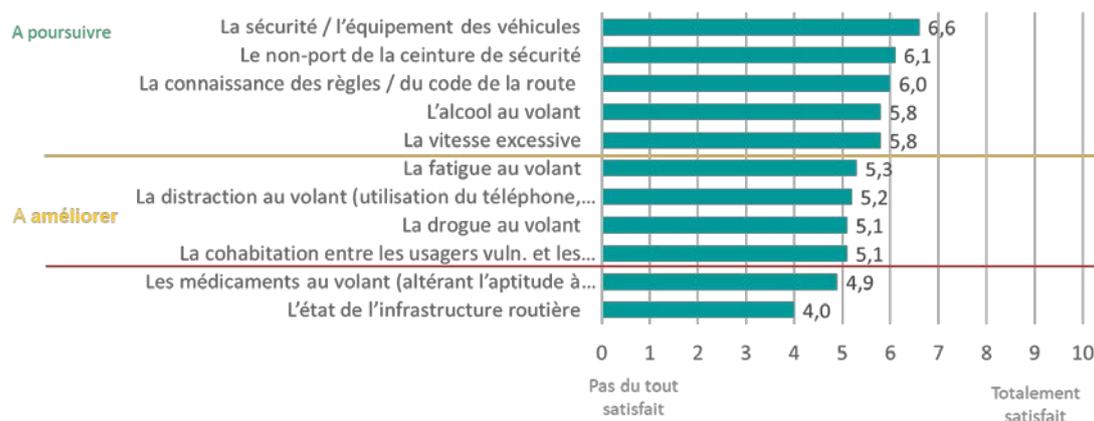
Pour assurer cette collecte d'information, l'AWSR, et l'institut de sondage *Dedicated*, ont réalisé séparément une même enquête visant à connaître l'avis des Wallons sur différentes mesures éventuelles visant à améliorer la sécurité routière et les invitant à soumettre leurs propres idées.

Le panel via le bureau externe a été réalisé afin d'assurer un échantillonnage représentatif des Wallons, ce qui a permis de connaître l'avis de groupes de personnes moins représentées dans la consultation citoyenne dont la participation était spontanée. Au total 10.000 participants se sont exprimés du 15/9/20 au 02/10/20.

#### 1) Satisfaction actuelle

Avant toute initiative, s'agissant de veiller à activer des mesures ayant de l'impact sur le comportement de sécurité routière des usagers wallons, il importe de cerner leur niveau de satisfaction actuel.

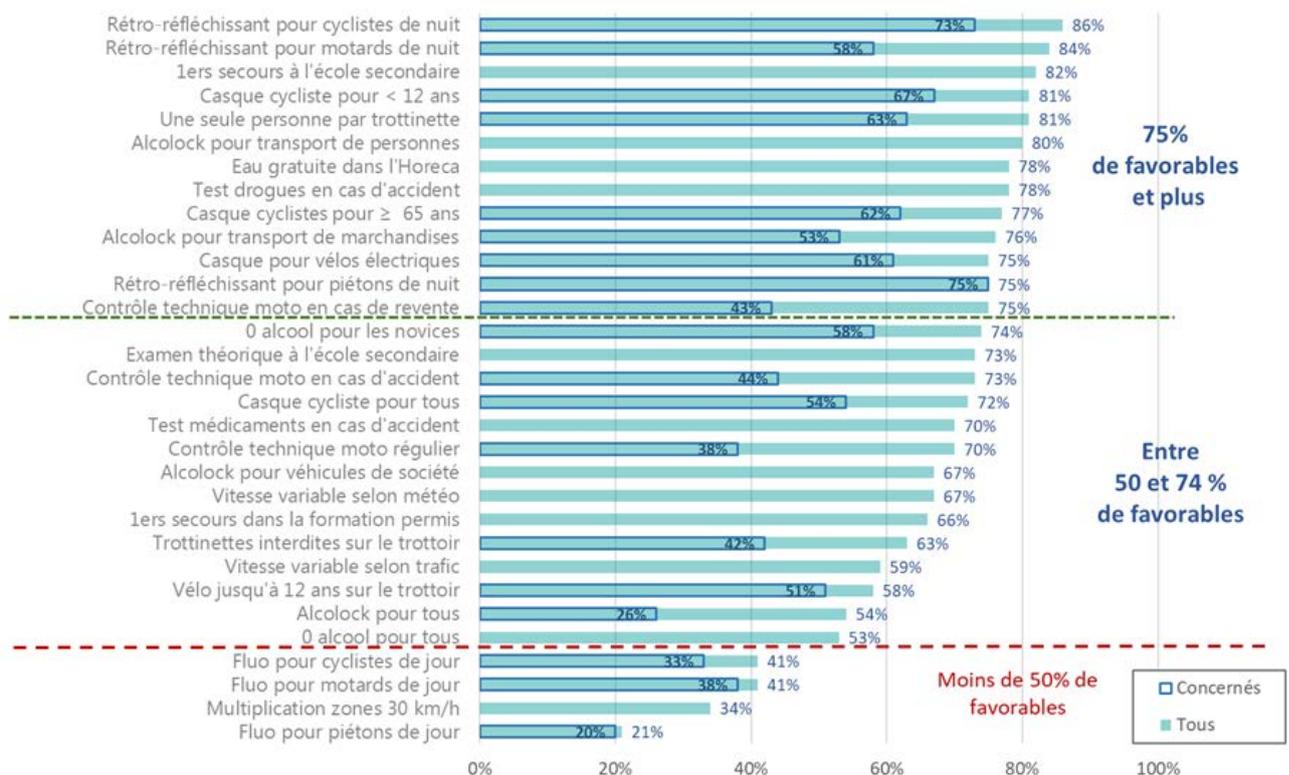
*Dans quelle mesure êtes-vous satisfait des actions menées aujourd'hui en Wallonie dans ces différents domaines ?*



Le message du citoyen est clair : s'agissant de la sécurité routière il attend davantage d'actions portant sur les problématiques liées à son mode de vie actuel, tels que la cohabitation entre usagers de la route, la drogue au volant, la distraction, la fatigue, et l'état des infrastructures routières. Et ce, au-delà des enjeux « classiques » que sont l'alcool, la vitesse, le Code de la route etc.

