

Rapport du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière

adopté le 26 avril 2012



Rapport présenté dans le cadre des Etats généraux de
la Sécurité routière en Wallonie organisés à Namur le
15 juin 2012.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 2 de 204

I) INTRODUCTION	4
II) LISTE DES RECOMMANDATIONS	8
III) CONCLUSIONS	43
IV) RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL	46
1. Groupe de travail accidents de week-end	46
1. I) Objectivation de la problématique	46
1. I) a) Statistiques	46
1. I) b) Résultats des recherches	48
1. II) Recommandations	53
1. III) Discussion sur le taux d'alcool pour les conducteurs	68
2. Groupe de travail travaux routiers et autoroutiers	70
2. I) Objectivation de la problématique	70
2. I) a) Statistiques	70
2. I) b) Résultats des recherches	70
2. I) c) Limitations de vitesse variables	71
2. I) d) Aspects règlementaires	71
2. II) Recommandations	73
3. Groupe de travail urbanisme	84
3. I) Introduction	84
3. II) Recommandations	85
4. Groupe de travail motos	99
4. I) Statistiques	99
4. II) Analyses et recherches	109
4. III) Recommandations	112
5. Groupe de travail peines judiciaires éducatives	123
5. I) Introduction	123
5. II) Résultats des recherches	127
5. III) Recommandations	130
6. Groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire	141
6. I) Statistiques d'accidents	141
6. II) Introduction	151
6. III) Recommandations	156
7. Groupe de travail assistance aux victimes	162
7. I) Définitions	162
7. II) Objectivation	163
7. III) Recommandations	167
V) Lexique	178
VI) Bibliographie	180
Obstacles latéraux- Pistes pour un traitement efficace	180
VII) Participants aux différents groupes de travail	186
VIII) Annexes	190



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 3 de 204

Annexe I : charte d'accueil des familles ou des proches de victimes d'un accident de la route dans les établissements hospitaliers	190
Annexe II : le livret d'information pour les familles de victimes de la violence routière	198
Annexe III : continuum éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire	199



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 4 de 204

I) INTRODUCTION

A l'initiative du Ministre Benoît LUTGEN, le Gouvernement wallon a mis en place, par le décret du 22 décembre 2010, le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité routière (CSWSR), avec comme missions :

- « - de mener à bien toute réflexion utile et de formuler des propositions en vue de réduire le nombre et la gravité d'accidents de la circulation ;
- d'inscrire l'action de la Région wallonne dans une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière ;
- de proposer un programme d'actions au sein d'un plan régional de sécurité routière et d'en assurer le suivi ;
- de rendre un avis sur toutes questions et tous sujets qui lui sont soumis par un membre du Gouvernement. »

Cette mise en place du CSWSR s'inscrit dans le cadre de la politique régionale wallonne 2009 - 2014 qui prévoit cette mise en place en son chapitre 5 - sécuriser les déplacements de tous les usagers.

Suite aux discussions et aux suggestions émises lors d'une réunion préparatoire organisée à Namur le 30 juin 2010, différents groupes de travail ont été mis en place au sein du CSWSR en vue d'analyser certaines problématiques particulières de la sécurité routière en Wallonie, et de proposer au Ministre en charge de la sécurité routière, et au Gouvernement wallon, des recommandations en vue d'améliorer la sécurité routière en Wallonie.

Les groupes de travaux (GT) mis en place au sein du CSWSR sont :

- Le groupe de travail accidents de week-end
- Le groupe de travail travaux routiers et autoroutiers
- Le groupe de travail sécurité routière et urbanisme
- Le groupe de travail accidents de motos
- Le groupe de travail peines judiciaires éducatives
- Le groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire
- Le groupe de travail assistance aux victimes

Les groupes de travail se sont réunis régulièrement, en général une fois par mois, depuis mars 2011, et ont finalisé leurs travaux en février 2012. Les rapports des différents groupes de travail ont été présentés lors de la réunion du CSWSR du 6 mars 2012, et ont été approuvés lors des réunions du CSWSR du 6 mars et du 26 avril 2012. Le présent rapport a été approuvé lors de la réunion du CSWSR du 26 avril 2012.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 5 de 204

Les groupes de travail du CSWSR ci-dessus mentionnés poursuivront leurs travaux. En particulier, les thèmes à aborder dans le cadre du groupe de travail sécurité routière et urbanisme sont très vastes et nécessiteront de nouvelles réunions du groupe de travail.

Par ailleurs, ces groupes de travail seront complétés par d'autres qui se pencheront sur des problématiques spécifiques, comme par exemple un groupe de travail sur les éco-combis, un groupe de travail qui se penchera sur les panneaux publicitaires lumineux de type LED,

Lors de leurs travaux, les groupes de travail se sont efforcés de centrer leurs travaux et leurs recommandations sur les domaines de compétence régionale ou communautaire même si certaines recommandations peuvent aborder des compétences fédérales.

En particulier, le groupe de travail accidents de week-end a bien évidemment abordé l'importante problématique de la formation à la conduite et, particulièrement, la nécessité d'accorder plus de place dans la formation à l'anticipation des situations à risque et à une évaluation correcte de ses propres capacités par l'apprenti conducteur. Toute cette problématique de l'apprentissage à la conduite est d'autant plus à prendre en compte que cette compétence sera transférée au niveau régional dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat. Cette formation à la conduite devra s'intégrer dans un continuum éducatif qui débute dès l'âge de trois à quatre ans et qui doit donc fournir, dans les établissements préscolaires et les écoles primaires et secondaires, des bases systématiques et continues comprenant des activités en dehors de l'école. Le rapport du groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire détaille les recommandations dans cette optique.

Deux concepts ont servi de fil rouge tout au long des travaux des groupes de travail du CSWSR. Ces deux concepts développés notamment dans les pays nordiques, aux Pays-Bas et en Angleterre, ont servi de base à une amélioration substantielle de la sécurité routière dans ces pays.

Ces deux concepts sont, d'une part, la vision que nul ne devrait être tué ou blessé gravement suite à un accident de la route et, d'autre part, que cet objectif peut être atteint au travers de la mise en application de la responsabilité partagée. Dans ce concept de la responsabilité partagée, s'il appartient à l'usager de respecter le code de la route, il appartient aux administrations de concevoir un système de transport sûr, c'est-à-dire un système de transport conçu de telle façon que les usagers, même s'ils commettent des erreurs (des erreurs, pas des violations manifestes et intentionnelles de la réglementation) ne devraient pas subir de blessures graves ou la mort comme suite d'un accident. Ce système de transport



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 6 de 204

sûr implique notamment, des voiries qui induisent le comportement attendu du conducteur (concept de « self-explaining roads ») et des voiries qui pardonnent les erreurs des conducteurs (concept de « forgiving roads »).

Dans le cadre de la responsabilité partagée, il appartient aux autorités publiques d'informer et de sensibiliser les usagers de la route afin de les inciter à respecter les règles mises en place afin de construire un système de transports sûr. Dans un tel schéma, une combinaison de sensibilisation et de contrôles sur les thèmes majeurs de la sécurité routière forme une des pierres angulaires d'une politique volontariste en matière de sécurité routière. Ces thèmes majeurs sont notamment la vitesse excessive et inadaptée, la conduite sous influence d'alcool, de drogues, ou de substances psycho actives, une sensibilisation aux dangers induits par la fatigue au volant, une attention redoublée envers les usagers faibles, piétons, cyclistes motos, etc. et le port de la ceinture.

L'insécurité routière résulte d'une très faible probabilité d'accident au niveau individuel, qui s'applique cependant à une population très importante. En effet, les assurances traitent en Belgique environ 450.000 dossiers d'accidents de la circulation par an, ce qui, compte tenu d'environ 6.500.000 détenteurs du permis de conduire en Belgique, donne une moyenne par conducteur d'un accident tous les 14 ans.

Une des caractéristiques de l'être humain est qu'il associe à toute activité un risque subjectif. Ce risque subjectif diminue à chaque itération sans incident de l'activité considérée. Si on applique ce principe dans le cadre de la conduite d'un véhicule, cela signifie que, si un conducteur adopte une conduite à ce point risquée qu'il multiplie son risque par un facteur 10, il pourrait d'un strict point de vue statistique, et au niveau individuel, conduire pendant environ un an et demi sans être impliqué dans un accident. Pendant cette année et demi, à chaque itération de sa conduite à risque sans incident, le risque subjectif lié à cette conduite à risque diminuera. Ce phénomène explique probablement la surévaluation de ses propres capacités que l'on rencontre fréquemment parmi une majorité de conducteurs.

Si une majorité de la population adopte un tel comportement à risque, les statistiques globales indiqueront un nombre de tués et un nombre de blessés graves dix fois supérieurs à ceux d'une population qui adopterait une conduite prudente.

C'est pour cette raison que, dans le cadre d'un système de transport sûr, l'autorité doit mettre en place un système de contrôles et de sanctions qui complète le faible risque subjectif d'être impliqué dans un accident par un risque subjectif élevé d'être sanctionné si l'utilisateur adopte une conduite à risque et commet des infractions (conduite sous influence, vitesse excessive, non port de la ceinture, ...).



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 7 de 204

Cette responsabilité des autorités est d'autant plus importante qu'un conducteur qui adopte un comportement dangereux sur la route se met lui-même en danger, mais met également en danger les autres usagers de la route, et particulièrement les usagers vulnérables.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 8 de 204

II) LISTE DES RECOMMANDATIONS

Liste des recommandations du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière :

Recommandations à l'initiative du groupe de travail accidents de week-end
--

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 trois et quatre de la matrice GDE (Goals for Driver Education) et de son évaluation au sein de la formation à la conduite ;
- intégration du permis par étapes en Belgique, idéalement de façon concertée avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre, avec discussion en particulier sur :
 - o analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivie d'un examen spécifique.
 - o la nécessité de prévoir, dans le processus d'accès au permis de conduire, une meilleure évaluation des qualités dont les candidats au permis de conduire doivent disposer pour développer une conduite sécurisée ;
 - o analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire (formation post-permis) dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivie d'un examen spécifique.
 - o le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs novices qui devrait être réduit à 0,2 g/l pendant une période probatoire d'un an. La mise en place de cette mesure devrait s'accompagner d'une campagne d'information et de sensibilisation pour en assurer l'acceptation sociale auprès des conducteurs novices ;
 - o 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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 9 de 204

conditions nécessaires à une liaison du fichier 'permis de conduire' aux fichiers des accidents ;

- réflexions sur les conditions éventuelles à imposer aux formateurs dans le cadre de la filière libre. Un projet de réforme de la formation pour la catégorie B a déjà été initié dans le cadre de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière. Il s'articulait autour de deux concepts de base : une formation professionnelle de base suivie d'un nombre d'heures de conduite (120h) accompagnée (guide non-professionnel). (Il faudrait prévoir une formation minimale pour le guide)
- Intégration de la conduite 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.

...

Recommandation 2 : sensibilisation ciblée sur les conducteurs novices

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

- Une information sur les comportements à risque :
 - o Excès de vitesses et vitesse inadaptée ;
 - o Conduite sous influence de l'alcool - influence de l'âge ;
 - o Conduite sous influence de drogues ;
 - o Influence des médicaments ;
 - o Impact de la fatigue au volant ;
 - o 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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 10 de 204

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.

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.

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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 11 de 204

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, ...).

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.

Recommandation 4.1 : une politique de contrôle optimisée

Le CSWSR recommande que le volet sécurité routière des plans zonaux de sécurité soit élaboré et suivi avec attention sur 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 contrôles, analyse



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 12 de 204

des comportements des usagers, zones à risque, activités à risque, activités particulières justifiant un renforcement des contrôles à certaines heures et à certains endroits, présence de zones à haut risque identifiées par le Service public de Wallonie, ... Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces ;

- 4) Fixation des priorités et des objectifs en matière de sécurité routière - objectifs en termes de comportement des usagers, de contrôles et d'évolution des accidents. Ces objectifs doivent normalement respecter les règles SMART : spécifique, mesurable, adhésion, réalisable, lié au temps ;
- 5) Recueil du contexte global et mise en place des collaborations (CSWSR, IBSR, Police fédérale, coopération avec les zones voisines, ...) ;
- 6) Élaboration du volet sécurité routière du plan zonal de sécurité et détermination des ressources et des budgets nécessaires ;
- 7) Suivi de la mise en œuvre du plan ;
- 8) Mise en place des mesures correctrices, si nécessaire, dans le cadre d'une approche qui s'inscrit dans le cercle PDCA de Deming habituellement utilisé dans les approches 'Qualité' : plan, do, check, act.

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

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

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

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

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 13 de 204

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.

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

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

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

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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 14 de 204

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 dispositions 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.

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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 15 de 204

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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 16 de 204

Recommandations à l'initiative du groupe de travail travaux routiers et autoroutiers

Recommandation 8.1 : généralisation des audits de sécurité routière en vue de limiter le nombre de chantiers nécessaires

Afin de réduire le nombre de chantiers, et donc l'exposition aux risques, le CSWSR recommande que la réalisation d'audits de sécurité routière actuellement imposée à tous les chantiers de construction de nouvelles voiries, ou aux réfections importantes de voiries existantes sur le réseau structurant, soit étendue à tout le réseau régional, ainsi qu'aux travaux subsidiés. De plus, la réalisation des audits de sécurité devrait être fortement recommandée sur le réseau provincial et communal.

Recommandation 8.2 : coordination des chantiers

Le CSWSR recommande que le centre Perex, qui reçoit les prévisions de chantiers du réseau structurant, reçoive toutes les prévisions de chantiers du réseau régional et en assure une vérification et une coordination spatiale et temporelle afin d'éviter que des chantiers se déroulant quasi au même endroit fassent l'objet de signalisations séparées, et afin d'organiser les chantiers de façon à éviter des chantiers successifs au même endroit pour des problématiques différentes. Une telle coordination devrait par ailleurs éviter que des chantiers pour des impétrants ne dégradent des voiries récemment remises en état.

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

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

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

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

Recommandation 9.1 : élaboration d'une check-list des aspects sécurité routière lors d'un chantier

Le CSWSR recommande qu'une « check-list » de tous les aspects sécurité routière à prendre en compte lors d'un chantier soit élaborée rapidement par la DGO 1.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 17 de 204

Les tâches et missions principales de la coordination sécurité routière seront :

- Assurer la prise en compte des aspects sécurité routière dans le cahier des charges ;
- Détermination des vitesses maximales aux abords du chantier dans le respect de l'Arrêté royal ;
- Détermination de la catégorie du chantier et du plan de signalisation - éviter l'usage abusif de la 6^{ie} catégorie moins contraignante ;
- Evaluation de l'opportunité et des possibilités de moduler les vitesses maximales en fonction des heures de présence effective d'ouvriers sur le chantier ;
- Organisation, en concertation avec les forces de police, des actions de prévention et de contrôle lors du chantier ;
- Vérification de la transmission des informations requises vers la base de données chantier et leur mise à jour régulière ;
- Vérification de la publication des informations sur le site « trafiroutes.wallonie.be » ;
- Optimisation des informations sur le site trafiroutes.wallonie.be ;
- Vérification de la transmission des informations vers les radios ;
- Vérifier le respect des directives chantiers du Gouvernement wallon concernant les aspects sécurité routière ;
- Audit du respect des réglementations applicables lors du début du chantier et vérification périodique du respect des règles, particulièrement après un incident ;
- Relais lors de difficultés inattendues lors d'un chantier pouvant influencer la mobilité ou la sécurité routière (exemple : prolongation pendant les heures de pointe d'un chantier de nuit sur un axe structurant) ;
- Concertation régulière avec le coordinateur sécurité du chantier ;
- Vérification périodique du respect des réglementations liées à la sécurité routière tout au long du chantier ;
- Concertation avec la police en vue d'organiser les contrôles à proximité du chantier ;
- Vérification de l'enlèvement des panneaux et de la suppression des marquages temporaires dès la fin des travaux ;
- Suivi de l'accidentologie avec dégâts corporels lors des chantiers ;
- Application progressive d'une approche qualité lors de détection d'incidents.

Recommandation 9.2 : organisation de la coordination transversale des aspects sécurité routière lors de chantiers

Le CSWSR recommande que tout chantier implique une formalisation de la coordination transversale des aspects sécurité routière par le suivi de la check-list



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 18 de 204

mentionnée ci-dessus. Le Fonctionnaire dirigeant peut confier la coordination transversale et le suivi de la check-list à un coordinateur sécurité routière qui devra être désigné préalablement à la rédaction du cahier des charges du chantier. Le CSWSR recommande que, pour tout chantier conséquent, le Fonctionnaire dirigeant désigne un coordinateur sécurité routière.

Recommandation 9.3 : rédaction d'un guide de référence pour la prise en compte des aspects sécurité routière lors de chantiers

Le CSWSR recommande qu'un guide de référence pour la prise en compte des aspects sécurité routière lors de chantiers soit réalisé par les services de la DGO 1. Ce guide servira de référence pour le suivi de la check-list.

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

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

Recommandation 10 : traitement des marquages au sol

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

Recommandation 11.1 : limitations de vitesse variables lors de chantiers

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

Recommandation 11.2 : enlèvement des panneaux temporaires de limitations de vitesse et autres dès la fin du chantier

Afin de ne pas compromettre la crédibilité des limitations de vitesse lors de chantiers, le CSWSR recommande que la personne responsable de la coordination transversale de la sécurité routière soit particulièrement attentive à l'obligation de retirer les panneaux temporaires de limitations de vitesse et les autres panneaux liés au chantier, dans les délais prévus à ce titre dans « Qualiroutes ».