Fort heureusement, les travaux préparatoires aux EGSRW 2020, entamés en mars 2020 ont à bon escient porté sur la plupart de ces préoccupations. Les recommandations figurent dans la deuxième partie de ce rapport.

## 2) Adhésion aux mesures proposées



Parmi la trentaine de propositions formulées aux citoyens, qu'elles soient issues des travaux du CSWSR, de bonnes pratiques d'autres réseaux routiers, ou simplement innovantes, on notera que 19 d'entre elles récoltent un taux d'adhésion enthousiasmant de plus de 70 % (jusqu'à 86 %).

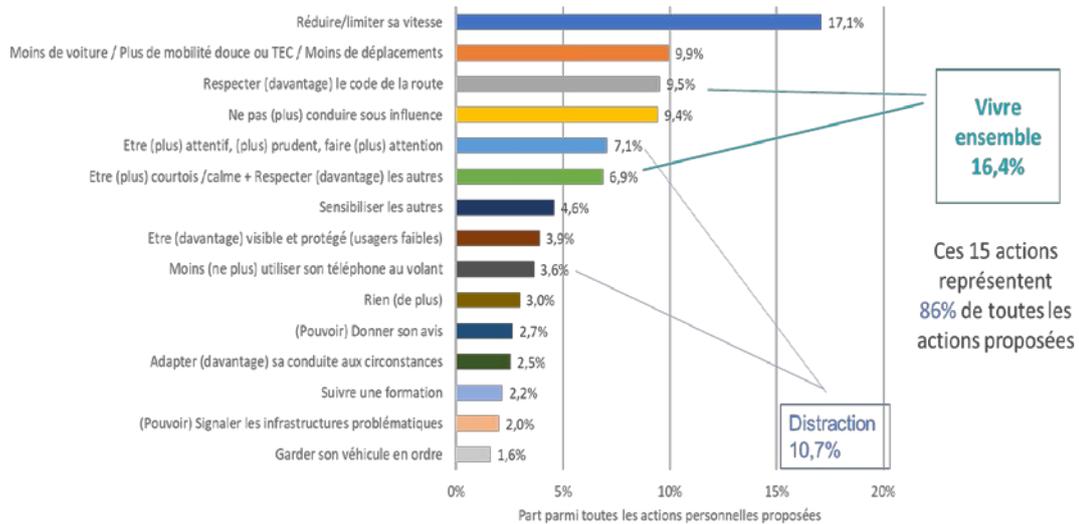
De quoi inspirer les décideurs et parties prenantes pour agir sans tarder.

En regard du taux de (in)satisfaction exprimée ci-avant et à la lecture du graphique, on comprend que l'obligation d'équipements de sécurité et /ou de visibilité suscitent l'adhésion, de même que les propositions relatives aux trottinettes, susceptibles d'améliorer la cohabitation et la sécurité entre usagers.

Les initiatives proposées en matière d'alcool, de drogue ou encore d'éducation sont également très appréciées.

Quant à la réduction de la vitesse, alors qu'elle fait sens si la météo ou le trafic l'exige, la démultiplication des zones 30 km/h semble être encore assez indigeste à ce jour pour le citoyen, avec un taux d'adhésion de 34 %.

### 3) Engagement personnel à plus de sécurité routière



Quant à l'implication personnelle du citoyen, à la lecture du graphique ci-dessus, trois enseignements-clés sont à souligner :

- Plus d'un usager sur 6 (17.1 %) se dit prêt à réduire sa vitesse, ce qui est une excellente nouvelle. Pour le stimuler à agir de la sorte, démultiplier les radars, les avertisseurs de vitesse, ou les ralentisseurs par exemple, serait de nature à l'y aider ;
- 16,4%, soit 1 usager sur 6 est mobilisé en faveur du vivre ensemble (respect du code, de l'autre, etc.) ;
- 1 citoyen /10 serait prêt à faire un effort quant à l'attention au volant ou les sources de distraction, notamment le GSM.

On se souvient que ces 2 derniers facteurs d'insécurité routière sont précisément les éléments vis-à-vis desquels les citoyens ont exprimé leur insatisfaction et demandent plus d'action de sensibilisation afin d'améliorer la sécurité routière.

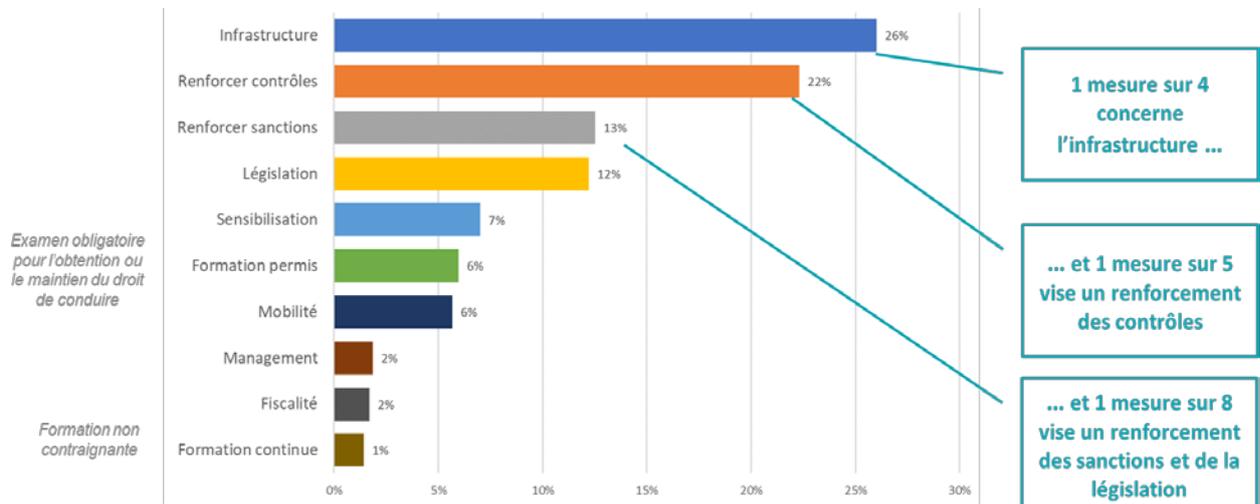
Des initiatives sont donc attendues dans ces domaines (formation, campagnes de sensibilisation, etc.)