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 19 de 204

Recommandation 12 : amélioration des informations « pre-trip »

Le CSWSR recommande :

- que les mesures soient prises afin que la base de données des chantiers soit parfaitement mise à jour (délais, retards, événements particuliers, ...). Cette mise à jour devra se faire au travers d'un contact régulier avec le Fonctionnaire dirigeant ou le coordinateur sécurité routière de chaque chantier d'importance ;
- que les informations sur les chantiers soient catégorisées afin de permettre aux usagers, éprouvant souvent des difficultés à appréhender les conséquences potentielles d'un chantier sur la mobilité (risques de files, ...), d'appréhender l'impact potentiel d'un chantier. Les chantiers pourraient ainsi être catégorisés en :
 - chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité routière (réduction du nombre de bandes, déviation, ...) ;
 - chantiers avec un risque modéré pour la mobilité et la sécurité routière ;
 - chantiers mobiles.La catégorisation d'un chantier devrait pouvoir être adaptée en fonction des circonstances : ainsi un chantier repris dans la catégorie « chantiers avec un risque modéré pour la mobilité et la sécurité routière » parce qu'il est prévu d'être réalisé de nuit et être terminé avant les heures d'affluence devrait glisser dans la catégorie « Chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité » s'il devait être prolongé pendant les heures d'affluence.
- que la convivialité et la lisibilité du site trafiroutes.wallonie.be pour les usagers soient fondamentalement revues.
- qu'après la mise en œuvre des deux mesures ci-dessus, une campagne d'information soit organisée afin d'assurer une plus grande notoriété du site par les usagers du réseau structurant wallon.

Recommandation 13 : amélioration des informations on-trip

Le CSWSR recommande que :

- les informations concernant les chantiers soient transmises et mises à jour de façon régulière dans la norme TMC. La prise en compte des messages TMC ne pourra se réaliser par les usagers que si les informations qui lui parviennent sont exactes, à jour et pertinentes.
- des informations exactes et pertinentes soient transmises aux sites d'information trafic et les radios de la bande FM. Des accords doivent être conclus avec les radios afin que les informations de tous les « Chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité routière » soient transmises à des intervalles à convenir.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 20 de 204

- Les chantiers qui présentent un risque important pour la mobilité et la sécurité routière devraient être annoncés par un panneau à message variable - éventuellement placé sur une remorque, qui annonce le chantier à une distance d'environ 2 km du début du chantier.
- dans le cas d'un chantier qui implique un risque important de constitution de files, un véhicule avec message soit placé à 500 mètres du début des files afin d'avertir les usagers.

Recommandation 14.1 : campagne de sensibilisation

Le CSWSR recommande qu'une campagne de sensibilisation soit organisée au moins une fois par an vers les conducteurs de véhicules sur le réseau structurant afin de les sensibiliser aux aspects sécurité routière lors des chantiers. Ces campagnes doivent viser à successivement sensibiliser les usagers de la route au respect des limitations de vitesse, respect des distances de sécurité, faire preuve de prudence et ainsi respecter la sécurité des personnes sur chantiers. Le lancement de la campagne doit faire l'objet d'une conférence de presse en présence des forces de police qui confirmeront le volet répression.

Recommandation 14.2 : radars préventifs

Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, des radars préventifs soient installés avec mention de la plaque minéralogique et de la vitesse enregistrée. Le message pourrait être du type :

« AAA111 140 km/h = PV »

Recommandation 14.3 : volet contrôles et sanctions

Le CSWSR recommande que, lors des chantiers, des contrôles soient systématiquement organisés tant de façon préventive que répressive par les forces de police. Ces contrôles doivent être particulièrement organisés lors des premiers jours du chantier.

La coordination avec les services de police pour la mise en œuvre de ces actions sera partie intégrante des responsabilités de la coordination transversale de la sécurité routière objet de la recommandation 1.

Pendant la campagne de sensibilisation mentionnée en recommandation 7a), les contrôles doivent être renforcés.

Les résultats des contrôles devraient être systématiquement communiqués aux médias ou mentionnés sur des panneaux à messages variables à proximité des chantiers.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 21 de 204

Recommandations à l'initiative du groupe de travail urbanisme
--

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

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

Recommandation 16 : généralisation des audits de sécurité routière

Le CSWSR recommande que les décisions du Gouvernement wallon imposant la réalisation d'audits de sécurité routière à tous les projets de construction de nouvelles voiries ou aux réfections importantes de voiries existantes sur le réseau structurant soit étendue à tout le réseau régional, aux grands projets initiés par d'autres institutions que le SPW et ayant une incidence sur les voiries régionales et communales (par exemple les projets RER, les projets de modification ou de rénovation de gares, etc.) ainsi qu'aux projets subsidiés sur les voiries communales.

Recommandation 17 : audits de sécurité routière sur les voiries communales

Le CSWSR recommande que la réalisation d'audits de sécurité routière, éventuellement dans une procédure simplifiée, soit fortement recommandée lors de mise en œuvre de nouvelles voiries ou de réfection de voiries existantes sur le réseau communal impliquant une modification de la configuration de la voirie. Une procédure simplifiée devra cependant intégrer un avis des auditeurs dès le stade de la conception afin de pouvoir intégrer, dès le début du processus, les éventuelles suggestions des auditeurs.

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

Afin d'améliorer la connaissance de meilleures pratiques par les gestionnaires de voiries, et en particulier une diffusion optimale des guides édités par la DGO 1.21, le CSWSR recommande que des séminaires à destination des gestionnaires de



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 22 de 204

voiries, tant régionaux que communaux, soient régulièrement organisés, et au moins une fois par an.

Le CSWSR recommande que les brochures et guides de bonnes pratiques en matière d'infrastructure publiés par le SPW soient transmis à l'UVCW afin d'en favoriser la diffusion auprès des gestionnaires de voiries communales.

Recommandation 18.2 : libération d'un budget annuel destiné au traitement des obstacles le long des voiries

Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon libère un budget annuel destiné au traitement des obstacles latéraux le long des voiries.

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

Le CSWSR recommande que les Directions territoriales organisent, en liaison étroite avec la DGO 1.21, une inspection du réseau et une hiérarchisation des zones à traiter en fonction d'un rapport coût efficacité (nombre de tués et de blessés graves qui pourraient être évités) par rapport au coût de la zone à traiter.

Recommandation 18.4 : évaluation des zones traitées

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

Recommandation 19.1 : approche spécifique des alignements d'arbres le long des voiries

Le CSWSR recommande l'approche suivante :

1. Analyse des cartes d'accidentologie et identification et hiérarchisation des zones à problèmes concernant les accidents contre les arbres.
2. Sur les autoroutes et les voies à 2x2 bandes du réseau structurant, la priorité est à l'application du guide pour le traitement des obstacles latéraux. Il convient néanmoins d'analyser au cas par cas les impacts paysagers, écologiques, visuels et sociaux de cette application stricte.
3. En ce qui concerne les autres voiries :
 - a. Analyse de la situation au cas par cas, en tenant compte de :
 - i. la situation ;
 - ii. l'analyse des circonstances des accidents avec blessés graves ou morts ;
 - iii. la valeur patrimoniale, paysagère et écologique des plantations ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 23 de 204

- iv. l'évaluation de l'état phytosanitaire des plantations.
- b. Analyse de la possibilité de mettre en pratique le guide « Obstacles latéraux : pistes pour un traitement efficace », notamment en envisageant :
 - i. le placement de barrières de protection en se conformant à la réglementation concernant les dispositifs de retenue ;
 - ii. l'éloignement des alignements par des mesures adéquates (expropriation de terrains, mesures agro-environnementales d'incitation, ...).

Le CSWSR recommande que, lors d'un traitement d'alignements d'arbres le long des voiries (abattage, et replantation à une distance de sécurité), la possibilité d'implanter des arbustes d'un diamètre (à maturité) de moins de 10 cm soit envisagée afin de conserver un caractère « vert » aux voiries.

Recommandation 19.2 : évaluation des impacts lors du traitement d'arbres le long des voiries

Le CSWSR considère que l'impact sur la sécurité routière des alignements d'arbres le long des voiries et de l'impact du déplacement des arbres est encore peu objectivé. Le CSWSR recommande dès lors qu'un ou plusieurs projets fassent l'objet d'une évaluation approfondie :

- mesure des vitesses moyennes et V85 avant tout traitement ;
- mesure de l'accidentologie avant traitement ;
- traitement de la zone ;
- mesure des vitesses moyennes et V85 après traitement ;
- mesure de l'accidentologie après traitement.

Recommandation 19.3 : pistes cyclables et trottoirs le long des voiries avec des alignements d'arbres qui sont déplacés

Chaque année, 75 cyclistes meurent dans un accident en Flandre, 1 à Bruxelles et 10 en Wallonie. Des haies pourraient être plantées pour séparer les trottoirs et pistes cyclables de la voirie.

Le CSWSR recommande que l'opportunité d'installer des pistes cyclables ou des trottoirs soit analysée chaque fois que l'alignement des arbres est déplacé.

Recommandation 20.1 : meilleur entretien des pistes cyclables

Le CSWSR recommande que :

- 1) une inspection des pistes cyclables soit régulièrement effectuée par le gestionnaire de voirie compétent ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 24 de 204

- 2) l'utilisation d'un vélo mesureur, à l'instar de ce qui se fait en Région flamande (un vélo par province) et maintenant à Bruxelles. Il permet de prendre des mesures sur la qualité du revêtement parcouru à vélo ;
- 3) la possibilité pour les usagers de signaler les problèmes constatés via un site web dédié, comme cela est déjà le cas en Flandre. Le site web devrait indiquer le suivi accordé aux remarques pertinentes transmises ;
- 4) une inspection de maintenance soit menée de façon progressive mais régulière (par exemple tous les trois ans) sur le RAVeL ;
- 5) l'affectation de moyens au nettoyage et à l'entretien régulier et d'urgence des infrastructures cyclables.

Recommandation 20.2 : pistes cyclables sur routes régionales

Le CSWSR recommande que sur les routes régionales hors agglomération les pistes cyclables séparées soient la norme, chaque fois que des pistes cyclables sont créées ou refaites. Cette séparation peut se faire soit par un éloignement conséquent de la piste par rapport à la chaussée (sans continuité du macadam), soit par une surélévation ou un obstacle marquant clairement la séparation entre la chaussée et la piste (bordures biseautées, potelets, glissières, haies, etc.).

Recommandation 21 : implantation des parkings en épis ou perpendiculaires à la voirie

Le CSWSR recommande que, dans les cas où des emplacements de parking sont prévus soit en épis, soit perpendiculaires à la voirie, l'implantation des emplacements soit effectuée de telle sorte que la manœuvre la plus dangereuse, soit la sortie de l'emplacement, se fasse de face pour le conducteur. Les emplacements de parking en épis doivent dès lors être placés en favorisant une entrée dans l'emplacement en marche arrière.

Recommandation 22 : zone tampon entre les aménagements cyclables et les véhicules en stationnement

Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, une zone tampon de 80 centimètres soit laissée entre les aménagements cyclables (piste cyclable marquée, bande cyclable suggérée, ...) et les voitures en stationnement.

Si la largeur de voirie ne permet pas de laisser 80 centimètres, la distance peut être limitée à 60 centimètres.

Recommandation 23 : zone d'avancée cycliste

Le CSWSR recommande qu'en agglomération, des zones d'avancée pour cyclistes (ZAC) soient créées à tous les carrefours à feux, avec ou sans bande de guidage



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 25 de 204

(lorsque les largeurs ne sont pas disponibles, on se contentera d'un marquage suggéré), sauf si la configuration du carrefour rend l'implantation d'une telle zone avancée d'accès cycliste impossible, par exemple lorsque le carrefour est équipé de feux fléchés sans disposer d'une bande par direction.

Recommandation 24.1 : les panneaux F99x peuvent s'appliquer à une partie de la voirie

Le CSWSR recommande que le code de la route, qui définit les panneaux F99a, F99b et F99c, soit modifié pour que ces panneaux F99x puissent s'appliquer à une partie d'un chemin seulement (mais clairement délimitée).

Recommandation 24.2 : porter de 9 à 10 ans l'âge ou les enfants peuvent circuler à vélo sur les trottoirs

Le CSWSR recommande que le code de la route autorise les enfants à emprunter le trottoir à vélo jusqu'à 10 ans inclus, mais à faible allure et en respectant strictement les piétons. Le CSWSR recommande en outre la suppression de la condition actuelle du diamètre des roues de 50 cm maximum.

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

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

Recommandation 25 : avancées de trottoir

Le CSWSR recommande, pour les passages piétons en section, de prévoir des avancées de trottoir qui occupent les 5 mètres devant le passage, et dépourvus de tout obstacle qui pourrait limiter la visibilité du piéton, y compris des enfants.

Recommandation 26 : passages pour piétons sur voiries à 2 x 2 bandes

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

Recommandation 27 : élaboration progressive d'un guide unique et coordonné

Le CSWSR recommande que :

1. les services du SPW élaborent rapidement le code de la voirie, guide unique qui reprendrait, sous forme de fiches, l'ensemble des recommandations pour



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 26 de 204

- l'aménagement des voiries, en prenant en compte tous les usagers de la voirie ;
2. les différents chapitres du guide soient progressivement élaborés par le service compétent ;
 3. une coordination soit mise en place entre les différentes directions et les différents services afin d'assurer une adhésion de tous aux principes du code ;
 4. le projet de code soit soumis pour avis au CSWSR préalablement à sa diffusion ;
 5. le code soit téléchargeable sur le site Internet du SPW ;
 6. des formations soient organisées régulièrement à destination des gestionnaires de voiries tant régionaux que communaux.

Recommandation 28 : révision des plans de secteur

Le CSWSR recommande que des groupes de travail soient mis en place entre la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin d'aboutir progressivement, secteur par secteur, à une révision des plans de secteur en Wallonie.

Recommandations 29 : rédaction de règles spécifiques de conception, de gestion de voiries voire de police pour l'ensemble du réseau voyer régional

Le CSWSR recommande la création d'un groupe de travail composé de la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin de proposer au Gouvernement wallon la conception de principes généraux d'aménagement, d'urbanisme, de gestion et de police du réseau routier régional selon la hiérarchie et la catégorisation du réseau.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 27 de 204

Recommandations à l'initiative du groupe de travail motos
--

Recommandation 30 : immatriculation des cyclomoteurs A et B

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

Recommandation 31 : campagne à destination des conducteurs de voiture

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

Recommandation 32 : campagne ciblée vers les motards

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

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

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

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

Le CSWSR recommande que, dans les formations à la conduite et les évaluations, et plus particulièrement dans le cadre du permis B, une attention soit accordée aux



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 28 de 204

situations à risque liées aux interactions avec d'autres usagers, et en particulier les motards. Des questions relatives à ces situations à risques devraient être intégrées dans les formations et lors de l'examen théorique. Lors de l'examen pratique, l'examineur doit être attentif à la façon dont le candidat réagit en présence de motards.

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

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

Recommandation 36 : actions de sensibilisation ciblées vers les motards

Le CSWSR recommande que des fiches d'information soient élaborées à destination des motards. Ces fiches doivent reprendre une série d'informations à destination des motards.

Ces fiches devront être communiquées aux motards au travers de divers canaux adaptés, tels sites internet, concessionnaires, salons,

Recommandation 37 : actions ciblées motards des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité

Le CSWSR recommande que le plan national de sécurité intègre un volet sécurité routière des motards, et que chaque zone de police réalise une analyse de l'accidentologie motos sur sa zone et, le cas échéant, prévoie des actions de contrôles ciblées sur les motos aux endroits et aux périodes à risques.

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

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

Recommandation 39 : révision du permis motos

Le CSWSR est favorable aux développements en cours au SPF Mobilité dans le cadre des modifications prévues pour l'obtention des permis motos.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 29 de 204

Le CSWSR recommande qu'une évaluation puisse être réalisée sur l'impact de ces modifications sur l'accidentalité des nouveaux détenteurs de permis AM, A1, A2 et A.

Dans ce cadre, le CSWSR recommande qu'un projet de recherche soit initié en vue de permettre une liaison du fichier des accidents à celui des permis de conduire afin de permettre, après anonymisation des données, d'exploiter le croisement de ces données en vue d'évaluer les différents modèles d'accession au permis de conduire.

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

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

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

Le CSWSR recommande que, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, tous les usagers de la route, et notamment les motards soient pris en compte lors de la réalisation des audits. Les auditeurs devront en particulier veiller à l'application des recommandations du guide « Prise en compte des motards dans l'infrastructure » en cours de réalisation à la DGO 1.

Recommandation 41 : formation pour les capitaines de routes

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



Recommandations à l'initiative du groupe de travail peines judiciaires éducatives
--

Recommandation 42 : mise en place d'une politique de sanction cohérente et uniforme en Wallonie en matière de circulation

Le CSWSR recommande que l'organisation de mesures judiciaires éducatives soit proposée dans tous les arrondissements judiciaires de Wallonie, et sur des bases comparables, en vue de présenter une politique de poursuite et de sanction uniforme en matière de roulage.

Recommandation 43 : mise en place d'un fichier central des infractions afin de permettre l'identification des récidivistes

Le CSWSR recommande qu'un fichier central des infractions en matière de roulage soit rapidement mis en place afin de pouvoir identifier les comportements récidivistes en matière d'infractions de roulage et imposer une politique de poursuite et de sanction adaptée.

Recommandation 44.1 : généralisation des formations en alternative à une perception immédiate

Le CSWSR recommande donc que les formations en alternative à une perception immédiate soient reconnues et organisées dans tous les arrondissements judiciaires de Wallonie.

Recommandation 44.2 : évaluation des formations en alternative aux perceptions immédiates

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation des processus qualité mis en place dans le cadre des formations par un organe indépendant, et une évaluation de ces formations quant au taux de récidive des personnes ayant suivi la formation par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 44.3 : formations adaptée aux conducteurs de cyclomoteurs

Le CSWSR recommande :

- 1) que l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs soit mise en place le plus rapidement possible par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;
- 2) que les mesures judiciaires à destination des conducteurs de cyclomoteurs fassent l'objet d'un projet pilote dans de bonnes conditions ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 31 de 204

- 3) que, dans le cadre du projet pilote, des procédures soient mises en place afin d'assurer un traitement dans un délai ne dépassant pas trois mois après l'infraction ;
- 4) que les mesures judiciaires éducatives à destination des conducteurs de cyclomoteurs dans le cadre du projet pilote fassent l'objet d'une évaluation ;
- 5) que, sous réserve d'évaluation positive, le projet soit généralisé à l'ensemble des arrondissements judiciaires de Wallonie.

Recommandation 45.1 : participation financière du contrevenant aux coûts de la formation

Le CSWSR recommande que la personne ayant commis l'infraction participe, au moins partiellement, aux coûts de la formation.

Recommandation 45.2 : évaluation des formations dans le cadre de la médiation

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement et financent une évaluation, par un organe indépendant, des processus qualité mis en place dans le cadre des formations, et une évaluation de ces formations quant au taux de récurrence des personnes ayant suivi la formation par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 45.3 : évaluation des Travaux d'Intérêt Général dans le cadre de la médiation

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation par un organe indépendant des processus qualité mis en place par les associations qui organisent des travaux d'intérêt général, et une évaluation de ces mesures quant au taux de récurrence des personnes ayant effectué un tel travail d'intérêt général par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 45.4 : délai de traitement des peines judiciaires éducatives dans le cadre de la médiation

Les mesures judiciaires éducatives dans le cadre de la médiation sont exécutées dans des délais incompatibles avec le caractère « rapide » nécessaire pour une sanction efficace.

Le CSWSR recommande donc que le Service Public Fédéral Justice prenne les mesures nécessaires pour assurer un traitement des dossiers dans des délais raisonnables.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 32 de 204

Recommandation 46.1 : évaluation des peines éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation par un organe indépendant des processus qualité mis en place par les associations qui organisent des peines de travail autonomes ou des formations, et une évaluation de ces mesures quant au taux de récidive des personnes ayant effectué une telle peine de travail autonome par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 46.2 : délai de traitement des peines judiciaires éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal

Les mesures judiciaires éducatives dans le cadre de la probation sont exécutées dans des délais incompatibles avec le caractère « rapide » nécessaire pour une sanction efficace.

Le CSWSR recommande donc que le Service Public Fédéral Justice prenne les mesures nécessaires pour assurer un traitement des dossiers dans des délais raisonnables.

Recommandation 46.3 : cohérence des peines de travail avec l'infraction commise

Le CSWSR recommande que le juge puisse donner des indications sur le type de peine approprié (exemple : travail en relation avec l'infraction commise). Ces indications **devront** être suivies par l'assistant de justice afin que ces peines se déroulent dans un cadre permettant une réflexion de l'auteur sur son comportement.

Recommandation 47 : mise en place d'un groupe de travail chargé d'analyser l'opportunité de proposer de nouvelles procédures dans un cadre administratif distinct des procédures judiciaires, pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite de certains conducteurs

Le CSWSR estime que la régionalisation de la formation à la conduite est une opportunité pour revoir les aspects liés aux procédures de déchéance du permis de conduire, et d'analyser l'opportunité de mettre en place une procédure administrative, indépendante du processus judiciaire qui traite les aspects pénaux et civils. Une telle procédure administrative, qui serait mise en place pour certaines infractions particulièrement graves, aurait pour objectif de vérifier, pendant la période de suspension du permis de conduire prononcée par le procureur, si le conducteur concerné souffre d'addiction à l'alcool ou aux drogues, et s'il dispose des compétences minimales requises dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education) pour conserver un permis de conduire.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 33 de 204

Le CSWSR recommande donc, qu'en cas d'avis de principe positif du Gouvernement wallon, un groupe de travail soit mis en place afin d'analyser les modalités de mise en place d'une instance chargée d'organiser les examens médicaux et psychologiques. Ces examens permettront de déterminer si un conducteur ayant commis certaines infractions particulièrement graves, ou récidiviste en matière d'infraction de roulage, ne dispose pas des compétences minimales dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education), et met ainsi en danger les autres usagers de la route. Ce groupe de travail devrait aussi se pencher sur les procédures à mettre en place pour évaluer l'aptitude à la conduite de ces conducteurs.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 34 de 204

Recommandations à l'initiative du groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire

Recommandation 48 : adhésion aux recommandations du groupe de travail de la CFSR

Le CSWSR adhère aux recommandations du groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité de la CFSR et recommande que la Communauté française prenne les mesures pour mettre ces recommandations en œuvre.

Recommandation 49 : mise en place d'un continuum éducatif

Le CSWSR recommande de mettre en place un continuum éducatif dans le cadre du cursus scolaire, adapté aux capacités cognitives, psychomotrices et socio affectives par classes d'âge de l'enfant à l'adolescent, et qui vise à fournir à ces derniers les informations nécessaires pour faire face aux risques propres à leur classe d'âge et ainsi réduire leur surreprésentation dans les victimes de la route. Ce continuum éducatif doit débuter dès l'âge de 3-4 ans et se développer jusqu'à la fin des secondaires.

Recommandation 50 : une approche combinant pratique et explications

Le CSWSR recommande que, particulièrement pour les classes d'âge les plus jeunes, l'éducation à la circulation et à la mobilité intègre une mise en pratique des concepts « learning by doing » ou « ervaringsgericht onderwijs »), suivi d'une explication des concepts. De nombreuses études ont démontré que, pour ces classes d'âge, cette approche était la plus performante.

Recommandation 51 : organiser le relais de la sensibilisation par les parents

Le CSWSR recommande que, lors des différentes phases du continuum éducatif, une communication soit organisée avec les parents afin d'assurer leur relais et leur collaboration dans l'éducation de leurs enfants en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité.

Par ailleurs, le CSWSR recommande qu'une sensibilisation vers les parents soit organisée en vue d'attirer leur attention sur l'importance de leur comportement au volant et, de façon plus générale, comme usager de la route, en tant que modèle du comportement de leur enfant.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 35 de 204

Recommandation 52 : fixation des objectifs de l'éducation à la circulation et à la mobilité pour chaque cycle scolaire

Le CSWSR recommande que les objectifs à atteindre lors des formations de chaque cycle du continuum éducatif soient clairement identifiés et exprimés. Les objectifs repris en annexe III forment une première approche de ces objectifs qui pourront être affinés lors de réunions ultérieures du groupe de travail « éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire ».

Recommandation 53 : mise en place d'une attestation d'éducation à la circulation et à la mobilité

Le CSWSR recommande qu'une attestation circulation et mobilité soit remise à chaque enfant. Cette attestation sera ensuite complétée par la mention des diverses formations et, le cas échéant, la réussite de l'évaluation au terme de la formation à laquelle l'enfant aura participé dans le cadre des différents cycles du continuum éducatif. Dans un tel schéma, le brevet du piéton et le brevet du cycliste seraient ainsi partie intégrante du continuum éducatif.

Recommandation 54 : référent éducation à la circulation et à la mobilité au sein des conseils de participation

Le CSWSR recommande qu'au sein de chaque Conseil de participation des établissements scolaires, un référent « éducation à la circulation et à la mobilité » soit désigné. Ce référent sera chargé de la coordination générale des formations à la circulation et à la mobilité qui seront organisées au sein de l'établissement.

Le CSWSR recommande en outre que ce référent organise la coordination de diverses tâches liées à la sécurité routière. Le suivi de ces diverses tâches peut bien sûr être assuré par d'autres personnes - membre du corps enseignant ou parents d'élèves.

Ces diverses tâches, dont la coordination qui devrait être assurée par le référent, sont :

- élaboration d'un code de conduite en matière de sécurité routière aux abords de l'école :
 - comportement des parents en voiture aux abords de l'école ;
 - désignation des zones pour arrêt des voitures ;
 - importance du comportement des parents en tant qu'usagers de la route - valeur exemplative ;
- organisation du relais vers les parents pour l'accompagnement de leurs enfants dans le continuum éducatif ;
- soutien dans l'organisation de covoiturage ;
- Soutien à d'autres modes de déplacement que le transport en voiture ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 36 de 204

- Organisation de circuits et d'accompagnement pour les trajets vers l'école en vélo.

Recommandation 55 : mise en place du matériel didactique et labellisation du matériel didactique

Le CSWSR recommande qu'une instance soit chargée de l'analyse et de l'évaluation du matériel didactique prévu pour chaque cycle. Cette instance serait également chargée d'accorder un label au matériel répondant aux objectifs du cycle et aux aspects pédagogiques requis en fonction du développement cognitif, psychomoteur, et socio affectif de la classe d'âges considérée.

Le CSWSR recommande que, si du matériel didactique adéquat n'est pas disponible pour un cycle donné, l'instance soit chargée d'en coordonner la réalisation en collaboration étroite avec les partenaires actifs en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité.

Recommandation 56 : mise en place d'une certification pour les partenaires actifs en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité

Le CSWSR recommande qu'un cahier des charges soit réalisé pour chaque module du continuum éducatif et qu'une instance soit chargée d'accorder une certification aux associations qui respectent ce cahier des charges.

Cette instance devra faire preuve de la nécessaire objectivité et indépendance. Afin de garder un contact avec les activités de terrain, le personnel chargé de la certification des associations et de la labellisation du matériel didactique devra néanmoins réaliser, éventuellement en collaboration avec les associations, un certain nombre de formations pour les divers cycles du continuum éducatif.

Les critères à respecter pour obtenir la certification devront être clairement exprimés.

Recommandation 57 : subside normalisée des associations certifiées

Le CSWSR recommande que l'instance évoquée ci-dessus calcule un prix de revient normalisé pour une formation par une association certifiée de chaque cycle et que la subside de chaque association certifiée active en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité soit déterminée sur base d'un nombre de formations à organiser pendant une année donnée et sur base des conventions conclues avec les établissements scolaires.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 37 de 204

Recommandation 58 : site Internet à destination du corps enseignant

Le CSWSR recommande qu'un site Internet soit mis à disposition des intervenants en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité, reprenant les différents cycles du continuum éducatif, les partenaires actifs et certifiés organisant de telles formations ainsi que le matériel didactique labellisé disponible pour chaque module.

Recommandation 59 : site Internet à destination des parents d'enfants

Le CSWSR recommande qu'un site Internet soit mis à la disposition des parents d'enfants. Ce site Internet reprendra les objectifs de l'éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire, communiquera les différents objectifs des modules successifs et, de façon générale, mettra à disposition des parents toutes les informations qui leur sont nécessaires pour accompagner la démarche des professeurs.

Recommandation 60 : intégration de la formation et de l'examen théorique pour l'obtention du permis B dans le cadre scolaire

Le CSWSR recommande que, sous réserve d'un accord de principe favorable de la Fédération Wallonie Bruxelles, un groupe de travail spécifique soit rapidement mis en place pour traiter de la problématique et des modalités d'une intégration des formations, et de l'examen théorique pour l'obtention du permis de conduire B dans le cadre scolaire.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 38 de 204

Recommandations à l'initiative du groupe de travail assistance aux victimes
--

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

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

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

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

Recommandation 63 : Elaboration d'une check-list des indemnités

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

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

Recommandation 64 : création d'un site Internet

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

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

Le CSWSR recommande que la circulaire commune au Ministre de la Justice, au Ministre de l'Intérieur, et au Collège des Procureurs généraux concernant le



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 39 de 204

traitement respectueux du défunt, l'annonce de son décès, et le dernier hommage à lui rendre, soit officialisée le plus rapidement possible.

Recommandation 66 : un incitant financier pour la mise en place des travailleurs sociaux dans les structures policières

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

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

Recommandation 67 : critère de financement des assistants sociaux

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

Il serait souhaitable que les programmes de formation des écoles de police, et la formation continue des policiers, accordent une plus grande attention au traitement des victimes d'accidents de la route. Les fonctionnaires de police doivent, tant dans leur formation de base que dans les formations continues, être entraînés pour optimiser le style de leur intervention lors de situations problématiques graves. Pour d'autres parties de leur formation sur la circulation - par exemple dresser des procès-verbaux et des schémas d'accident - il faut systématiquement montrer leur importance pour les victimes.

Recommandation 68 : formation des policiers

Le CSWSR recommande que les programmes de formation des écoles de police, et la formation continue des policiers, accordent une plus grande attention au traitement des victimes d'accidents de la route. Dans l'attente d'une telle modification des programmes de formation, le CSWSR recommande que des séminaires à destination des policiers soient régulièrement organisés.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 40 de 204

Le CSWSR recommande que, de façon biannuelle, un séminaire soit organisé à destination des policiers spécialisés dans l'accueil des victimes de la route afin d'assurer une diffusion des meilleures pratiques.

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

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

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

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

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

Recommandation 71 : amélioration des relations avec les avocats

Le CSWSR recommande :

- 1) qu'une reconnaissance spécifique des avocats soit mise en place pour traiter de l'évaluation et de l'indemnisation du préjudice corporel suite à un accident de la circulation ;
- 2) que la formation initiale et continue des avocats et des magistrats prenne mieux en compte les matières liées au contentieux de la réparation du préjudice corporel dans le cadre des accidents de la circulation ;
- 3) qu'une réglementation stricte soit mise en place, prévoyant que les indemnités versées par des assurances, ou par suite de décision de justice, ne puissent être mise en paiement que sur le compte des bénéficiaires.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 41 de 204

La reconnaissance des avocats qui peuvent se prévaloir d'une expertise dans le contentieux de la réparation du préjudice corporel pourrait être basée sur le suivi d'une formation spécifique, la réussite d'un examen et/ou sur une expérience effective minimale - à fixer - dans le domaine particulier de la réparation du préjudice corporel.

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

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

Recommandation 73 : respect des délais

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

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

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

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

Il s'agit également de porter une attention particulière à la présence de ces victimes et/ou de leurs proches lors des audiences au tribunal :

- Prévoir dans la mesure du possible une salle d'attente dédiée aux victimes et/ou leurs proches.
- Prévoir de traiter en début d'audience ou en audience privée les dossiers avec préjudices corporels par respect pour les victimes et/ou leurs proches.
- Faire preuve de rigueur dans le respect des délais, et éviter les remises, ou demandes de conclusions additionnelles à l'audience, particulièrement



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 42 de 204

pénibles pour les victimes ou leurs proches compte tenu de la préparation psychologique préalable à l'audience prévue.

- Inviter les victimes et/ou leur famille à s'avancer et prendre place au-devant de la salle
- Eviter dans la mesure du possible l'usage du jargon judiciaire qui pourrait heurter les victimes et/ou leurs proches.

Il serait enfin souhaitable que les victimes d'accidents graves ou les proches des victimes présents à l'audience se voient reconnaître un temps de parole suffisant pour exprimer leur douleur et les difficultés auxquelles ils sont confrontés devant le responsable de l'accident.

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

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

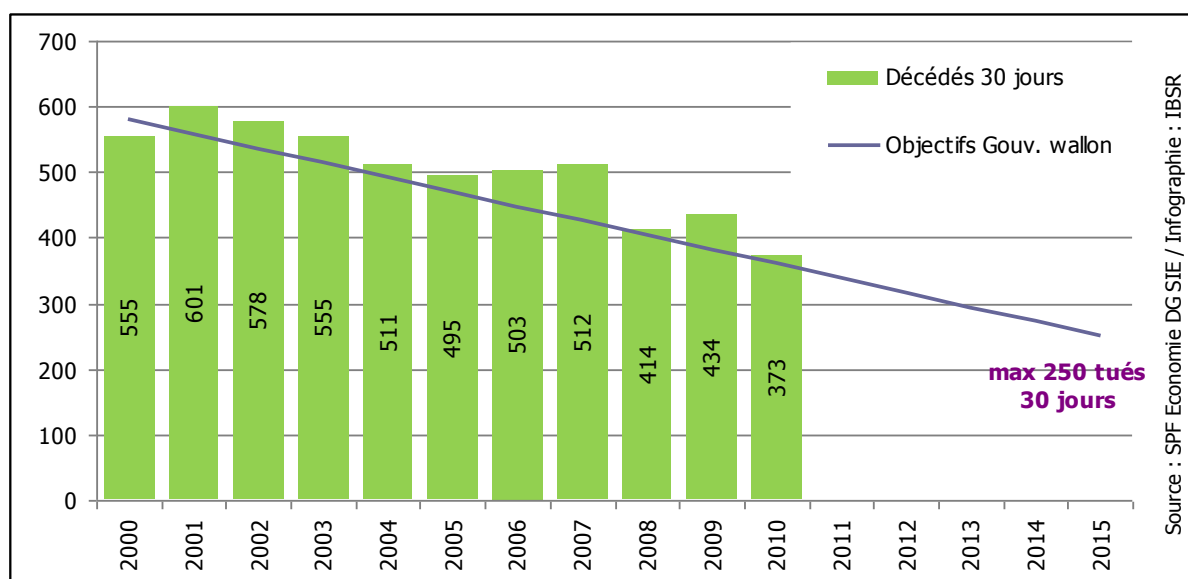
Le CSWSR recommande en outre que les juges accordent aux victimes d'accidents ayant entraîné des blessures, ou aux proches des victimes d'homicides involontaire, un temps de parole dans le procès pénal.

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

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

III) CONCLUSIONS

Une mise en place rapide des recommandations présentées par le CSWSR devrait contribuer à réduire le nombre de victimes sur les routes de Wallonie



La régionalisation de certaines compétences en matière de sécurité routière offre une opportunité exceptionnelle à la Wallonie de mettre en place une politique volontariste en matière de sécurité routière et de se rapprocher des pays européens les plus performants en cette matière.