Notons également l'ambition pour un transfert modal, plébiscitée 1 fois sur 10.

### 4) Suggestions aux ministres

Même si l'enquête portait essentiellement sur la sécurité routière en Wallonie, il est évident que le citoyen ne s'est pas embarrasé du fait qu'il s'agisse d'une matière de politique régionale ou fédérale. Nous ferons de même dans l'interprétation de la voix du citoyen.

Ce graphique illustre les principaux thèmes de recommandations du citoyen aux ministres.



Sans surprise, eu égard à son taux de (in)satisfaction exprimée en préambule, le citoyen :

- Plaide, dans 25% des cas, pour une infrastructure adéquate.
- Met l'accent, de façon importante, sur un renforcement des contrôles, et donc le respect des règles, quitte, pour les décideurs à devoir renforcer les sanctions ou adapter la législation aux modes de vie et de mobilité actuels.
- Exprime, de façon plus accessoire, la nécessité d'assurer sa connaissance et/ou compétence qui s'érode au fil du temps ou est simplement dépassée face aux évolutions du Code de la route sur les années.

Plus précisément, parmi **les 13.000 propositions formulées par les citoyens à destination des ministres**, et donc prioritaires pour les 10.000 citoyens qui se sont exprimés, il y a lieu de retenir les éléments suivants, pesant respectivement 57 % pour le top 10, 75 % pour le top 20, et 87 % pour le top 30.

Top	Mesures (regroupement)
1	Entretenir et sécuriser les routes
2	Contrôler davantage (globalement)
3	Augmenter et améliorer les infrastructures adaptées aux usagers vulnérables
4	Sanctionner plus sévèrement (globalement)
5	Contrôler davantage la vitesse
6	Diminuer les limitations de vitesse
7	Contrôler davantage la conduite sous influence
8	Améliorer la formation à la conduite
9	Vérifier régulièrement les connaissances et aptitudes
10	Promouvoir l'usage de la mobilité douce et le transport en commun

Top	Mesures (regroupement)
11	Sensibiliser sur les comportements dangereux et le respect du code de la route
12	Eduquer les enfants à la sécurité routière à l'école
13	Développer les limitations de vitesse dynamiques adaptées à la météo ou au trafic
14	Développer des routes lisibles
15	Limiter la vitesse ou la puissance des véhicules
16	Sanctionner plus sévèrement la conduite sous influence
17	Abaisser le taux d'alcool légal pour toute ou une partie de la population
18	Augmenter les limitations de vitesse
19	Contraindre l'usage pour toute ou une partie des voitures
20	Développer des aménagements routiers induisant ou limitant la vitesse

Top	Mesures (regroupement)
21	Se former ponctuellement (connaissances, aptitudes, maîtrise du véhicule)
22	Contraindre l'usage des camions
23	Sensibiliser à une meilleure cohabitation entre les usagers
24	Imposer un permis, une immatriculation, une taxe de circulation, une assurance aux piétons et/ou cyclistes et/ou EDM
25	Développer des routes qui assurent une meilleure cohabitation entre les usagers
26	Contrôler davantage l'utilisation du téléphone au volant
27	Renforcer le risque subjectif d'être contrôlé
28	Développer les peines à visée éducative
29	Sanctionner plus sévèrement l'utilisation du téléphone au volant
30	Sanctionner plus sévèrement les vitesses excessives

En conclusion, ces suggestions aux ministres résument bien les priorités exprimées au travers de l'ensemble de la consultation citoyenne.

Forts de cet éclairage somme toute pragmatique, nul doute que les acteurs, politiques ou non, locaux, régionaux et fédéraux seront à même de se concerter ou de prendre les initiatives requises pour faire écho aux demandes citoyennes de renfort de contrôles, de sanctions et d'éducation, au-delà d'infrastructures adéquates, a fortiori pour les usagers vulnérables.

### III. DEUXIEME PARTIE : RETOUR D'INFORMATION DES EXPERTS

Les recommandations qui suivent sont le fruit des différents groupes de travail, et ont été validées par le CSWSR, en préambule aux EGSRW du 1<sup>er</sup> décembre 2020.

Dans une préoccupation volontaire de concision, ce rapport rassemble néanmoins l'ensemble des recommandations. Elles seront commentées le cas échéant, ou simplement mentionnées, si elles parlent d'elles-mêmes.

#### A. LA CONDUITE EN AGLOMERATION

##### *Contextualisation*

Se pencher sur la sécurité routière en agglomération est un enjeu important puisque 60 % de l'ensemble des accidents corporels de la circulation en Wallonie se produisent en agglomération.

Et malgré une gravité heureusement bien moindre de ces accidents par rapport à ceux se produisant en dehors des agglomérations, ce sont près d'un tiers des tués sur les routes qui sont enregistrés dans les villes et villages de Wallonie (soit 100 personnes/an).

Et parmi ces victimes, 1/3 sont des cyclistes et 2/3 sont des piétons alors même que ces derniers sont les usagers normalement les mieux protégés puisque la grande majorité de leurs déplacements se font sur des zones qui leur sont normalement dédiées. Le risque n'est sensé exister pour eux que lors de la traversée de la chaussée. Et en effet, sur les 97 piétons grièvement blessés ou tués en agglomération en 2019, pour lesquels nous connaissons la position sur la voirie au moment de l'accident, 80 % étaient en cours de traversée.

La réflexion a donc porté spécifiquement sur les mesures à prendre pour réduire le nombre de victimes parmi les modes doux (c'est à dire les piétons, cyclistes et engins de déplacement), parce que la part de ces usagers les plus vulnérables est importante parmi les tués et blessés graves en agglomération : au premier semestre 2020, ils représentaient déjà près de 40 %.

Les données de mobilité issues de la consultation citoyenne nous apprennent que 85 % des wallons se déplacent plusieurs fois par mois en tant que piéton, 21 % en tant que cycliste, et 13 % régulièrement en tant qu'utilisateur d'un engin de déplacement (motorisé ou non).

Les recommandations pour la sécurité routière en agglomération portent sur 3 volets :

1. Réduire les vitesses dans les villes et villages de Wallonie
2. Sécuriser les déplacements des usagers vulnérables, des modes doux (piétons, cyclistes)
3. Sécuriser les déplacements des usagers en engins de déplacement motorisés (trottinette, mono roue, etc.).

### **Recommandation 1 : Réduire les vitesses de circulation en agglomération**

*Encourager et intensifier la mise en zone 30 ou 20 km/h de quartiers ou de larges zones dans les villes et communes de Wallonie :*

- Sur base d'une hiérarchisation régionale du réseau (à créer)
- Sur base d'une hiérarchisation communale du réseau, à court terme
- Aidé du plan communal de circulation, pour garantir la mobilité
- En veillant à l'aménagement des zones 30 (ou 20 km/h) et des voiries de transit.

Un piéton a 6 fois plus de risque de décéder s'il est percuté à 50 km/h que s'il est percuté à 30 km/h, et son risque de décès est quasi sûr au-delà d'une vitesse d'impact de 80 km/h.

Outre les effets bénéfiques pour la sécurité routière, la réduction des vitesses engendre d'autres effets positifs comme la réduction des nuisances sonores et de la pollution.

Les exemples sont légions en Wallonie comme par exemple à Liège qui a élargi sa zone 30 km/h et aménagé des pistes cyclables, ou à Verviers, Namur, Charleroi ou Genappe pour ne citer que quelques exemples. Il est cependant primordial de réaliser ces aménagements de manière structurée et organisée afin de sécuriser les quartiers tout en garantissant une mobilité efficace.

Pour développer la mise en zone 30km/h, les gestionnaires de voiries doivent être en mesure d'identifier aisément les zones d'un territoire où la vitesse de circulation peut être réduite, et où cela n'a pas lieu d'être, dans le souci d'une mobilité efficace.

Pour ce faire, une hiérarchisation fonctionnelle du réseau - à créer et cordonner au niveau régional en phase avec les parties prenantes - ferait sens.

A court terme, l'identification des zones 30 potentielles pourrait se baser sur une hiérarchisation réalisée au niveau communal, via le plan de circulation, permettant de maintenir le trafic de transit hors des zones résidentielles.

### **Recommandation 2 : Augmenter la sécurité des modes actifs**

*2.1. Eliminer tous les masques à la visibilité 5m en amont des passages pour piétons en incitant à rendre physiquement impossible le stationnement hors chaussée*

- Grâce à des aménagements non agressifs



**Contre-Exemple** : stationnement hors chaussée autorisé jusqu'au bord du passage pour piétons

*2.2. Augmenter le nombre de stationnement des 2 roues (et EDM) en chaussée*

### *2.3. Autoriser les enfants jusque 12 ans à circuler sur les trottoirs à vélo*

Dans le souci de stimuler les trajets domicile-école notamment, il s'agit de modifier la réglementation actuelle (art. 9.1.2 5°) qui prévoit que les enfants jusque l'âge de 10 ans inclus puissent utiliser le trottoir en tant que cycliste à condition de rouler au pas et en respectant strictement les piétons.

### *2.4. Interdire les cyclomoteurs B et ne plus obliger les cyclomoteurs A sur les pistes cyclables en agglomération (afin de libérer les pistes cyclables)*

Cela concerne le Code de la route (art.9.1.2 2°, art. 9.1.2 1°)

### *2.5. Assurer une analyse détaillée des accidents de piétons, cyclistes et d'EDM*

Une recommandation avait déjà été formulée dans ce sens lors des EGSRW 2017.

Toutefois, il convient de rester prudent quant aux ambitions, nombre d'accidents de ce type restant tout à fait anonymes, non déclarés.

## ***Recommandation 3 : Limiter le nombre de victimes parmi les usagers d'engin de déplacement***

Cette catégorie juridique appelée couramment engins de micromobilité (EDM) recouvre des réalités diverses et évolutives dont le représentant le plus visible est la trottinette. Nous retrouvons dans cette catégorie la mono roue, le gyropode, le skateboard, etc.

### *3.1. Sensibiliser : - les utilisateurs d'EDM*

*- les revendeurs ou loueurs d'EDM*

*- les autres usagers*

*Sur le choix de l'engin de déplacement, le stationnement, l'assurance, les risques d'accidents, les infractions, les bons comportements, les équipements, la position sur la chaussée, le partage de la route, etc.*

### *3.2. D'interdire l'usage d'un engin de déplacement à plusieurs sur le même véhicule*

### *3.3. D'interdire l'usage d'un engin de déplacement sur le trottoir*

### *3.4. Intégrer dans le décret relatif aux EDM en cyclo partage :*

- Coupure de l'assistance électrique à 20 km/h*
- Interdiction de la tarification au temps*
- Diffusion obligatoire de conseils à chaque utilisation*
- Inciter à l'organisation de séances de formation*

### *3.5. Identifier, collecter et suivre des indicateurs sur les EDM*

## B. LA SECURITE VIA LES INFRASTRUCTURES

### *Contextualisation*

Un accident n'est qu'exceptionnellement la conséquence d'un seul facteur : des éléments liés à l'infrastructure, au véhicule ou à l'environnement peuvent aussi jouer un rôle.

Définir une stratégie d'amélioration de la sécurité routière passe par l'identification des besoins. Le gestionnaire de voirie qui réduit le nombre de victimes de la route est celui qui parvient à mettre en œuvre les aménagements adéquats aux bons endroits.

Il importe de considérer que **de nombreux projets déjà entamés au SPW MI vont en ce sens**, et même, ont déjà permis d'engranger de bons résultats. Des avancées sont observées.

Parmi les plus récentes, on retiendra que le Gouvernement wallon a approuvé, le 9 juillet 2020 le « Plan mobilité et infrastructures pour tous 2020-2026 », qui prévoit notamment la **mise à disposition d'un budget spécifique pour la sécurité routière**.

Cela étant, des pistes d'amélioration persistent dans différents domaines, c'est l'objet des recommandations ci-dessous.