Une telle politique volontariste devra se fonder sur une vision partagée par les responsables politiques et le Gouvernement wallon, que la Wallonie a la capacité et la volonté de tendre vers un système de transport sûr, et que dès lors l'objectif ultime est que nul ne devrait décéder ou être grièvement blessé sur les routes wallonnes.

Cette vision devrait se combiner avec la conviction qu'un tel objectif peut se réaliser progressivement au travers de la mise en place d'une « responsabilité partagée » dans le but de mettre en place un système de transport sûr.

Le Gouvernement wallon devra mettre en place les structures nécessaires. La mise en place du CSWSR comme organe de concertation qui veille à une approche multidisciplinaire et intégrée de la sécurité routière est certainement un premier pas important dans la mise en place de ces structures. La structure du CSWSR devrait cependant être légèrement étoffée afin de pouvoir assurer un suivi de la



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 44 de 204

mise en place des recommandations approuvées par le Gouvernement wallon. Les organes du CSWSR devraient ainsi être notamment complétés par une personne chargée de la collecte et du traitement de toutes les données nécessaires à une objectivation de la problématique de la sécurité routière : suivi et analyse des statistiques d'accidents publiées par le SPF affaires économiques, analyse des indicateurs en matière d'attitudes et de comportement des usagers (voire l'organisation de la collecte de ces indicateurs en cas de régionalisation de ces compétences actuellement prises en charge par l'IBSR), analyse avec les représentants de la DG 01 des données cartographiques des accidents, recueil et analyse des statistiques en matière de contrôle par les forces de police en collaboration étroite avec la Police fédérale, les zones de police en Wallonie, le Centrex et enfin le suivi des statistiques en matière de poursuites en collaboration étroite avec le SPF Justice.

La mise en place d'une politique volontariste d'amélioration de la sécurité routière en Wallonie implique indubitablement la mise en œuvre d'une politique intégrée de sensibilisation et de répression sur les thèmes majeurs de la sécurité routière. Il est donc souhaitable que la Wallonie mette rapidement en place une structure adéquate qui serait chargée de la politique de communication et de sensibilisation en collaboration étroite avec les forces de police. Une approche intégrée, combinant une information et une sensibilisation des usagers et l'organisation de contrôles sur les thèmes des campagnes de sensibilisation, permet d'améliorer le respect de la législation par les usagers et donc d'améliorer la sécurité routière. Ces contrôles doivent être intégrés dans les volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité et faire l'objet d'un suivi par une entité centrale comme repris sous la recommandation 4.3. La gestion des campagnes intégrées de sensibilisation-répression pourrait idéalement se réaliser au sein d'une entité juridique autonome qui disposerait de la souplesse nécessaire pour organiser ces campagnes et les relations avec les agences, en respectant néanmoins la loi sur les marchés publics. En outre, le suivi des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité par une entité autonome, qui transmettra ses avis aux autorités communales, est certainement plus acceptable par les zones de police qu'un suivi organisé par un service officiel du SPW.

Enfin, le groupe de travail assistance aux victimes a mis en évidence le manque de structures dédiées en Wallonie aux victimes de la route et à leurs proches dans des moments pourtant très éprouvants. Le CSWSR a donc recommandé la mise en place d'une structure consacrée à la centralisation d'une assistance individualisée aux victimes de la route et à leurs proches. Cette structure devrait regrouper un certain nombre de personnes (environ cinq personnes pour couvrir la Wallonie) qui, sur base d'un découpage géographique, joueraient un rôle de conseiller personnel, de relais dans les processus, mais ne se substitueraient pas aux rôles assumés par



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 45 de 204

les représentants des différentes instances actives en matière d'assistance aux victimes.

En conclusion, le présent rapport propose au Gouvernement wallon une série de recommandations qui résultent d'une profonde réflexion menée de façon multidisciplinaire et consensuelle entre les multiples intervenants en matière de sécurité routière. Il appartient dès lors au Gouvernement wallon de se prononcer sur les recommandations présentées, et de décider des recommandations à mettre en œuvre, d'identifier avec les administrations concernées les besoins humains et financiers à mettre à disposition des organes concernés, et de fixer un planning de réalisation. Tous les pays européens ont mis en place des politiques volontaristes de réduction des accidents de la route et une politique visant à combattre la violence routière. Les victimes de la route et leurs proches sont de plus en plus conscients que la majorité des accidents de la route ne résulte pas de la fatalité, mais sont bien souvent le résultat d'une combinaison d'erreurs ou d'une prise de conscience insuffisante des conséquences potentielles de ses actes ou d'une absence d'actes. Les attentes concernant la mise en œuvre d'une vraie démarche d'amélioration de la sécurité routière en Wallonie sont donc croissantes. Les présentes recommandations du CSWSR, combinées au transfert aux régions de certaines compétences en matière de sécurité routière, offrent à la Wallonie une opportunité exceptionnelle de mettre en œuvre une politique volontariste d'amélioration de la sécurité routière.



IV) RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

1. Groupe de travail accidents de week-end

1. I) Objectivation de la problématique

1. I) a) Statistiques

La problématique de la sécurité routière est généralement exprimée en nombre de morts sur les routes, souvent aussi en nombre de blessés graves ou blessés légers. Ces statistiques proviennent des formulaires FAC établis par la police lorsque celle-ci est appelée dans le cadre d'un accident avec dommages corporels. Le nombre de tués est en outre vérifié sur base des données des parquets et présente dès lors une bonne fiabilité. Les statistiques de blessés sont peu utilisées dans les suites chronologiques car il est difficile de déterminer si une fluctuation des chiffres reflète une évolution de la sécurité routière, ou une évolution de la qualité et de l'exhaustivité de l'enregistrement des données par les forces de police.

Plusieurs études ont en effet démontré une très large sous-évaluation de l'enregistrement des accidents. Ainsi, dans la région Rhône Alpes, la liaison des statistiques produites par la police avec les données des services médicaux montrent que ces dernières sont trois fois plus élevées que les statistiques policières. Sur base des données de ce registre Rhône Alpes, il apparaît que, pour 10 tués sur les routes de 18 à 24 ans, 18 jeunes survivent à un accident, mais souffriront d'un handicap lourd. Plus préoccupant encore, alors que le nombre de tués sur les routes pour cette tranche d'âge est en diminution, le nombre de jeunes handicapés ne connaît pas d'amélioration notable.

En Belgique, le manque de liaison entre les statistiques policières et les données hospitalières rend difficile une estimation de la sous-évaluation des données d'accidents. De plus, cette absence de liaison des données hospitalières aux données d'accidents ne permet pas l'expression de l'insécurité routière en problématique de santé publique puisqu'il n'est pas aisé d'identifier les coûts réels de l'insécurité routière.

Il convient également de souligner que la problématique des accidents de week-end concerne particulièrement les jeunes et que le nombre d'années de vie perdues en cas de décès, ou les périodes pendant lesquelles les jeunes victimes



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 47 de 204

devront subir les séquelles parfois très lourdes d'un accident, sont particulièrement importantes.

En outre, si les victimes d'un accident doivent subir des conséquences physiques ou psychiques parfois très lourdes, il ne faut pas négliger les conséquences psychiques très importantes subies par les proches, familles et amis des victimes.

Suivant les statistiques du SPF Economie (précédemment statistiques INS) de 2008, les personnes décédées dans le cadre des accidents de week-end, par catégorie d'âge et par heure, se présentent comme suit pour la Wallonie.

Décédés 30 jours durant les week-ends par catégorie d'âge et par heure en Wallonie (année 2008)

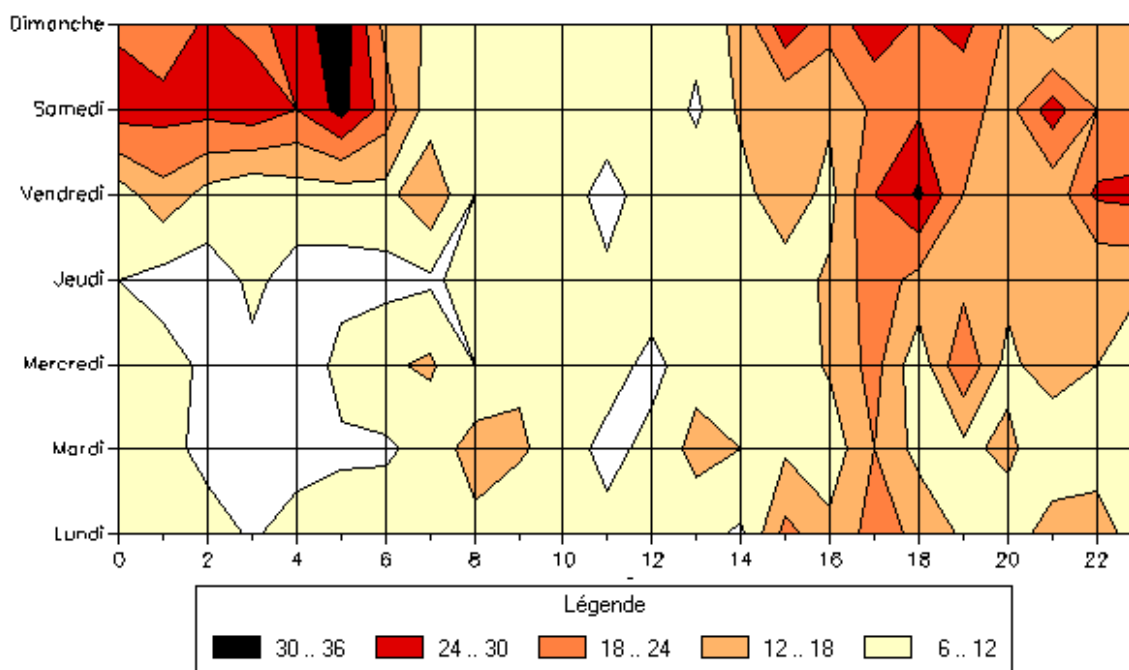
	0 - 18	19 - 25	26 - 45	46 - 65	66 et plus	Total
00	2	8	2	1	2	15
01	1	4	6	1	0	12
02	1	7	8	2	1	19
03	2	2	5	0	0	9
04	3	5	4	0	0	12
05	2	6	10	0	0	18
06	0	0	5	1	0	6
07	0	0	2	0	0	2
08	0	1	1	1	0	3
09	0	2	2	1	0	5
10	0	0	2	0	2	4
11	0	0	1	0	0	1
12	0	0	1	1	0	2
13	0	0	1	3	0	4
14	0	1	2	3	1	7
15	0	1	3	4	2	10
16	0	0	5	2	0	7
17	1	1	5	3	2	12
18	2	2	0	1	1	6
19	1	1	4	1	4	11
20	1	1	2	2	0	6
21	0	0	2	3	0	5
22	0	2	3	3	1	9
23	0	3	3	2	1	9
Total	16	47	79	35	17	194

Source: SPF
Economie DG SIE /
Infographie: IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 48 de 204

Par ailleurs, les données des accidents de 2005 à 2009 retravaillées par la DGO 1 du SPW se présentent comme suit :



En conclusion, alors que les heures de week-end représentent environ 29% des heures d'une semaine, les accidents mortels survenant pendant les week-ends représentent 42% des accidents mortels. La problématique des accidents du week-end concerne particulièrement les personnes de 18 à 25 ans, durant la tranche horaire de minuit à 6h du matin, les personnes de 26 à 45 ans sur la même tranche horaire, mais aussi l'après-midi de 16h à 18h, et enfin les personnes de 46 à 65 ans sur la tranche horaire de 13h à 16h. 56% de ces accidents mortels se produisent de nuit.

Selon le baromètre de la sécurité routière édité par l'IBSR, les tués lors des week-ends en Wallonie représentent 47 % des tués sur place soit, à fin décembre 2011, 176 tués sur place lors d'accidents de week-end sur les 371 tués sur place enregistrés de janvier à fin décembre 2011 en Wallonie.

1. I) b) Résultats des recherches

Les accidents de week-end ont fait l'objet de peu de recherches en tant que tels. Les recherches concernent le plus souvent la surreprésentation des jeunes, surtout des jeunes hommes, dans les accidents de la route en général, et plus particulièrement dans les accidents de week-end. Par contre, très peu de



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 49 de 204

recherches sont disponibles sur les accidents de week-end qui ne sont pas liés aux accidents des jeunes.

En particulier, le rapport « jeunes conducteurs - la voie de la sécurité » édité par le Centre de Recherche sur les Transports (OCDE-CEMT) précise que « *Les jeunes conducteurs sont fréquemment impliqués dans des accidents se produisant de nuit et/ou les week-ends, dans des accidents liés à la vitesse et lorsqu'ils transportent des passagers d'un âge voisin. L'alcool et le non-port de la ceinture de sécurité restent des facteurs clés dans les accidents des jeunes conducteurs, entraînant décès et blessures. La conduite sous l'emprise de stupéfiants, notamment le cannabis, augmente en particulier chez les jeunes hommes et devient particulièrement dangereuse lorsque ces stupéfiants sont associés à l'alcool ou lorsqu'il s'agit de consommation régulière. Les jeunes sont surreprésentés dans les accidents à véhicule seul, les accidents par perte de contrôle et les accidents dans lesquels le conducteur, dans une manœuvre de tourne-à-gauche, coupe la trajectoire des véhicules venant en sens inverse.* »

La surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route est principalement un problème pour les hommes et s'explique par de multiples facteurs :

- Manque d'expérience de la conduite et particulièrement de l'anticipation des situations à risque. De très nombreuses recherches montrent que le risque pour un conducteur novice est maximal au cours des premiers mois qui suivent l'obtention du permis. Ensuite, le risque diminue fortement, puis plus progressivement au fur et à mesure que le conducteur est amené à être confronté à une situation de quasi accident dont il enregistrera les éléments et qui seront ainsi intégrés dans sa bibliothèque personnelle de situations à risque.
- Les conducteurs de 18 à 24 ans conduisent proportionnellement plus la nuit ou au petit matin. Ce sont des périodes pendant lesquelles la conduite présente plus de risques : trajet inhabituel, visibilité moindre, impact de la fatigue après une longue période de déprivation de sommeil, ... De plus, l'accession au permis de conduire ne prévoit pas une expérience suffisante en conduite de nuit.
- La conduite de nuit est fréquemment associée à un affaiblissement des facultés : consommation d'alcool, de drogues ou influence d'une fatigue excessive, distractions liées aux équipements électroniques, etc. Les conducteurs novices et les conducteurs jeunes n'ont pas toujours une évaluation correcte des altérations des capacités de conduite et des impacts sur le risque d'accident induits par ces facteurs.
- La conduite de nuit est, pour les jeunes, fréquemment associée à une présence de nombreux occupants, ce qui dans certaines circonstances peut mener à une pression exprimée ou non des pairs, et inciter le conducteur à négliger l'indispensable prudence au volant et à aller au-delà de ses limites.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 50 de 204

- Processus de maturation émotionnel encore en développement. Les recherches récentes ont montré que, particulièrement pour les jeunes hommes, les parties du cerveau responsables du contrôle des impulsions et de l'évaluation des conséquences des décisions peuvent continuer à se développer bien au-delà de l'adolescence. Ce développement plus tardif est probablement à la base de la recherche de sensations (« sensation seeking »), ce qui peut avoir des conséquences sur le comportement au volant.
- ...

Conduite sous influence d'alcool, de drogues ou de médicaments psycho actifs

Les accidents de week-end soulèvent plus que les autres la problématique de la conduite sous influence de l'alcool ou de drogues.

En novembre 2011 ont été publiés les résultats du projet de recherche DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). Le projet DRUID est un projet de recherche coordonné par le BundesAnstalt für strassenwesen (Bast) en Allemagne et cofinancé par la Commission européenne. Le projet DRUID a notamment pour but d'évaluer la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments psycho actifs sur les routes en Europe, notamment en Belgique, ainsi que la proportion de conducteurs sous influence parmi les conducteurs hospitalisés dans des services d'urgence d'hôpitaux suite à des blessures graves dues à un accident de la route. L'objectif était, en outre, en combinant ces deux notions, d'obtenir une estimation du risque relatif d'accident pour la conduite sous influence de ces substances.

Études de prévalence (proportion de conducteurs sous influence)

Les résultats des tests réalisés dans le cadre du projet DRUID sur la prévalence de la conduite sous influence de l'alcool en Belgique sont présentés ci-dessous. Il convient cependant de tenir compte du fait que seul un conducteur sur deux a accepté de faire les tests et que ces taux présentent dès lors très probablement une sous-évaluation de la prévalence de la conduite sous influence. Au regard du taux de prévalence est indiquée l'estimation du risque relatif (RR) d'être impliqué dans un accident (le risque relatif étant de 1 pour un conducteur n'ayant consommé ni alcool, ni drogues, ni médicaments psycho actifs).



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 51 de 204

Conduite sous influence combinée d'alcool et de drogues ou de médicaments :	0,31 %	RR de 29
Taux entre 0,1 g/l et 0,5 g/l (limite légale) :	2,2 %	RR de 1,18
Taux entre 0,5 g/l et 1,2 g/l :	3,7 %	RR entre 3,6 et 13,3
Taux d'intoxication supérieur à 1,2 g/l :	0,5 %	RR de 63

Soit au total, 6,7 % de personnes conduisant sous influence de l'alcool, avec une prévalence plus élevée les nuits de semaines (21,0 %) et les nuits de weekend (16,6 %).

Suivant l'étude, les personnes sous l'influence de l'alcool sont principalement des conducteurs âgés avec un taux d'intoxication limité. Toutefois, les jeunes conducteurs sous influence d'alcool présentent des taux d'intoxication en général plus élevés.