Les recommandations d'ordre infrastructure pour la sécurité routière portent sur 4 volets :

1. Instauration d'un cadre d'analyse et de diffusion de statistiques d'accidents de la circulation
2. Adoption de mesures en faveur des modes actifs et conformes au principe d'accessibilité universelle
3. Révision de la typologie routière pour plus de cohérence entre paysage et vitesse maximale autorisée
4. Généralisation des analyses portant sur les abords de la route

### **Recommandation 1 : Instaurer un cadre d'analyse et de diffusion des statistiques d'accidents de la circulation**

#### *1.1 Créer un pôle d'expertise wallon*

#### *1.2 Mise à disposition des données en Open Data*

Le CSWSR recommande de créer un pôle d'expertise wallon relatif à l'analyse des accidents de la route. Il préconise la mutualisation des ressources (AWSR, IWEPS, SPW MI, etc.) pour élargir la collecte de données, développer des indicateurs de risque, réaliser des analyses détaillées des accidents et pour assister les gestionnaires de voiries régionaux et communaux dans le cadre de l'évaluation des aménagements avant/après.

Ces données seraient idéalement en open data.

## **Recommandation 2 : Systématiser les mesures en faveur des modes actifs et conformes au principe d'accessibilité universelle**

Dans ce contexte global, gérer les risques associés au transfert modal constitue un enjeu majeur. (FAST 30 - DPR)

### *Gestion du réseau*

2.1 vérifier la praticabilité des cheminements (piétons et cyclables)

2.2 Intensifier l'entretien des trottoirs et pistes cyclables

2.3 systématiser les plans de déviation lors des chantiers (pour les modes actifs)

### *Amélioration de l'accessibilité et du cheminement*

2.4 Assurer des revêtements piétons de qualité

2.5 Améliorer le contraste visuel du marquage, des équipements et du mobilier urbain

2.6 Développer des aménagements piétons provisoires

### *Sécurisation des traversées piétonnes*

2.7 Systématiser dalles podotactiles et abaissement trottoirs

2.8 Respect des critères de sécurité (@securothèque)

2.9 Poursuite du plan d'actions des passages pour piétons sur voirie 2X2 bandes

### *Evolution de la réglementation (fédérale)*

2.10. En faveur de la chaussée à voie centrale banalisée



**Recommandation 3 : Revoir la typologie routière pour plus de cohérence entre paysage et vitesse maximale autorisée**

3.1 Formaliser une hiérarchisation du réseau (idem § A. recommandation 1)

3.2 Définir les typologies des aménagements de voiries

3.3 Examiner l'opportunité de modifier la limite maximale hors agglomération

**Recommandation 4 : Généraliser les analyses portant sur les abords de la route**

4.1 Systématiser l'analyse des obstacles latéraux (méthode SDFI) au régional et local

4.2 Etablir un référentiel unique d'équipements à placer en fonction du type de route

## C. LE CONTROLE TECHNIQUE MOTO

### Contextualisation

La Directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur, concerne les véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h.

Cette directive, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, s'appliquerait également aux véhicules à deux ou trois roues (les motos), de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>.

Toutefois, une dérogation à son application a été prévue par l'UE pour autant que soient mises en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les motos de plus de 125 cc, et ce, en tenant notamment compte des statistiques de sécurité routière sur les cinq dernières années.

Il importe donc de cerner la contribution de la défaillance technique aux accidents graves à motos, évitables potentiellement via un contrôle technique.

A la demande de la Ministre Valérie De Bue, le CSWSR a examiné la situation et l'enjeu de sécurité routière.

En quelques chiffres, on dénombre en Wallonie près de 180.000 motos immatriculées (sur 450.000 en Belgique), plutôt de grosses cylindrées, dont 50 % ont plus de 11ans d'âge, soit un parc qui se renouvelle assez lentement. La moto reste majoritairement un outil de loisir.

En termes de sécurité routière, selon les chiffres de l'AWSR et Statbel, en 2019 : 84 motards ont été tués sur la route, représentant ainsi 13 % des tués, alors qu'ils ne contribuent qu'à 1,2 % des kilomètres parcourus.

Enfin, diverses études européennes dont l'incontestable MAIDS, révèlent que les défaillances techniques des deux-roues motorisés sont l'un des facteurs contributifs les moins fréquents de tous les facteurs. De plus, c'est généralement la qualité des pneumatiques ou l'utilisation des freins qui conduisent aux très rares cas d'accidents liés à l'état du véhicule. En d'autres

termes, le véritable problème (technique) est la maintenance négligée et non la défaillance technique.

Les recommandations relatives au contrôle technique moto portent sur 7 volets :

1. Assurer la cohérence entre Régions quant au contrôle technique
2. Pas de contrôle technique périodique obligatoire
3. Contrôle technique obligatoire en cas de revente, post accident
4. Être attentif à l'organisation opérationnelle du contrôle
5. Statuer et formaliser quant aux modifications autorisées
6. Stimuler le développement de contrôles du bruit fait par des motos
7. Dérogation UE et activation de mesures de sensibilisation

### **Recommandation 1 : Assurer une cohérence « nationale » quant au CT moto**

#### *1.1 Cohérence entre les législations régionales en matière de contrôle technique motos*

Il y a lieu d'assurer la concertation entre les Régions compétentes, afin d'aboutir à une législation cohérente et comparable pour tout citoyen amené à faire face au contrôle technique moto.

### **Recommandation 2 : Pas d'obligation de contrôle technique moto périodique**

Sur base des analyses scientifiques disponibles, il n'y a pas d'éléments probants démontrant qu'une part significative des accidents de la route impliquant une moto soit due à une défaillance technique de la moto, qui pourrait être évitée par la mise en place d'un contrôle technique périodique.

### **Recommandation 3 : Contrôle technique motos obligatoire en cas de revente ou après un accident**

Afin de protéger l'acheteur, imposer un contrôle technique préalablement à la revente d'une moto déjà immatriculée, après tout accident, en particulier ceux ayant donné lieu à déclaration d'accident auprès de l'assureur, ferait sens. Ce contrôle technique serait obligatoire avant toute remise en circulation de la moto.

Le CSWSR précise le champ d'application recommandé, à savoir exclure les véhicules anciens, de plus de 30 ans, et y ajouter ceux de moins de 125 cm<sup>3</sup>, soit également les cyclomoteurs A et B, et les véhicules de la classe L6e.

### **Recommandation 4 : Être attentif à l'organisation opérationnelles des Contrôles**

### **Recommandation 5 : Statuer et formaliser les modifications autorisées**

**Recommandation 6 : Contrôle de la pollution sonore : évolution légale**

Pour soutenir ces 3 recommandations et l'efficacité du contrôle technique après accident (recommandation 2), la mise en place d'un groupe technique rassemblant les parties prenantes s'avère nécessaire.

**Recommandation 7 : Mesures alternatives pour améliorer la sécurité des motards**

Afin d'être en conformité à la dérogation prévue par l'UE il est donc impératif d'assurer la tenue d'actions de sensibilisation afin que les autres usagers de la route soient particulièrement attentifs à la présence des motards, et inversement, de sensibiliser les motards à tenir compte de leur faible détectabilité dans le trafic, pour à en tenir compte lors de leurs déplacements.

Le CSWSR recommande de confier cette mission de sensibilisation à l'AWSR et ses partenaires, en continuité à ce qui a déjà été réalisé.

**D. LA CONDUITE SOUS INFLUENCE (CSI) - ALCOOL ET DROGUES***Contextualisation*

Le groupe de travail « Conduite sous influence (CSI) », présidé par l'AWSR, existe depuis 2016 et poursuit d'ailleurs sa mission en continu, au-delà des « Etats généraux ». Il est composé des autorités compétentes en la matière.

En effet, il importe de cerner qu'il formule inévitablement des recommandations qui ne s'inscrivent pas dans le champ de compétences régionales de la Ministre chargée de la Sécurité routière en Wallonie, puisque la conduite sous influence reste une matière fédérale.

La démarche s'inscrit dans l'optique de produire les impulsions politiques nécessaires à une plus grande effectivité des moyens mis en œuvre.

Les travaux effectués portent surtout sur un renforcement du dispositif de manière à augmenter, chez le conducteur, le risque objectif et subjectif d'être contrôlé et sanctionné, sur les moyens et les modalités du contrôle policier, ainsi que sur la sanction pénale.

Les recommandations relevant de la stricte compétence régionale, portent sur des actions à la fois de contrôle policier et de sensibilisation, et sur la diffusion d'informations utiles et dissuasives au sujet du cadre légal.

Les recommandations relatives à la conduite sous influence portent sur 3 volets :

1. CSI de drogues : le renforcement du dispositif de contrôle et de sanction, ainsi que l'harmonisation des pratiques policières et judiciaires
2. CSI de drogues : la diffusion d'information contribuant à conscientisation du citoyen/contrevenant
3. CSI Alcool : conscientiser progressivement et de façon ciblée à la tolérance zéro

**Recommandation 1 : Renforcement du dispositif de contrôle et de sanction de la conduite sous l'influence de drogues illégales et harmonisation des pratiques**

1.1 *Systématiser le contrôle salivaire après accidents avec dommages corporels pour :*

- *Un meilleur établissement des responsabilités*
- *Une meilleure connaissance du phénomène*

A l'instar de ce qui se fait en matière d'alcool, et bien que l'arrivée du dispositif d'analyse salivaire en avril 2019 ait permis de faciliter le travail policier, en Wallonie, le contrôle salivaire n'est pas systématique à la suite d'accidents avec dommages corporels.

Cette systématisation serait utile pour le Ministère public lorsqu'il s'agit d'établir les responsabilités à la suite de l'accident, et permettrait également d'établir des statistiques permettant de mieux cerner cette problématique, croissante et largement sous-évaluée à ce jour.

Il est donc proposé de ne pas distinguer le contrôle drogues de celui de l'alcoolémie et de demander aux services de police d'effectuer d'emblée le double contrôle des parties impliquées lorsque l'accident a provoqué des dommages corporels.

S'agissant d'une matière fédérale et d'une préoccupation de politique criminelle, la recommandation doit être soumise au Collège des procureurs généraux.

1.2 *Constituer un stock suffisant de tests salivaires afin d'approvisionner équitablement tous les services de police en vue du contrôle*

1.3 *Favoriser l'aspect éducatif de la sanction pénale et son effet de conscientisation en matière de conduite sous l'influence de drogues illégales*

Il est recommandé, dans un premier temps, de faire état de l'offre actuelle sur le territoire wallon, selon l'infraction, de vérifier si une évaluation a déjà été réalisée, notamment lorsqu'il s'agit d'une formation suite à une infraction de conduite sous l'influence de drogues.

Ceci afin de convenir des enjeux et actions à entreprendre en cas de suivi de la recommandation 1.3.

La tâche d'un état des lieux reviendrait à l'AWSR.

**Recommandation 2 : Conscientisation du citoyen wallon sur le risque lié à la conduite sous l'influence de drogues illégales et diffusion d'informations utiles et dissuasives au sujet du cadre légal**

2.1. *Mener régulièrement des actions concertées de sensibilisation Police – AWSR à des moments et en des lieux stratégiques, afin de diminuer le risque d'une conduite sous l'influence de drogues illégales*

2.2. *Réduire l'amalgame selon lequel la tolérance de détention de cannabis est synonyme de tolérance d'une conduite sous l'influence de cannabis, par de nouvelles actions de sensibilisation*

### **Recommandation 3 : Tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de l'alcool**

- 3.1 *Promouvoir le « zéro préventif » par des actions concertées de sensibilisation Police – AWSR afin de produire un changement de mentalités sur le territoire wallon (sans modifier l'actuel taux légal autorisé)*
- 3.2 *Conscientiser le conducteur débutant au sujet du risque routier sans le menacer directement par une tolérance « zéro répressive » au niveau du taux légal autorisé*
- 3.3 *Prévoir une sanction plus sévère pour les conducteurs en période d'apprentissage, détenteurs d'un permis provisoire*

Pour mémoire, la législation actuelle prévoit que les conducteurs titulaires du permis B depuis moins de deux ans sont punis plus sévèrement, à savoir la déchéance du droit de conduite et la formation obligatoire en cas de dépassement du seuil de 0,5 g/l dans le sang ou 0,22 mg d'air alvéolé expiré.