Par ailleurs, les tests présentent les résultats suivants pour la conduite sous l'influence de drogues :

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

Il convient de remarquer que la conduite sous l'influence de médicaments psychoactifs se rencontre plus fréquemment auprès des conductrices de plus de 35 ans pendant la journée.

Études dans les services d'urgence pour les conducteurs gravement blessés

Lors des analyses dans les services d'urgence des hôpitaux, 30,2 % des conducteurs gravement blessés dans le cadre d'un accident étaient sous l'influence de l'alcool uniquement et 13,2 % étaient sous l'influence d'une combinaison d'alcool et de substances psycho actives. Les conducteurs sont principalement des hommes, jeunes et présentant une intoxication élevée (BAC supérieur à 1,2 g/l).

Au total, plus de 43 % des conducteurs grièvement blessés admis aux services des urgences suite à un accident de la route étaient sous influence.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 52 de 204

Fatigue

Une des caractéristiques très probables des accidents de week-end est une prévalence importante d'accidents dus à la fatigue et à l'endormissement au volant. Il est notamment très probable qu'une partie importante des accidents de week-end qui ne concernent qu'un seul véhicule soient dus à un endormissement au volant.

Cette problématique de l'endormissement au volant est cependant difficile à cerner puisqu'il est actuellement impossible de mesurer objectivement un état de fatigue à un moment donné et qu'il est également très difficile pour les forces de police de contrôler l'état de vigilance d'un conducteur. Il est par ailleurs difficile d'établir formellement la fatigue excessive comme cause d'accident, sauf en cas d'aveux explicites du conducteur, ce qui, pour des raisons évidentes, n'est pas fréquent.

De nombreuses études évaluent que les accidents dus à la fatigue représentent une dizaine de pourcents de tous les accidents et de 15 à 25 % des accidents sur les autoroutes ou les routes monotones. Les accidents dus à la fatigue et/ou à l'endormissement sont très certainement surreprésentés dans les accidents de nuit, particulièrement au petit matin.

Il est probable que les constructeurs de voitures développeront des systèmes d'aide à la conduite (ADASS - Advanced Driver Assistance Systems) qui permettront - en partie - de mieux prévenir l'endormissement au volant. Mais, dans l'attente de tels développements, le seul moyen d'éviter des accidents dus à la fatigue et/ou à l'endormissement au volant consiste à organiser une sensibilisation régulière sur ce sujet.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 53 de 204

1. II) Recommandations

La problématique des accidents de week-end est donc complexe. Elle ne pourra être progressivement résolue que par une approche intégrée entre tous les acteurs concernés par les accidents de week-end et doit donc notamment couvrir les différents aspects suivants :

- Mesures prises en vue de l'amélioration de la sécurité routière en général ;
- Amélioration du processus d'acquisition du permis de conduire :
 - Améliorer l'identification des situations à risque par les conducteurs novices et développer durant l'examen théorique pour l'obtention du permis de conduire un test relatif à la perception du risque.
 - Améliorer l'évaluation objective par les conducteurs novices de leurs capacités de conduite en fonction des circonstances. Faire évoluer l'évaluation pratique du candidat vers une évaluation des compétences, et non seulement une évaluation des fautes commises.
- Approche intégrée (sensibilisation - contrôles - répression) afin d'amener les conducteurs à mieux respecter la réglementation ;
- Optimisation des contrôles par les forces de police en fonction des lieux et des périodes qui posent problème ;
- Intégration obligatoire d'un volet sécurité routière par les exploitants de discothèques -dancings ou des organisateurs d'événements.

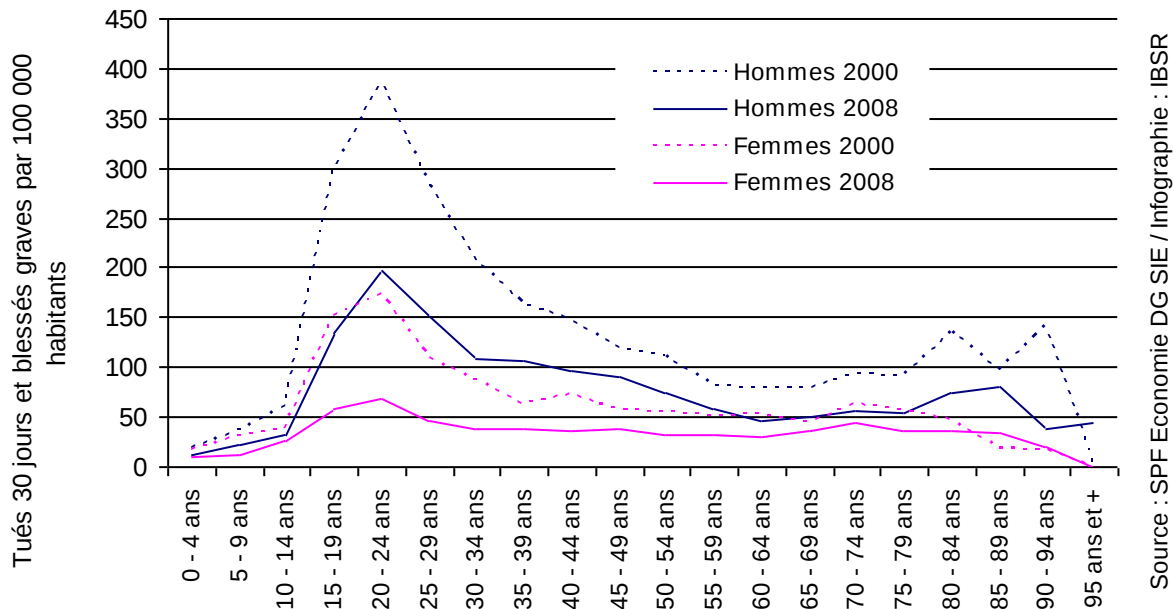
Amélioration de la sécurité routière en général

De nombreuses analyses montrent que les efforts entrepris pour améliorer la sécurité routière en général ont un impact sur la sécurité routière des jeunes conducteurs.

Ainsi, en Belgique, la surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents de la route a diminué de 2000 à 2008 suite aux mesures générales prises pour améliorer la sécurité routière.

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 54 de 204



Tués 30 jours et blessés graves par 100.000 habitants - source SPF Aff. Écon et IBSR

Il est donc important de poursuivre les efforts dans le cadre d'une politique générale d'amélioration de la sécurité routière.

Amélioration du processus d'accès au permis de conduire

Le processus d'obtention du permis de conduire concerne majoritairement les jeunes conducteurs. Il est cependant évident que les mesures prises dans le cadre de l'accès au permis de conduire doivent concerner tous les conducteurs novices.

Le processus d'obtention du permis de conduire doit être revu en profondeur pour mieux intégrer les niveaux trois et quatre de la matrice GDE (Goals of Driver Education/Objectifs de l'éducation du conducteur), c'est-à-dire prendre en compte l'attitude de conduite, l'auto-évaluation des conducteurs novices, la perception et la gestion des risques (la compréhension des facteurs qui augmentent les risques lors de la conduite d'un véhicule), le comportement social du conducteur, et la conduite autonome (le fait de savoir gérer un grand nombre de tâches, de savoir s'orienter au volant, et d'organiser son trajet).

Il est important de voir le processus d'apprentissage et d'évaluation à la conduite comme un processus continu. Le droit de conduire représente une phase supplémentaire dans la maturité et le développement personnel.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 55 de 204

Il faudrait intégrer les différents moments de formation et d'évaluation en adoptant une approche par étapes dans l'évaluation du candidat. Le « permis de conduire en étapes » devrait être appliqué, comprenant un examen intermédiaire (test), un examen pour l'obtention du permis de conduire et une formation/évaluation post-permis.

Dans un tel schéma, l'examen test devrait permettre au candidat d'être confronté anticipativement à une situation d'examen. La durée, le lieu et le degré de difficulté devraient être identiques à ceux de l'examen de conduite officiel. A la fin de cet examen, l'examineur synthétiserait ses observations et conseils afin que le candidat puisse améliorer les points faibles de sa formation. L'examen test pourrait être rendu obligatoire pour ceux qui souhaitent rouler seuls. Une telle formation et assistance influenceraient favorablement les chances de réussite du candidat lors de l'examen officiel. Un projet nommé « Start to drive » a été initié par la Région flamande et sa première évaluation confirme cette attente.

« On ne naît pas conducteur "sûr", on le devient ». Le risque d'être impliqué dans un accident est maximal immédiatement après l'obtention du permis de conduire, en particulier au cours de la première année de conduite sans accompagnement. Il est particulièrement important que les conducteurs novices acquièrent une expérience importante dans des conditions « protégées », et donc avec un risque réduit, avant qu'ils ne puissent conduire seuls, sans restrictions.

Le risque peut être sensiblement réduit dans la période qui suit l'obtention du permis de conduire grâce à des mesures restrictives qui sont progressivement levées avec le temps suivant les principes du permis en étapes (« graduated licencing ») :

- Les jeunes conducteurs et les conducteurs novices sont plus sensibles aux effets de l'alcool que les conducteurs plus âgés ou que les conducteurs expérimentés. Le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs novices devrait donc être réduit à 0,2 g/l. La mise en place de cette mesure devrait s'accompagner d'une campagne d'information et de sensibilisation pour en assurer l'acceptation sociale.
- On a également montré que des réductions importantes du risque étaient obtenues en restreignant temporairement la conduite de nuit et/ou avec de jeunes passagers). Pendant une période probatoire après l'obtention du permis de conduire, le nombre de passagers en-dessous d'un certain âge (par exemple 25 ans) devrait être limité.
- Par ailleurs, durant la période probatoire, le conducteur novice ne devrait pas être autorisé à conduire de nuit. Cette limitation devrait pouvoir être adaptée si les contraintes professionnelles le justifient (travail en équipe par exemple). Le CSWSR est conscient des contraintes que cette mesure impose aux jeunes, mais cette mesure se justifie par la nécessité, pour tout conducteur novice,



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 56 de 204

d'acquérir un minimum d'expérience dans des conditions « normales » avant d'être confronté à la conduite de nuit et aux risques et difficultés qui y sont associés.

La CFSR a recommandé de baser la formation à la conduite et l'examen dans le cadre du permis de conduire sur la matrice GDE et d'introduire le permis par étapes en Belgique.

L'accord de Gouvernement conclu en décembre 2011 dans le cadre de la mise en place du Gouvernement fédéral prévoit le transfert aux Régions des compétences liées à la formation à la conduite et aux centres d'examens.

Dans ce cadre, le CSWSR recommande de mettre rapidement en place un groupe de travail spécifique pour traiter de la problématique et des modalités du transfert aux régions des compétences liées à la formation à la conduite et aux centres d'examens, et de prévoir rapidement les modalités de mise en œuvre d'une meilleure prise en compte des niveaux 3 et 4 de la matrice GDE dans le cadre de l'accession au permis de conduire, ainsi que les modalités de mise en place du permis par étapes en Wallonie. Ce GT devrait aussi aborder l'opportunité de mieux intégrer une formation à la conduite de nuit dans le processus de formation à la conduite.

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 trois et quatre de la matrice GDE (Goals for Driver Education) et de son évaluation au sein de la formation à la conduite ;
- intégration du permis par étapes en Belgique, idéalement de façon concertée avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre, avec discussion en particulier sur :
 - o analyser l'opportunité d'organiser une formation complémentaire dès les premiers mois de l'obtention du permis de conduire suivie d'un examen spécifique.
 - o la nécessité de prévoir, dans le processus d'accession au permis de conduire, une meilleure évaluation des qualités dont les candidats au

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 57 de 204

- 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 (120h) 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.
- ...

Action de sensibilisation après l'obtention du permis

Pour toute activité, la perception subjective du risque associé à cette activité diminue progressivement à chaque itération de celle-ci. Ceci s'applique aussi à la conduite d'un véhicule, ce qui explique que, progressivement, la perception subjective du risque d'être impliqué dans un accident diminue chaque fois que le conducteur novice prend le volant. Dans bien des cas, la probabilité subjective d'être impliqué dans un accident devient inférieure au risque objectif. Cela explique en partie la surévaluation de ses capacités majoritairement constatée auprès de la majorité des conducteurs.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 58 de 204

Il serait donc souhaitable que chaque conducteur novice reçoive, dans les 4 à 6 mois après l'obtention du permis, une information centrée sur les aspects liés à la sécurité routière :

- les situations à risque et leur anticipation ;
- les impacts des comportements à risque, et les impacts de la conduite sous influence ;
- les distances de sécurité et de freinage et la capacité réelle des véhicules à protéger les occupants d'une voiture en cas de choc (35 km/h en choc latéral, 65 km/h en choc frontal), les avantages liés à une formation post-permis adéquate, les cas d'accidents avec motos ;
- les risques liés à l'endormissement au volant ;
- une meilleure compréhension des contraintes et des situations à risque liées aux autres usagers : piétons, cyclistes, motards ;
- ...

Il serait souhaitable qu'une instance centrale coordonne la mise sur pied d'une brochure pour assurer la cohérence de l'approche et les économies d'échelles.

Le CSWSR recommande que les communes, compétentes en matière de gestion des permis de conduire, aient la possibilité d'adresser une telle brochure aux citoyens ayant obtenu le permis de conduire endéans un délai à préciser.

Recommandation 2 : sensibilisation ciblée sur les conducteurs novices

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

- Une information sur les comportements à risque :
 - o Excès de vitesses et vitesse inadaptée ;
 - o Conduite sous influence de l'alcool - influence de l'âge ;
 - o Conduite sous influence de drogues ;
 - o Influence des médicaments ;
 - o Impact de la fatigue au volant ;
 - o 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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 59 de 204

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.

Comportement des usagers

Les études consacrées à la sécurité routière montrent clairement que, dans une grande majorité de cas, les accidents ont pour origine un comportement inadapté d'un ou de plusieurs usagers. Ces comportements peuvent résulter d'une erreur, mais proviennent le plus souvent d'une volonté délibérée de ne pas respecter les contraintes légales qui visent à assurer la sécurité des conducteurs, mais aussi de tous les autres usagers de la route.

Une amélioration des comportements des usagers est possible moyennant une politique d'information/sensibilisation combinée à une politique de contrôle et de sanction menées de manière coordonnée. La politique de sensibilisation est indispensable pour contribuer à l'acceptabilité sociale des contrôles et des sanctions.

Les recherches réalisées montrent que les accidents de week-end se caractérisent fortement par un non-respect des limitations de vitesse, la non-adaptation de la vitesse aux circonstances, la conduite sous influence et, suivant certaines études, le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité.

Dès lors, les campagnes combinées sensibilisation-répression qui visent le grand public, et plus particulièrement les jeunes, sur le respect des limitations de vitesse, la conduite sous l'influence de drogues et d'alcool et le port de la ceinture de sécurité doivent être renforcées. Idéalement, ces campagnes, soit organisées à un niveau régional, soit organisée au niveau local, doivent adopter un ton qui n'est ni moralisateur, ni déresponsabilisateur et conduire à une meilleure perception par les conducteurs de leurs capacités réelles et des facteurs qui réduisent ces



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 60 de 204

capacités. Outre une coordination avec les forces de police pour l'organisation de contrôles renforcés, des collaborations doivent être organisées avec les associations actives sur le terrain pour décliner les campagnes via des actions locales.

L'approche intégrée sensibilisation-répression est défendue depuis de nombreuses années par l'IBSR. Compte tenu de la régionalisation des compétences de l'IBSR prévue dans l'accord de Gouvernement et de la régionalisation de l'inspection automobile, et donc des 6 % rétrocédés par les stations d'inspection automobile pour le financement de l'IBSR, il est indispensable qu'une structure soit rapidement mise en place au niveau de la Wallonie afin d'organiser la poursuite et le renforcement des activités de sensibilisation sur les thèmes majeurs en sécurité routière.

Les accidents de week-end se caractérisent aussi par un nombre important de victimes parmi les passagers des véhicules, ce qui soulève également la nécessité de sensibiliser les passagers à refuser de monter dans une voiture si le conducteur présente des signes de comportement à risque ou des capacités affaiblies à prendre le volant. Les actions de sensibilisation ou de répression réalisées par les forces de police devraient sensibiliser les passagers ou passagères aux risques qu'ils encourent lorsqu'ils décident de monter dans le véhicule d'un conducteur dont les capacités de conduite sont altérées.

Enfin, les accidents de week-end sont très probablement fréquemment causés par un endormissement au volant. Des actions de sensibilisation devraient être menées afin que les conducteurs prennent mieux en compte les risques liés à ce phénomène et adoptent un comportement qui permette de limiter ces risques.

Recommandation 3 : organisation et suivi des campagnes de sensibilisation

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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 61 de 204

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.

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, ...).

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 62 de 204

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.

Une politique de contrôle optimisée

En ce qui concerne le niveau local, la politique de contrôle en matière de sécurité routière est organisée au travers d'un volet sécurité routière du plan zonal de sécurité qui, pour atteindre une démarche optimisée, devrait inclure les aspects suivants :

- 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 (COL), objectifs en matière de sécurité routière de la Région, objectifs des autorités locales, etc. Évaluation des résultats par rapport aux objectifs fixés lors du plan précédent ;
- 3) Analyse de la situation particulière de la SR au niveau local - statistiques d'accidents, statistiques en matière de contrôles, analyse des comportements des usagers, zones à risque, activités à risque, activités particulières justifiant un renforcement des contrôles à certaines heures et à certains endroits, présence de zones à haut risque identifiées par le SPW, ... Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces pour la zone considérée en matière de sécurité routière ;
- 4) Fixation des priorités et des objectifs en matière de sécurité routière - objectifs en termes de comportement des usagers, de contrôles et d'évolution des accidents. Ces objectifs doivent normalement respecter les règles SMART : spécifique, mesurable, adhésion, réalisable, lié au temps ;
- 5) Recueil du contexte global et mise en place des collaborations (CSWSR, IBSR, police fédérale, coopération avec les zones voisines, ...) ;
- 6) Élaboration du volet sécurité routière du plan zonal de sécurité et détermination des ressources et des budgets nécessaires, ainsi que des



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 63 de 204

collaborations à mettre en place avec les associations actives au niveau local ;

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

La mise en place des plans zonaux de sécurité routière devrait faire l'objet d'échanges entre zones de police. Un workshop devrait être organisé annuellement sur ce thème.

Recommandation 4.1 : une politique de contrôle optimisée

Le CSWSR recommande que le volet sécurité routière des plans zonaux de sécurité soit élaboré et suivi avec attention sur 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 contrôles, analyse des comportements des usagers, zones à risque, activités à risque, activités particulières justifiant un renforcement des contrôles à certaines heures et à certains endroits, présence de zones à haut risque identifiées par le Service public de Wallonie, ... Analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces ;
- 4) Fixation des priorités et des objectifs en matière de sécurité routière - objectifs en termes de comportement des usagers, de contrôles et d'évolution des accidents. Ces objectifs doivent normalement respecter les règles SMART : spécifique, mesurable, adhésion, réalisable, lié au temps ;
- 5) Recueil du contexte global et mise en place des collaborations (CSWSR, IBSR, Police fédérale, coopération avec les zones voisines, ...) ;
- 6) Élaboration du volet sécurité routière du plan zonal de sécurité et détermination des ressources et des budgets nécessaires ;
- 7) Suivi de la mise en œuvre du plan ;
- 8) Mise en place des mesures correctrices, si nécessaire, dans le cadre d'une approche qui s'inscrit dans le cercle PDCA de Deming habituellement utilisé dans les approches 'Qualité' : plan, do, check, act.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 64 de 204

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

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

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

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

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

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.

Volet approche sécurité routière pour les exploitants de dancings/ discothèques

Les discothèques, dancings, « after », ... qui rassemblent un grand nombre de personnes dans un cadre festif, et tirent une partie conséquente de leurs revenus de la vente de boissons, ont un rôle important à jouer en matière de sécurité routière.

Il apparaît dès lors souhaitable d'imposer aux exploitants de ces dancings et discothèques de mener une réflexion sur les impacts de leur activité commerciale en matière de sécurité routière. Cette réflexion devrait faire l'objet d'un rapport annuel à cosigner par la police locale et qui serait rendu nécessaire pour conserver le permis d'exploitation.

Ce rapport devrait inclure un volet évaluation (moyens de déplacement alternatifs, sécurité des abords, consommation d'alcool, consommation de drogues, possibilité



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 65 de 204

pour les conducteurs de tester leur niveau d'alcoolémie, mesures à prendre dans le cas où une personne en état d'ivresse manifeste l'intention de prendre le volant), un volet prévention qui pourrait et devrait inclure des collaborations avec des instances actives en matière de sécurité routière et un volet répression à réaliser en concertation avec la police locale.

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

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

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

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 ;
- ...



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 66 de 204

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.

Volet sécurité routière lors de l'organisation d'événements festifs

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

Ce volet sécurité routière devrait prévoir une analyse de la situation prévue - moyens de transport alternatifs à la voiture ou à la moto, action en faveur des carpoolings sur base d'un conducteur désigné, risques de conduite sous influence d'alcool et mesures prises en matière de sensibilisation et de contrôles, 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.

Ce volet sécurité routière devrait être réalisé en collaboration avec la police. La collaboration avec des instances actives en sécurité routière est largement souhaitable.

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 dispositions 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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 67 de 204

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.

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.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 68 de 204

1. III) Discussion sur le taux d'alcool pour les conducteurs

Une discussion est intervenue au sein du groupe de travail concernant l'opportunité de recommander de ne pas accepter de niveau d'intoxication alcoolique compatible avec la conduite d'un véhicule, soit de fixer un taux de 0. En réalité, même si le taux maximum légal est fixé à 0, il conviendrait de définir une marge de tolérance, qui pourrait être fixée à 0,2g/l pour tenir compte des aspects suivants:

- certains desserts, certains plats, des pralines, ... contiennent une très petite quantité d'alcool. Un conducteur pourrait être contrôlé positif alors qu'il n'a pas nécessairement consommé volontairement d'alcool ;
- l'absorption, et la digestion, de certains aliments peut générer de faibles quantités d'alcool;
- selon certaines études, lors d'un « choc émotionnel » violent, le corps peut fabriquer une petite quantité d'alcool.

Plusieurs membres du groupe de travail sont en faveur de fixer le taux d'alcool à 0% pour tous les conducteurs. L'avantage de fixer un taux à 0 g/L (nonobstant une marge de tolérance) est que la communication serait plus claire : quand on conduit, on ne peut pas boire d'alcool. Une telle mesure supprimerait l'impression de tolérance.

Plusieurs membres du groupe de travail ne sont pas favorables à une diminution générale du taux, mais bien pour les conducteurs novices. Les membres du groupe de travail qui ne sont pas favorables à un abaissement du taux légal d'alcool dans le sang à 0 g/L, considèrent qu'une telle mesure ne résoudra pas le problème majeur qui est le non respect de la législation actuelle suite à l'insuffisance des contrôles actuellement réalisés par les forces de police, et va au contraire détourner une partie des contrôles vers des cas non problématiques. Une telle mesure va en outre très probablement soulever des problèmes au niveau de l'acceptabilité sociale des contrôles qui actuellement est très bonne.

Ces membres évoquent en outre les arguments suivants :

- Les études menées montrent clairement que le risque relatif d'être impliqué dans un accident est de 1,18 pour un conducteur expérimenté dont le taux d'alcool est inférieur au taux légal. Le sur-risque lié à une consommation modérée d'alcool est donc très faible.
- Les conducteurs qui ont causés un accident, et les conducteurs hospitalisés dans les services d'urgence ont des taux d'intoxication alcoolique élevés (en général supérieurs à 1g/L) bien au-delà de la limite légale de 0,5 g/L.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 69 de 204

Abaissier la limite légale ne contribuera pas à mieux faire respecter une limite déjà actuellement non respectée. Une diminution des accidents liés à la conduite sous influence passe par une augmentation des contrôles, et une augmentation de la probabilité subjective et objective d'être contrôlé et sanctionné. Un abaissement de la limite - de façon générale - imposerait aux forces de police un travail important pour le suivi de personnes ayant de 0,2 à 0,5 g/l dans le sang alors qu'il n'est pas établi qu'elles représentent un réel problème. En synthèse, un abaissement généralisé de la limite à 0,2 g/l, imposerait des contraintes à 80% de la population qui ne pose pas problème, et n'apporterait pas d'amélioration pour les 20 % qui représentent la majeure partie de la problématique.

- Le problème majeur à ce jour, n'est pas la limite fixée pour l'intoxication alcoolique, mais un nombre trop faible de contrôles qui conduit à une probabilité subjective d'être contrôlé très basse qui mène à un sentiment d'impunité. Les conclusions des différentes études menées par l'IBSR et la police démontrent l'importance du volet « contrôle » car la probabilité subjective d'être contrôlé est minime.

Un abaissement du taux d'alcool autorisé, imposerait aux forces de police un traitement complet du dossier (durée estimée de 45 minutes pour une personne contrôlée sous influence) pour des personnes avec une intoxication basse, dont le risque relatif n'est pas particulièrement élevé, et, compte tenu des capacités limitées des forces de police, se ferait au détriment des personnes sous intoxication élevée qui sont responsables des accidents.



2. Groupe de travail travaux routiers et autoroutiers

2. I) Objectivation de la problématique

2. I) a) Statistiques

Suivant les statistiques du Service Public Fédéral Economie (précédemment statistiques INS) de 2000 à 2009, les accidents de la route ayant eu lieu à proximité d'un chantier représentent une vingtaine de tués par an en Belgique, dont une dizaine en Wallonie. Approximativement 40 % de ces tués ont été victimes d'un accident de nuit (de 22h00 à 5h59).

Il faut cependant tenir compte d'une certaine incertitude quant à l'exhaustivité et l'exactitude de ces chiffres dans la mesure où la présence du chantier est mentionnée sur le formulaire d'accident (FAC) rempli par la police, mais aucune information n'est disponible sur le fait que la présence du chantier, ou un mauvais traitement de la sécurité routière au niveau du chantier, ait eu, ou non, un impact sur les causes de l'accident. Par ailleurs, il faut aussi tenir compte du fait que ces données peuvent être sensiblement sous-évaluées, notamment par le fait que la présence d'un chantier peut ne pas avoir été mentionnée dans le formulaire FAC, ou qu'un accident ait eu lieu en fin de queue suite aux embouteillages générés par les travaux, sans que ceci ne soit mentionné dans le FAC.

A titre d'information, suivant une étude du SWOV portant sur les accidents lors de chantiers de 2000 à 2009, 2% des tués sur la route ont lieu dans le cadre de chantiers (soit approximativement 18 tués par an aux Pays-Bas), dont deux tiers de jour et un tiers de nuit. Il ressort également de l'étude que le trafic lourd est surreprésenté dans les accidents graves de la route lors de chantiers puisqu'ils sont présents dans 13 % des accidents graves lors de chantiers, alors que le trafic lourd aux Pays-Bas n'est présent que dans 6 % des accidents graves.

2. I) b) Résultats des recherches

Sur base d'études réalisées en Europe, le comportement des usagers aux abords des chantiers se caractérise très fréquemment par un dépassement des vitesses limites (en France, 44% des conducteurs dépassent de plus de 20 km/h la vitesse limite aux abords des chantiers), et un non respect des distances de sécurité (en



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 71 de 204

France, 20 % des conducteurs ne respecteraient pas les distances de sécurité aux abords des chantiers). Il apparaît en outre que de nombreux conducteurs ne respectent les consignes (limitations de vitesse, changement de bandes de circulation, ...) que lorsqu'ils aperçoivent le chantier en lui-même, et non au droit de la signalisation, ce qui nécessite trop souvent des freinages d'urgence.

Une étude du SWOV comportait un contrôle de 50 chantiers afin d'identifier si ces derniers respectent la législation et les prescrit règlementaires. Il est apparu que, dans la majorité des chantiers, toutes les règles ne sont pas respectées. Le non respect des règles concerne le plus souvent des panneaux manquants ou non lisibles, l'absence de prise en compte des usagers vulnérables et des marquages qui ne sont pas suffisamment visibles ou pas suffisamment compréhensibles par les usagers.

2. I) c) Limitations de vitesse variables

Des recherches réalisées aux Pays-Bas montrent que les limitations de vitesse dans le cadre des chantiers sont mieux respectées si elles sont crédibles. Dans cet esprit, le SWOV recommande de limiter la vitesse sur autoroute lors de chantiers à 70 km/h lorsque des ouvriers sont présents sur chantier, mais de porter la limitation de vitesse à 90 km/h en dehors de la présence d'ouvriers sur le chantier, sauf si d'autres éléments sont à prendre en compte.

En Belgique, la législation impose que les signaux de limitation de vitesse soient disposés à droite et à gauche de chaque sens de circulation sur autoroute. Une variabilité des limites de vitesse imposerait dès lors que des personnes doivent adapter les panneaux à chaque fois, avec une mise en danger des personnes chargées d'effectuer la modification, ou le respect de procédures lourdes. De ce fait, à ce jour, on ne met pas en place de signalisation variable pour les limites de vitesse lors de chantiers sur autoroute en Belgique.

2. I) d) Aspects règlementaires

Les chantiers routiers et autoroutiers réalisés en Belgique doivent notamment respecter le prescrit des textes suivants :

- AR du 16.3.1968 relative à la police de la circulation routière ;
- AR du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation et de l'usage de la voie publique ;
- Le code du gestionnaire : AM du 11.10.1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 72 de 204

- AM du 07.05.1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique ;
- La Circulaire C.T.02.21. (01), D112/DA - TRG-520: Chantiers et Travaux sur autoroutes et sur les routes rapides à 4 voies et plus, maintien de la fluidité du trafic - SPW.

En Wallonie, les chantiers réalisés sur le réseau routier régional ainsi que les travaux subsidiés, doivent respecter le cahier des charges « Qualiroutes » pour toutes les procédures lancées à partir du 1^{er} janvier 2012.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 73 de 204

2. II) Recommandations

Limitation de l'exposition au risque

Toute mise en place d'un chantier implique une modification temporaire du système et, dès lors, en général, une augmentation de l'insécurité routière. De plus, la mise en place de chantiers sur un réseau qui, à certains endroits est fréquemment saturé implique un risque de création de files, elles-mêmes sources d'accidents. Enfin, si les chantiers routiers et autoroutiers impliquent souvent une dégradation de la sécurité pour les usagers de la route, ils impliquent aussi la mise en danger du personnel en activité sur le chantier.

L'amélioration de l'insécurité routière liée aux chantiers doit en premier lieu être considérée au travers d'une limitation de l'exposition aux risques et donc une limitation du nombre de chantiers.

Il existe plusieurs démarches qui permettent de limiter le nombre de chantiers :

- Appliquer de façon générale, pour tous les nouveaux projets d'infrastructures ou les projets de rénovation profonde des infrastructures existantes, le prescrit de la Directive 2008/96/CE du Parlement et du Conseil européen sur la sécurité des infrastructures, et plus particulièrement la partie sur les audits indépendants de sécurité routière. Le projet de circulaire du Gouvernement wallon prévoit d'appliquer une telle procédure pour les projets sur le réseau structurant. Il est souhaitable d'appliquer une telle procédure également sur les voiries régionales qui ne font pas partie du réseau structurant et sur les voiries subsidiées. L'application des audits de sécurité routière est par ailleurs à recommander sur les voiries communales. En effet, de nombreuses études ont démontré que de tels audits permettent d'identifier très tôt, souvent dès la phase de conception, les erreurs de conception, et d'éviter de devoir corriger de telles erreurs après la réalisation concrète du projet. Les recherches menées indiquent un rapport coût/bénéfice de 14/1 à 20/1.
- Assurer une meilleure coordination dans le temps et dans l'espace entre les travaux - regroupement de chantiers. Trop souvent, on constate que des chantiers sont réalisés à divers intervalles, alors qu'une meilleure coordination aurait permis de réduire le nombre de chantiers.
- Améliorer la qualité des matériaux mis en œuvre en considérant, dans l'analyse des offres, non le seul coût de réalisation, mais le coût global y compris les coûts de maintenance sur une période longue (8 à 12 ans).



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 74 de 204

- Respecter les délais de maintenance. Les contraintes de maintenance sont optimisées si l'entretien d'une voirie est organisé de façon régulière.

Recommandation 8.1 : généralisation des audits de sécurité routière en vue de limiter le nombre de chantiers nécessaires

Afin de réduire le nombre de chantiers, et donc l'exposition aux risques, le CSWSR recommande que la réalisation d'audits de sécurité routière actuellement imposée à tous les chantiers de construction de nouvelles voiries, ou aux réfections importantes de voiries existantes sur le réseau structurant, soit étendue à tout le réseau régional, ainsi qu'aux travaux subsidiés. De plus, la réalisation des audits de sécurité devrait être fortement recommandée sur le réseau provincial et communal.

Recommandation 8.2 : coordination des chantiers

Le CSWSR recommande que le centre Perex, qui reçoit les prévisions de chantiers du réseau structurant, reçoive toutes les prévisions de chantiers du réseau régional et en assure une vérification et une coordination spatiale et temporelle afin d'éviter que des chantiers se déroulant quasi au même endroit fassent l'objet de signalisations séparées, et afin d'organiser les chantiers de façon à éviter des chantiers successifs au même endroit pour des problématiques différentes. Une telle coordination devrait par ailleurs éviter que des chantiers pour des impétrants ne dégradent des voiries récemment remises en état.

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

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

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

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 75 de 204

Coordination transversale des aspects sécurité routière lors de chantiers

De façon générale, on peut considérer que la réglementation d'application en Wallonie en matière de signalisation et de traitement des chantiers est détaillée et compatible avec un système sûr. En pratique, c'est le plus souvent l'application de la réglementation qui pose problème, ce qui doit être corrigé par

- la mise en œuvre d'une meilleure coordination transversale des aspects liés à la sécurité routière,
- la réalisation systématique de contrôles sur le respect des prescrits concernant la sécurité routière,
- le suivi des actions correctrices requises,
- l'application éventuelle de sanctions.

Par ailleurs, les caractéristiques des chantiers diffèrent fortement d'un chantier à l'autre et nécessitent donc une approche spécifique.

Les aspects sécurité routière sont pris en charge de façon très morcelée, par des intervenants dont la sécurité routière n'est pas toujours la préoccupation principale, et la coordination transversale des aspects de sécurité routière n'est en général pas suffisamment organisée.

Le CSWSR recommande donc qu'une « check-list » de tous les aspects sécurité routière à considérer lors de la réalisation d'un chantier soit établie. Le Fonctionnaire dirigeant aura la responsabilité de vérifier, pour chaque chantier, la coordination générale des aspects de sécurité routière, soit en confiant cette responsabilité à un coordinateur sécurité routière, soit en assurant lui-même la coordination. Dans ce dernier cas, il devra attribuer chacune des tâches de la check-list à une personne identifiée, fixer la date à laquelle chaque tâche doit être réalisée et contrôler que la tâche a bien été réalisée.

Compte tenu des spécificités des tâches en matière de sécurité routière, et des nombreuses responsabilités assumées par le Fonctionnaire dirigeant, le CSWSR recommande fortement que, pour tout chantier conséquent, ce dernier fasse appel à un coordinateur sécurité routière.