Il ferait sens d'étendre ce champ d'application aux conducteurs en période d'apprentissage, détenteurs d'un permis provisoire.

## **E. LES POURSUITES ET SANCTIONS**

### *Contextualisation*

Il importe de préciser d'emblée combien cette matière est complexe ou plutôt délicate à appréhender actuellement, dans le souci du strict respect des champs de compétences, et face à la naissance d'un dispositif régional de traitement de certaines infractions tandis que celui-ci s'automatise avec succès au niveau fédéral.

Les enjeux caractérisant les différents débats sont conséquents : l'existence d'un dispositif régional de traitement des infractions de vitesse n'est pas contestée, mais sa mise en œuvre quant à la possibilité de tenir compte de la récidive est un point de discussion, il en est de même quant à l'évolution d'installation de radars, et au traitement automatisé des infractions de vitesse.

Cela étant, des concertations sont désormais en cours, entre ministres compétents ou entités concernées, dès lors il importait de ne pas court-circuiter l'évolution de ces échanges et de rester, tant que possible, dans la sphère du CSWSR à l'occasion des EGSRW.

Dans ce contexte, l'exercice qui a été mené à l'occasion des Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie en décembre 2020 n'est donc pas un travail abouti, mais bien un relevé des points de discussion qui devront encore être approfondis sous la responsabilité des autorités compétentes, et en prenant le soin de respecter les enjeux de chaque maillon de la chaîne.

Les recommandations relatives aux poursuites et sanctions portent sur 4 volets :

1. Renforcer le traitement automatisé des infractions de roulage
2. Lutter contre la petite récidive en matière de vitesse (sanction cohérente et proportionnée)
3. Soutenir la sanction éducative comme alternative à la perception immédiate (ou à l'amende administrative), voire soutenir les initiatives en cette matière
4. Tenir compte de la nature de l'infraction de roulage pour déterminer le travail d'intérêt général ou la peine de travail autonome

***Recommandation 1 : Renforcer le traitement automatisé des infractions de roulage afin d'augmenter le risque d'être sanctionné***

Plusieurs infractions de roulage (dont la vitesse) sont actuellement traitées de manière automatisée avec succès par le dispositif fédéral CBE (plus de 90 % ont été payées en 2019).

Concernant spécifiquement la vitesse, un nouveau dispositif est en projet au niveau de la Région wallonne : suite à la régionalisation de la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes, le décret du 4 avril 2019 organise le traitement administratif de ce contentieux et fixe les sanctions administratives.

À l'heure actuelle, le dispositif fédéral est effectif et réduit la charge de travail des policiers. Les magistrats, quant à eux, attendent encore de pouvoir mesurer les effets en termes de traitement des amendes impayées et des contestations, avant d'adhérer pleinement au dispositif. Tandis que tous les partenaires fédéraux s'interrogent au sujet du déploiement d'un dispositif régional similaire à l'actuel dispositif fédéral, du fait de son coût et du risque d'incohérence de la sanction. A cet égard, le Collège des procureurs généraux exprime sa volonté de garder une visibilité sur l'ensemble des infractions de nature régionale afin de maintenir la cohérence judiciaire aux yeux du citoyen contrevenant.

Comme précisé plus haut, des concertations sont en cours actuellement.

Indépendamment de ces considérations, le CSWSR s'accorde sur le fait que l'automatisation en tant que telle, est une réelle avancée, dès lors que la sanction en devient certaine, rapide et qu'elle agit inmanquablement sur le risque subjectif d'être sanctionné.

Afin de rassembler tous les acteurs de la chaîne pénale autour de ce constat, les magistrats expriment le souhait de recevoir la confirmation d'une diminution de leur charge de travail et, s'il est question de déployer l'automatisation des sanctions en matière de vitesse régionalisée, de veiller également à ne pas produire des effets de surcharge de travail, d'une part, et d'incohérence judiciaire, d'autre part.

***Recommandation 2 : Lutter contre la petite récidive en matière de vitesse afin de rendre la sanction cohérente et proportionnée en fonction de la gravité des faits***

Dans le souci de renforcer la sécurité routière et dès lors conscientiser les usagers de la route, se pose la question de la « petite récidive » en matière de vitesse (c'est-à-dire la répétition de petits excès de vitesse entraînant le paiement d'une perception immédiate), qui témoigne implicitement d'une absence d'effet dissuasif de l'amende. Les acteurs de la chaîne pénale s'accordent à vouloir traiter autrement cette « petite récidive ».

Pour ce faire, il convient de pouvoir en tenir compte et d'intégrer dans le système automatisé (CBE) le signal de la répétition d'infractions afin de pouvoir appliquer des sanctions adaptées, proportionnées à la gravité non seulement de l'infraction que de sa répétition (par exemple, une sanction majorée € ou d'une autre nature).

La question se pose d'encourager une offre de formation adaptée à la récidive, afin d'enrayer la répétition de petites infractions entraînant la sanction pécuniaire.

**Recommandation 3 : Soutenir toute initiative (associative) en matière de sanction éducative comme alternative à la perception immédiate ou à l'amende administrative**

Il semble que la sanction éducative produise l'effet de conscientisation utile à un changement de comportement. En effet, une récente étude réalisée par VIAS au sujet de la formation en matière de conduite sous l'influence d'alcool, confirme que les contrevenants qui ont suivi une formation présentent ensuite 41% de risques en moins de récidiver par rapport à ceux qui font l'objet d'une sanction classique (notamment pécuniaire). Ce résultat concernant l'efficacité d'une formation coïncide par ailleurs avec celui obtenu dans de précédentes études menées en Belgique et à l'étranger<sup>1</sup>.

La loi du 9 mars 2014<sup>2</sup> introduit la disposition selon laquelle, en cas de perception immédiate, le procureur du Roi peut proposer une formation selon les modalités déterminées par le Roi<sup>3</sup>. L'arrêté royal est toujours en projet au sein du SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec le SPF Justice<sup>4</sup>.

Concernant spécifiquement l'infraction de vitesse régionalisée, l'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret pour ce qui concerne notamment les modalités de la formation comme alternative à l'amende administrative, permettra également de penser « sanction éducative » complémentirement à la sanction pécuniaire.

Qu'il s'agisse d'un dispositif régional ou fédéral, la formation serait un élément renforçateur de la sécurité routière, amenant progressivement à modifier les comportements des citoyens sur la route.

Cela étant, il y aura lieu d'anticiper en temps utiles les tenants et aboutissants opérationnels d'une telle évolution. L'AWSR serait mandaté à cette fin (idem §1.3 conduite sous influence)

<sup>1</sup> Notamment : P. VAUCHER, W. MICHIELS, S. JORIS LAMBERT, N. FAVRE, B. PEREZ (2016). *Benefits of short educational programmes in preventing drink-driving recidivism: A ten-year follow-up randomised controlled trial*, International Journal of Drug Policy, 32, 70–76. <https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2016.03.006>.

<sup>2</sup> Loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (M.B. 30.04.2014).

<sup>3</sup> Article 27 introduisant la modification de l'article 65, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1.

<sup>4</sup> Le débat a été mené au sein du SPF Mobilité quant aux critères d'application concernant les aspects méthodologiques et les modalités organisationnelles (contenu, durée, coût, effet, selon le type d'infraction).

***Recommandation 4 : Promouvoir le recours à la sanction éducative comme alternative aux poursuites ou mesure probatoire, au-delà de l'aspect punitif***

Dans la continuité des éléments qui précèdent, l'évaluation de l'offre actuelle et des enjeux d'éventuels développements sur le territoire wallon, reviendrait à l'AWSR.

***Recommandation 5 : Tenir compte de la nature de l'infraction de roulage pour choisir le lieu de prestation d'un travail d'intérêt général ou d'une peine de travail autonome***

## F. LE TRAFIC LOURD

### *Contextualisation*

Lors de la 6<sup>e</sup> réforme de l'Etat, la Région wallonne s'est vu attribuer plusieurs compétences en matière de mobilité et d'utilisation du domaine public régional routier. Concernant le trafic lourd, sans préjudice des compétences de la Police intégrée à deux niveaux, l'UCR (Unité de contrôle routier - ancienne Police domaniale) est désormais compétente pour les infractions liées au transport exceptionnel, au transport de matières dangereuses, à la masse et au chargement, à la dimension et à la signalisation du chargement, ainsi que le contrôle technique.

A cette régionalisation, s'ajoutent la réglementation belge et européenne ainsi que les nombreuses facettes du transport routier engendrant un éparpillement de compétences des différents services de contrôle et d'inspection.

Chaque service veille, selon sa propre perspective et son (nouveau) champ de compétences, au respect de la réglementation relative au transport de marchandises par route.

Rares sont les agents de contrôle experts dans toutes les matières liées au contrôle du trafic lourd. Ceux-ci sont spécialisés dans un ou deux domaines, selon leur appartenance institutionnelle et au sein même de leur équipe.

Il n'y a donc pas de contrôle du trafic lourd uniforme et complet mené par un service. On comprend que tout cela soit un frein à l'organisation de contrôles.

Néanmoins, pour contrer un déficit de personnel et de moyens logistiques, des contrôles s'organisent à l'échelle de plusieurs zones de police qui se renforcent en mutualisant le personnel formé et le matériel, pour mener un contrôle conjoint de poids lourds. Ce type de contrôle serait perçu comme moins coûteux en capacité humaine et matérielle grâce à la mutualisation des moyens et des ressources, et dès lors, plus efficient. Le soutien de la Police fédérale de la route est également apprécié et à renforcer.

La complexité de cette situation est doublement préoccupante :

- Face aux ambitions de DPR : tandis que le trafic lourd contribue à 7 % du trafic sur les routes wallonnes (Véhicules / KM), sa contribution aux décès sur les routes atteint 17 %.
- Sachant que le nouveau décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière devrait entrer en vigueur au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2022.

Il devient donc urgent, et **ce sont précisément les recommandations quant au trafic lourd** :

1. D'y voir clair sur le plan opérationnel (processus complet)
2. De veiller à mettre les outils (ressources) en place
3. Pour être à même d'assurer nombre de contrôles trafic lourd en quantité et en qualité

Dans ce contexte, l'exercice qui a été entamé à l'occasion des EGSRW est très loin d'être abouti, et sera poursuivi sans délais.

## IV. CONCLUSION

Nous vivons un moment charnière en 2020 où la responsabilisation individuelle prend une dimension insoupçonnée jusqu'alors, pour preuve : 10.000 citoyens se sont spontanément exprimés quant à la sécurité routière en Wallonie, pour suggérer près de 13.000 recommandations aux politiques.

Madame De Bue, Messieurs Gilkinet et Henry sont venus les entendre lors des EGSRW ce 1<sup>er</sup> décembre 2020, et se sont montrés réceptifs.

Valérie De Bue, Ministre Wallonne en charge de la Sécurité routière, s'est engagée à établir une feuille de route, enrichie des enseignements et suggestions de ces États généraux wallons de la Sécurité routière.

Fort heureusement, à quelques rares exceptions près, les avis des citoyens et experts convergent.

Il y a lieu de retenir particulièrement **5 éléments clés** :

1. **Contrôle** (intensifier)
2. **Processus- pragmatisme** (harmoniser les pratiques, les systèmes, coordination entre acteurs/pouvoirs, assurer des données de sécurité routière)
3. **Sanction** (certaine/ automatique, proportionnée, et éducative)
4. **Usager vulnérable** (à protéger davantage)
5. **Éducation** (pour une conscientisation et un partage de la route plus responsable).

Pourvu que cette démonstration d'intérêt citoyen à la sécurité routière, à préserver sa vie et celles des autres sur les routes wallonnes soit en marche, effectivement, et durablement.

À nous, acteurs de sécurité routière, avec nos partenaires, de le stimuler en ce sens.

# EGSRW 2020

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE EN WALLONIE