Le CSWSR recommande que le coordinateur sécurité routière soit une personne du SPW afin d'assurer la nécessaire étroite collaboration entre le Fonctionnaire dirigeant et le coordinateur sécurité routière. Le coordinateur sécurité routière peut soit faire partie de la direction territoriale concernée, soit faire partie d'un service dédié. Le CSWSR recommande que la personne dispose des compétences requises en cette matière, notamment au travers d'une spécialisation et de formations.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 76 de 204

Dans tous les cas, la coordination transversale de la sécurité routière d'un chantier devra être abordée avant la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres afin de veiller à ce que tous les aspects sécurité routière soient correctement pris en compte dans le cahier des charges. En effet, tout cahier des charges devrait inclure une évaluation des impacts en matière de mobilité et de sécurité routière générés par le chantier, et prévoir les mesures qui seront prises pendant la durée du chantier pour limiter les impacts négatifs en matière de mobilité et de sécurité routière susceptibles d'être générés par le chantier.

Si un coordinateur sécurité routière est désigné par le Fonctionnaire dirigeant, ce dernier devra être désigné avant la rédaction du cahier des charges. Il coordonnera et supervisera le contrôle du respect des impositions en matière de sécurité routière, tant réglementaires que suivant les prescriptions du cahier des charges, et transmettra à l'ingénieur dirigeant du chantier tout manquement constaté.

Compte tenu des multiples aspects liés à la prise en compte des aspects sécurité routière lors des chantiers, le CSWSR recommande qu'un guide de référence soit réalisé à ce sujet par les services de la DGO 1. Ce guide servira de référence pour le suivi de la « check-list ».

Recommandation 9 : organisation de la coordination transversale de la sécurité routière lors de chantiers

Recommandation 9.1 : élaboration d'une check-list des aspects sécurité routière lors d'un chantier.

Le CSWSR recommande qu'une « check-list » de tous les aspects sécurité routière à prendre en compte lors d'un chantier soit élaborée rapidement par la DGO 1.

Les tâches et missions principales de la coordination sécurité routière seront :

- Assurer la prise en compte des aspects sécurité routière dans le cahier des charges ;
- Détermination des vitesses maximales aux abords du chantier dans le respect de l'Arrêté royal ;
- Détermination de la catégorie du chantier et du plan de signalisation - éviter l'usage abusif de la 6^{ie} catégorie moins contraignante ;
- Evaluation de l'opportunité et des possibilités de moduler les vitesses maximales en fonction des heures de présence effective d'ouvriers sur le chantier ;
- Organisation, en concertation avec les forces de police, des actions de prévention et de contrôle lors du chantier ;
- Vérification de la transmission des informations requises vers la base de données chantier et leur mise à jour régulière ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 77 de 204

- Vérification de la publication des informations sur le site « trafiroutes.wallonie.be » ;
- Optimisation des informations sur le site trafiroutes.wallonie.be ;
- Vérification de la transmission des informations vers les radios ;
- Vérifier le respect des directives chantiers du Gouvernement wallon concernant les aspects sécurité routière ;
- Audit du respect des réglementations applicables lors du début du chantier et vérification périodique du respect des règles, particulièrement après un incident ;
- Relais lors de difficultés inattendues lors d'un chantier pouvant influencer la mobilité ou la sécurité routière (exemple : prolongation pendant les heures de pointe d'un chantier de nuit sur un axe structurant) ;
- Concertation régulière avec le coordinateur sécurité du chantier ;
- Vérification périodique du respect des réglementations liées à la sécurité routière tout au long du chantier ;
- Concertation avec la police en vue d'organiser les contrôles à proximité du chantier ;
- Vérification de l'enlèvement des panneaux et de la suppression des marquages temporaires dès la fin des travaux ;
- Suivi de l'accidentologie avec dégâts corporels lors des chantiers ;
- Application progressive d'une approche qualité lors de détection d'incidents.

Recommandation 9.2 : organisation de la coordination transversale des aspects sécurité routière lors de chantiers

Le CSWSR recommande que tout chantier implique une formalisation de la coordination transversale des aspects sécurité routière par le suivi de la check-list mentionnée ci-dessus. Le Fonctionnaire dirigeant peut confier la coordination transversale et le suivi de la check-list à un coordinateur sécurité routière qui devra être désigné préalablement à la rédaction du cahier des charges du chantier. Le CSWSR recommande que, pour tout chantier conséquent, le Fonctionnaire dirigeant désigne un coordinateur sécurité routière.

Recommandation 9.3 : rédaction d'un guide de référence pour la prise en compte des aspect sécurité routière lors de chantiers

Le CSWSR recommande qu'un guide de référence pour la prise en compte des aspects sécurité routière lors de chantiers soit réalisé par les services de la DGO 1. Ce guide servira de référence pour le suivi de la check-list.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 78 de 204

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

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

Traitement des marquages

Dans la pratique quotidienne, force est de constater que la prééminence des marquages jaunes sur les marquages blancs lors des chantiers n'est pas assimilée par tous les conducteurs, et que la distinction de nuit ou par temps de pluie entre les marquages jaunes et les marquages blancs est loin d'être évidente. Le CSWSR recommande donc que les marquages blancs soient systématiquement recouverts ou supprimés lors de la pose des marquages jaunes.

Recommandation 10 : Traitement des marquages au sol

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

Limitations de vitesse lors de chantiers

Les recherches montrent que les limitations de vitesse sont mieux respectées lorsqu'elles sont crédibles, lorsque du personnel ou des engins sont actifs sur le chantier, en cas de présence de radars préventifs.

Aux Pays-Bas, la limite de vitesse sur autoroute en cas de travaux est fixée à 90 km/h, et n'est abaissée à 70km/h que si du personnel de chantier est à proximité sans barrière de protection, ou par exemple si les bandes de circulation sont très étroites. Les limites de vitesse à appliquer pendant la durée du chantier devraient donc être fixées par le coordinateur sécurité routière en concertation avec la police, compte tenu des circonstances. Il pourrait être souhaitable de prévoir des limites de vitesse différenciées suivant les conditions et le moment de la journée.

Il est par ailleurs souhaitable que les contrôles de vitesse soient renforcés pendant la durée des travaux. Le Fonctionnaire dirigeant ou le coordinateur sécurité routière devra dans ce cadre prendre contact avec la police fédérale ou la police locale afin d'organiser des contrôles préventifs et répressifs pour tout chantier d'importance. Actuellement, la mise en place de limites de vitesses variables lors de chantiers sur autoroutes se heurte à l'obligation de placer la signalisation à gauche et à droite des bandes de circulation, ce qui dans l'état actuel obligerait du personnel à franchir les bandes de circulation à chaque modification des vitesses



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 79 de 204

maximum. Une solution technique devrait cependant pouvoir être apportée à cette problématique.

Recommandation 11.1 : limitations de vitesse variables lors de chantiers

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

Recommandation 11.2 : enlèvement des panneaux temporaires de limitations de vitesse et autres dès la fin du chantier

Afin de ne pas compromettre la crédibilité des limitations de vitesse lors de chantiers, le CSWSR recommande que la personne responsable de la coordination transversale de la sécurité routière soit particulièrement attentive à l'obligation de retirer les panneaux temporaires de limitations de vitesse et les autres panneaux liés au chantier, dans les délais prévus à ce titre dans « Qualiroutes ».

Communication - information

La communication des informations concernant les chantiers et leur impact sur la mobilité et la sécurité routière pourrait être sensiblement améliorée. Ce point est notamment mis en lumière au travers du programme Eurotest mené par des clubs automobiles dont le Touring Club de Belgique.

En France, la transmission des informations concernant les chantiers, mais aussi plus généralement les incidents sur le réseau autoroutier à péage a été réalisée au travers d'une radio dédiée : la radio « 107.7 » bien connue des utilisateurs des autoroutes à péage en France.

La mise en place d'une radio similaire en Belgique apparaît, en première analyse, souhaitable mais se heurte à plusieurs difficultés, dont la première est qu'il n'y a plus de fréquence disponible sur la bande FM. Par ailleurs, la mise en place d'une radio similaire en Belgique se heurte également aux contraintes liées à un territoire plus petit, et celles d'assurer une diffusion attrayante entre les messages de sécurité routière.

Les informations à transmettre aux usagers peuvent se subdiviser en informations « pre-trip » et informations « on-trip ».

Une information « pre-trip » vers les usagers devrait idéalement couvrir les aspects suivants :

- Une information préalable disponible via le site trafiroutes.wallonie.be ;

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 80 de 204

- La transmission, approximativement un mois avant le début des chantiers, vers les sites de calcul d'itinéraire à l'exemple de « viamichelin » ou de « mappy », les sites info-traffic, les fédérations de transport de personnes et de marchandises ;
- Les panneaux à messages variables.

Le site trafiroutes.wallonie.be est actuellement peu connu des usagers de la route. Par ailleurs, la convivialité du site pour les usagers de la route, ainsi que la régularité de sa mise à jour, devraient être sensiblement améliorées.

Recommandation 12 : amélioration des informations « pre-trip »

Le CSWSR recommande :

- que les mesures soient prises afin que la base de données des chantiers soit parfaitement mise à jour (délais, retards, événements particuliers, ...). Cette mise à jour devra se faire au travers d'un contact régulier avec le Fonctionnaire dirigeant ou le coordinateur sécurité routière de chaque chantier d'importance ;
- que les informations sur les chantiers soient catégorisées afin de permettre aux usagers, éprouvant souvent des difficultés à appréhender les conséquences potentielles d'un chantier sur la mobilité (risques de files, ...), d'appréhender l'impact potentiel d'un chantier. Les chantiers pourraient ainsi être catégorisés en :
 - chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité routière (réduction du nombre de bandes, déviation, ...) ;
 - chantiers avec un risque modéré pour la mobilité et la sécurité routière ;
 - chantiers mobiles.

La catégorisation d'un chantier devrait pouvoir être adaptée en fonction des circonstances : ainsi un chantier repris dans la catégorie « chantiers avec un risque modéré pour la mobilité et la sécurité routière » parce qu'il est prévu d'être réalisé de nuit et être terminé avant les heures d'affluence devrait glisser dans la catégorie « Chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité » s'il devait être prolongé pendant les heures d'affluence.

- que la convivialité et la lisibilité du site trafiroutes.wallonie.be pour les usagers soient fondamentalement revues.
- qu'après la mise en œuvre des deux mesures ci-dessus, une campagne d'information soit organisée afin d'assurer une plus grande notoriété du site par les usagers du réseau structurant wallon.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 81 de 204

Les informations on-trip devraient recouvrir les aspects suivants :

- La transmission des informations dans la norme TMC. La façon d'utiliser et d'optimiser les informations disponibles via les TMC est très peu connue du public et devrait donc faire l'objet d'une campagne d'information, par exemple via le site trafiroutes.wallonie.be ;
- La transmission des informations vers les sites d'information trafic et les radios de la bande FM ;
- L'information via des panneaux à messages variables à l'approche des chantiers -éventuellement sur remorques mobiles ;
- Dans le cas de chantiers avec un risque important de constitution de files, véhicule de service avec un panneau à messages variables qui se déplace pour rester 500 mètres avant le début des files.

Recommandation 13 : amélioration des informations on-trip

Le CSWSR recommande que :

- les informations concernant les chantiers soient transmises et mises à jour de façon régulière dans la norme TMC. La prise en compte des messages TMC ne pourra se réaliser par les usagers que si les informations qui lui parviennent sont exactes, à jour et pertinentes.
- des informations exactes et pertinentes soient transmises aux sites d'information trafic et les radios de la bande FM. Des accords doivent être conclus avec les radios afin que les informations de tous les « Chantiers avec un risque important sur la mobilité et la sécurité routière » soient transmises à des intervalles à convenir.
- les chantiers qui présentent un risque important pour la mobilité et la sécurité routière devraient être annoncés par un panneau à message variable - éventuellement placé sur une remorque, qui annonce le chantier à une distance d'environ 2 km du début du chantier.
- dans le cas d'un chantier qui implique un risque important de constitution de files, un véhicule avec message soit placé à 500 mètres du début des files afin d'avertir les usagers.

Sensibilisation - contrôle pour améliorer le comportement des usagers

En matière de comportement des usagers de la route, les recherches mettent en évidence un non respect généralisé des limitations de vitesse, un non respect des distances de sécurité et, trop souvent, un changement tardif de bande de circulation dans le cas où une bande est supprimée dans le cadre de travaux. La modification du comportement des usagers peut se réaliser par une combinaison adéquate de sensibilisation et de répression.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 82 de 204

Le CSWSR recommande qu'une campagne de sensibilisation soit organisée au moins une fois par an vers les conducteurs de véhicules sur le réseau structurant afin de les sensibiliser aux aspects sécurité routière lors des chantiers :

- respect des limitations de vitesse ;
- respect des distances de sécurité ;
- prudence et respect des personnes sur chantiers.

Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, des radars préventifs soient installés à proximité des chantiers conséquents. Idéalement, le radar préventif devrait mentionner la plaque minéralogique, la vitesse enregistrée et le montant de l'amende qui aurait pu être appliquée pour les conducteurs en infraction.

Cette campagne de sensibilisation doit être combinée avec un aspect contrôle renforcé pendant la campagne, et dès lors inclure les aspects suivants :

- avertir la police fédérale du planning annuel de la campagne ;
- conférence de presse en présence d'un représentant de la police de la route ;
- présence visible de la police aux abords des chantiers ;
- communication vers la presse des résultats des contrôles.

Recommandation 14.1 : campagne de sensibilisation

Le CSWSR recommande qu'une campagne de sensibilisation soit organisée au moins une fois par an vers les conducteurs de véhicules sur le réseau structurant afin de les sensibiliser aux aspects sécurité routière lors des chantiers. Ces campagnes doivent viser à successivement sensibiliser les usagers de la route au respect des limitations de vitesse, respect des distances de sécurité, faire preuve de prudence et ainsi respecter la sécurité des personnes sur chantiers. Le lancement de la campagne doit faire l'objet d'une conférence de presse en présence des forces de police qui confirmeront le volet répression.

Recommandation 14.2 : radars préventifs

Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, des radars préventifs soient installés avec mention de la plaque minéralogique et de la vitesse enregistrée. Le message pourrait être du type :

« AAA111 140 km/h = PV »



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 83 de 204

Recommandation 14.3 : volet contrôles et sanctions

Le CSWSR recommande que, lors des chantiers, des contrôles soient systématiquement organisés tant de façon préventive que répressive par les forces de police. Ces contrôles doivent être particulièrement organisés lors des premiers jours du chantier.

La coordination avec les services de police pour la mise en œuvre de ces actions sera partie intégrante des responsabilités de la coordination transversale de la sécurité routière objet de la recommandation 1.

Pendant la campagne de sensibilisation mentionnée en recommandation 7a), les contrôles doivent être renforcés.

Les résultats des contrôles devraient être systématiquement communiqués aux médias ou mentionnés sur des panneaux à messages variables à proximité des chantiers.



3. Groupe de travail urbanisme

3.1) Introduction

L'interrelation entre sécurité routière et urbanisme est complexe et a évolué de façon profonde au cours des dernières années.

C'est ainsi que sont apparues en Europe, particulièrement dans les pays nordiques, aux Pays-Bas et en Angleterre, deux notions qui ont servi de base à une amélioration substantielle de la sécurité routière dans ces pays.

Ces deux concepts sont, d'une part, la vision que nul ne devrait être tué ou blessé gravement suite à un accident de la route et, d'autre part, que cet objectif peut être atteint au travers de la mise en application de la responsabilité partagée. Dans ce concept de la responsabilité partagée, s'il appartient à l'utilisateur de respecter le code de la route, il appartient aux administrations de concevoir un système de transport sûr, c'est-à-dire un système de transport conçu de telle façon que les usagers, même s'ils commettent des erreurs (des erreurs, pas des violations manifestes et intentionnelles de la réglementation) ne devraient pas subir de blessures graves, ou la mort comme suite d'un accident. Ce système de transport sûr implique notamment, des voiries qui induisent le comportement attendu du conducteur (concept de « self-explaining roads ») et des voiries qui pardonnent les erreurs des conducteurs (concept de « forgiving roads »).

La sécurité routière est souvent complexe lorsque plusieurs types d'utilisateurs sont en interrelations. Deux stratégies sont dans ce cas possibles, soit en organisant une ségrégation des flux suivant le type d'utilisateurs, soit en mettant en évidence les dangers liés à une telle mixité d'utilisateurs et laisser ces derniers régler les conflits en accordant en général une priorité aux utilisateurs les plus vulnérables.

La ségrégation consiste à créer des réseaux différenciés par types d'utilisateurs, spécifiques quant à leurs aménagements réalisés en vue d'un système de transport sûr. Les autoroutes, les pistes cyclables et les voies piétonnes sont des exemples de réseaux différenciés. La notion de ségrégation et les réseaux homogènes qui y sont associés assurent un bon niveau de sécurité, un bon niveau de confort et une bonne vitesse commerciale des transports. Le principe de hiérarchisation des voies est souvent associé au concept de ségrégation des réseaux.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 85 de 204

3. II) Recommandations

Cadre légal et méthodologique pour des projets pilotes

La prise en compte de la sécurité routière dans les projets d'aménagements urbains, ou les projets de voiries est souvent complexe, et les gestionnaires ne disposent pas toujours de toutes les informations ou des analyses nécessaires à une décision pertinente lorsque le projet concerne des aménagements qui ne correspondent pas au prescrit légal. Dans ce cadre, il serait utile de pouvoir réaliser, dans certains cas, des projets pilotes afin de pouvoir objectiver les impacts réels d'aménagements novateurs qui ne correspondent pas au prescrit légal, mais dont on peut estimer qu'ils pourraient être positifs sous divers aspects dont la sécurité routière. A ce jour, il n'existe cependant pas de cadre légal pour réaliser de tels projets pilotes. Ce cadre légal devrait donc permettre, moyennant un accord spécifique des services du SPW, de réaliser, dans un espace identifié et pendant une période déterminée, des aménagements qui dérogeraient au code de la route et au code du gestionnaire. De tels projets pilotes devront faire l'objet d'une évaluation. Les résultats des projets pilotes devront être soumis pour avis aux instances concernées avant une éventuelle généralisation. En particulier, ces résultats devraient être soumis pour avis au CSWSR.

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

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

Audits de sécurité routière

La Directive 2008/96/CE du Parlement et du Conseil européen sur la gestion de la sécurité des infrastructures prévoit notamment l'obligation pour les Etats membres de réaliser des audits indépendants de sécurité routière sur tous les nouveaux projets d'infrastructures ou sur les réfections qui modifient la configuration de la



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 86 de 204

route, des voiries appartenant au réseau transeuropéen des transports (TEN). Le Gouvernement wallon a décidé d'appliquer une telle procédure pour le réseau TEN mais également de l'étendre à tous les projets sur le réseau structurant de Wallonie.

Il est souhaitable d'appliquer une telle procédure également sur les voiries régionales qui ne font pas partie du réseau structurant et sur les projets subsidiés par la Région wallonne sur les voiries communales. En effet, de nombreuses études ont démontré que de tels audits permettent d'identifier très tôt, souvent dès la phase de conception, les erreurs de conception et d'éviter de devoir corriger de telles erreurs après la réalisation concrète du projet. De nombreuses études ont démontré un rapport coût/bénéfice positif pour les audits de sécurité routière (rapport de « 14 à 1 » à « 20 à 1 », voir rapport Road Safety Audits de l'ETSC (www.etsc.be)). La mise en œuvre des audits de sécurité routière permet aussi de s'assurer que la sécurité des différents types d'utilisateurs a été prise en compte dans le cadre du projet.

Recommandation 16 : généralisation des audits de sécurité routière

Le CSWSR recommande que les décisions du Gouvernement wallon imposant la réalisation d'audits de sécurité routière à tous les projets de construction de nouvelles voiries ou aux réfections importantes de voiries existantes sur le réseau structurant soit étendue à tout le réseau régional, aux grands projets initiés par d'autres institutions que le SPW et ayant une incidence sur les voiries régionales et communales (par exemple les projets RER, les projets de modification ou de rénovation de gares, etc.) ainsi qu'aux projets subsidiés sur les voiries communales.

Recommandation 17 : audits de sécurité routière sur les voiries communales

Le CSWSR recommande que la réalisation d'audits de sécurité routière, éventuellement dans une procédure simplifiée, soit fortement recommandée lors de mise en œuvre de nouvelles voiries ou de réfection de voiries existantes sur le réseau communal impliquant une modification de la configuration de la voirie. Une procédure simplifiée devra cependant intégrer un avis des auditeurs dès le stade de la conception afin de pouvoir intégrer, dès le début du processus, les éventuelles suggestions des auditeurs.

Traitement des obstacles latéraux le long des voiries

Sur la période 2005-2009, la Wallonie a enregistré en moyenne un peu moins de 200 tués contre des obstacles latéraux le long des routes ou autoroutes. Cela représente par an approximativement 50 % des tués enregistrés annuellement en



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 87 de 204

Wallonie (434 en 2009, 361 en 2010). Le traitement des obstacles latéraux le long des voiries constitue donc un enjeu primordial pour l'amélioration de la sécurité routière. L'objectif de réduire à maximum 250 le nombre de tués sur les routes en Wallonie en 2015 ne pourra donc être atteint qu'en accordant une nécessaire priorité au traitement des obstacles latéraux le long des voiries wallonnes. Or, à ce jour, on rencontre très fréquemment des obstacles latéraux dangereux le long des voiries où la vitesse maximale peut atteindre 70, 90, ou même 120 km/h. Toutes les recherches en matière d'accidentologie montrent qu'en cas de collision avec un obstacle fixe, les chances de survie des occupants d'une voiture sont très faibles pour des vitesses d'impact au-delà de 65 km/h en cas de choc frontal et de 35km/h en cas de choc latéral. La présence de tels obstacles le long de voiries à partir de vitesses limites supérieures ou égales à 70 km/h est totalement incompatible avec les meilleures pratiques développées dans les pays d'Europe qui connaissent une sécurité routière optimisée.

La DGO 1.21 a réalisé un guide pour le traitement des obstacles latéraux qui, s'il devait être intégralement mis en œuvre sur les voiries wallonnes, devrait permettre de réduire substantiellement le nombre de victimes de la route. Si une application à court terme du prescrit du guide sur l'ensemble des voiries est impossible, tant pour des raisons financières que pour des raisons opérationnelles, il est indispensable que toute voirie neuve ou réfection importante des voiries existantes tienne compte du prescrit du guide. En particulier, les auditeurs qui réaliseront les audits de sécurité routière mentionnés en recommandation 2) devront être particulièrement attentifs au respect du guide pour le traitement des obstacles latéraux.

Il apparaît cependant que les divers gestionnaires de voiries n'ont pas toujours une connaissance approfondie des guides émis par la DGO 1.21. Le CSWSR recommande donc que des séminaires soient régulièrement organisés par la DGO 1.21 à destination des gestionnaires de voiries régionaux et communaux sur divers thèmes, et en particulier sur les thèmes couverts par les guides émis par cette direction.

Il apparaît aussi nécessaire que le Gouvernement wallon libère annuellement un budget destiné au traitement des obstacles latéraux le long des voiries, que le SPW établisse une hiérarchisation des voiries à traiter en priorité, que les voiries effectivement traitées soient reprises sur une cartographie et enfin qu'une évaluation soit organisée sur les impacts sur la sécurité routière pour les voiries traitées.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 88 de 204

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

Afin d'améliorer la connaissance de meilleures pratiques par les gestionnaires de voiries, et en particulier une diffusion optimale des guides édités par la DGO 1.21, le CSWSR recommande que des séminaires à destination des gestionnaires de voiries, tant régionaux que communaux, soient régulièrement organisés, et au moins une fois par an.

Le CSWSR recommande que les brochures et guides de bonnes pratiques en matière d'infrastructure publiés par le SPW soient transmis à l'UVCW afin d'en favoriser la diffusion auprès des gestionnaires de voiries communales.

Recommandation 18.2 : libération d'un budget annuel destiné au traitement des obstacles le long des voiries

Le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon libère un budget annuel destiné au traitement des obstacles latéraux le long des voiries.

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

Le CSWSR recommande que les Directions territoriales organisent, en liaison étroite avec la DGO 1.21, une inspection du réseau et une hiérarchisation des zones à traiter en fonction d'un rapport coût efficacité (nombre de tués et de blessés graves qui pourraient être évités) par rapport au coût de la zone à traiter.

Recommandation 18.4 : évaluation des zones traitées

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

Cas particulier du traitement des arbres et des alignements d'arbres le long des routes

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

Le traitement du problème particulier des arbres le long des voiries est donc un enjeu particulièrement important en matière de sécurité routière dans le traitement des obstacles latéraux, alors qu'un éventuel abattage des arbres le long



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 89 de 204

des voiries soulève des oppositions légitimes pour des considérations paysagères, écologiques et patrimoniales.

Il est cependant particulièrement préoccupant que l'on recense plus de 300 kilomètres de plantations de massifs le long des autoroutes, dont 40 kilomètres en berme centrale, qui sont non traités et donc considérés comme dangereux, alors que l'autoroute accorde une priorité incontestable à la sécurité du transport.

La problématique des arbres le long des voiries est complexe. Le concept de « forgiving roads » est incompatible avec des arbres implantés à moins de 2 mètres de la voirie. Les alignements d'arbres participent cependant au patrimoine commun qui devrait être préservé. Le CWATUPE considère de nombreux alignements d'arbres le long des voiries comme remarquables. Dans certains cas, les alignements d'arbres peuvent participer au concept de « self-explaining roads ». Par ailleurs, des études françaises démontrent que la suppression des arbres le long des voiries peut conduire à une augmentation des vitesses et n'aurait donc pas d'effet bénéfique avéré sur la sécurité routière.

Etant soumis à un certain nombre d'aléas et de stress, la durée de vie d'un arbre en bord de route est d'approximativement 70 ans, donc plus courte que la durée de vie en milieu naturel. De ce fait, de nombreux arbres implantés en alignement le long des voiries en Wallonie sont vieillissants et de nombreux abattages sont dès lors effectués pour des raisons sanitaires.

Vu les stipulations du CWATUPE ci avant évoquées, les abattages sont soumis à permis d'urbanisme, ce qui implique une concertation entre la DGO1 en tant que demandeur, la DGO4 en tant que gestionnaire du dossier et la DGO3 pour avis, notamment en matière de remplacement de l'arbre dont l'abattage est requis. La distance par rapport à la voirie, la présence d'impétrants ou d'autres obstacles latéraux, l'importance écologique, paysagère et patrimoniale du site, ... sont prises en compte.

En pratique, plus aucun arbre d'alignement n'est planté à moins de 4 mètres de la voirie. En considérant la dimension des emprises, la place à réserver aux impétrants, à l'éclairage public, etc., il existe peu de possibilités de permettre le maintien d'alignements existants le long des voiries de la Wallonie. Par contre, lors de la création d'une nouvelle voirie, une emprise suffisante doit être réservée pour la plantation d'arbres, parfois jusqu'à 9 mètres de la voirie. La possibilité d'insérer une piste cyclable doit également être étudiée.

Recommandation 19.1 : approche spécifique des alignements d'arbres le long des voiries

Le CSWSR recommande l'approche suivante :

1. Analyse des cartes d'accidentologie et identification et hiérarchisation des zones à problèmes concernant les accidents contre les arbres.
2. Sur les autoroutes et les voies à 2x2 bandes du réseau structurant, la priorité est à l'application du guide pour le traitement des obstacles latéraux. Il convient néanmoins d'analyser au cas par cas les impacts paysagers, écologiques, visuels et sociaux de cette application stricte.
3. En ce qui concerne les autres voiries :
 - c. Analyse de la situation au cas par cas, en tenant compte de :
 - i. la situation ;
 - ii. l'analyse des circonstances des accidents avec blessés graves ou morts ;
 - iii. la valeur patrimoniale, paysagère et écologique des plantations ;
 - iv. l'évaluation de l'état phytosanitaire des plantations.
 - d. Analyse de la possibilité de mettre en pratique le guide « Obstacles latéraux : pistes pour un traitement efficace », notamment en envisageant :
 - i. le placement de barrières de protection en se conformant à la réglementation concernant les dispositifs de retenue ;
 - ii. l'éloignement des alignements par des mesures adéquates (expropriation de terrains, mesures agro-environnementales d'incitation, ...).

Le CSWSR recommande que, lors d'un traitement d'alignements d'arbres le long des voiries (abattage, et replantation à une distance de sécurité), la possibilité d'implanter des arbustes d'un diamètre (à maturité) de moins de 10 cm soit envisagée afin de conserver un caractère « vert » aux voiries.

Recommandation 19.2 : évaluation des impacts lors du traitement d'arbres le long des voiries

Le CSWSR considère que l'impact sur la sécurité routière des alignements d'arbres le long des voiries et de l'impact du déplacement des arbres est encore peu objectivé. Le CSWSR recommande dès lors qu'un ou plusieurs projets fassent l'objet d'une évaluation approfondie :

- mesure des vitesses moyennes et V85 avant tout traitement ;
- mesure de l'accidentologie avant traitement ;
- traitement de la zone ;
- mesure des vitesses moyennes et V85 après traitement ;
- mesure de l'accidentologie après traitement.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 91 de 204

Recommandation 19.3 : pistes cyclables et trottoirs le long des voiries avec des alignements d'arbres qui sont déplacés

Chaque année, 75 cyclistes meurent dans un accident en Flandre, 1 à Bruxelles et 10 en Wallonie. Des haies pourraient être plantées pour séparer les trottoirs et pistes cyclables de la voirie.

Le CSWSR recommande que l'opportunité d'installer des pistes cyclables ou des trottoirs soit analysée chaque fois que l'alignement des arbres est déplacé.

Prise en compte des cyclistes dans l'infrastructure et l'urbanisme

Les inspections actuellement réalisées sur les routes régionales et communales ne prennent pas suffisamment en compte les abords des voiries, et notamment l'état des pistes cyclables. Il est cependant évident que toute dégradation des pistes cyclables a un impact immédiat et important sur la sécurité des cyclistes. Une accumulation de poussières ou de gravillons sur une piste cyclable peut rendre cette dernière dangereuse pour les cyclistes. Le CSWSR recommande qu'une inspection de maintenance des pistes cyclables soit régulièrement réalisée, par exemple par l'utilisation d'un vélo mesureur. Un site Internet sur lequel les cyclistes peuvent mentionner les problèmes rencontrés sur les pistes cyclables devrait être mis en place. Ces inspections n'ont cependant du sens que si des moyens sont libérés pour assurer les travaux qui s'avèrent nécessaires suite aux inspections.

Par ailleurs, de nombreux endroits en Wallonie ne bénéficient pas d'aménagements cyclables ou bénéficient d'aménagements inadaptés. Lors des audits de sécurité routières requis lors de toute implantation de nouvelles voiries, ou de réfection de voiries existantes impliquant une modification de la configuration de la voirie, les auditeurs devront veiller à la prise en compte de tous les types d'utilisateurs, et donc particulièrement des cyclistes. Il appartiendra dès lors à l'auditeur de recommander, le cas échéant, la mise en place d'une piste cyclable si le projet ne devait pas en prévoir dès le départ. Les pistes cyclables séparées doivent être la norme sur les routes régionales hors agglomération, chaque fois que des pistes cyclables sont créées ou refaites. Cette séparation peut se faire soit par un éloignement conséquent de la piste par rapport à la chaussée (sans continuité du macadam), soit, quand on n'a pas l'espace nécessaire pour organiser ce recul, par une surélévation ou un obstacle marquant clairement la séparation entre la chaussée et la piste (bordures biseautées, potelets, glissières, haies, etc.).



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 92 de 204

Recommandation 20.1 : meilleur entretien des pistes cyclables

Le CSWSR recommande que :

- 1) une inspection des pistes cyclables soit régulièrement effectuée par le gestionnaire de voirie compétent ;
- 2) l'utilisation d'un vélo mesureur, à l'instar de ce qui se fait en Région flamande (un vélo par province) et maintenant à Bruxelles. Il permet de prendre des mesures sur la qualité du revêtement parcouru à vélo ;
- 3) la possibilité pour les usagers de signaler les problèmes constatés via un site web dédié, comme cela est déjà le cas en Flandre. Le site web devrait indiquer le suivi accordé aux remarques pertinentes transmises ;
- 4) une inspection de maintenance soit menée de façon progressive mais régulière (par exemple tous les trois ans) sur le RAVeL ;
- 5) Renforcer l'affectation de moyens au nettoyage et à l'entretien régulier et d'urgence des infrastructures cyclables.

Recommandation 20.2 : pistes cyclables sur routes régionales

Le CSWSR recommande que sur les routes régionales hors agglomération les pistes cyclables séparées soient la norme, chaque fois que des pistes cyclables sont créées ou refaites. Cette séparation peut se faire soit par un éloignement conséquent de la piste par rapport à la chaussée (sans continuité du macadam), soit par une surélévation ou un obstacle marquant clairement la séparation entre la chaussée et la piste (bordures biseautées, potelets, glissières, haies, etc.).

Recommandation 21 : implantation des parkings en épis ou perpendiculaires à la voirie

Le CSWSR recommande que, dans les cas où des emplacements de parking sont prévus soit en épis, soit perpendiculaires à la voirie, l'implantation des emplacements soit effectuée de telle sorte que la manœuvre la plus dangereuse, soit la sortie de l'emplacement, se fasse de face pour le conducteur. Les emplacements de parking en épis doivent dès lors être placés en favorisant une entrée dans l'emplacement en marche arrière.

Accidents de cyclistes dus à une ouverture de portière

En agglomération, 21 % des accidents impliquant des cyclistes circulant en section sont dus à un conducteur qui ouvre sa portière alors qu'un cycliste arrive à sa hauteur. Une partie de ces accidents pourrait être évitée si les cyclistes pouvaient laisser une distance libre d'environ 80 cm du côté des portières lorsque des véhicules peuvent être stationnés longitudinalement le long de la voirie.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 93 de 204

Recommandation 22 : zone tampon entre les aménagements cyclables et les véhicules en stationnement

Le CSWSR recommande que, dans la mesure du possible, une zone tampon de 80 centimètres soit laissée entre les aménagements cyclables (piste cyclable marquée, bande cyclable suggérée, ...) et les voitures en stationnement.

Si la largeur de voirie ne permet pas de laisser 80 centimètres, la distance peut être limitée à 60 centimètres.

Zones d'accès avancées

Aux carrefours à feu, les zones d'accès cyclistes (ou "sas vélos") permettent aux cyclistes de se placer devant les véhicules motorisés et de progresser dans n'importe quelle direction en minimisant les croisements avec les flux de trafic. Ces sas réduisent aussi les risques liés à l'angle mort des camions, qui font qu'un cycliste n'est pas visible sur le côté du camion et derrière celui-ci.

Recommandation 23 : zone d'avancée cycliste

Le CSWSR recommande qu'en agglomération, des zones d'avancée pour cyclistes (ZAC) soient créées à tous les carrefours à feux, avec ou sans bande de guidage (lorsque les largeurs ne sont pas disponibles, on se contentera d'un marquage suggéré), sauf si la configuration du carrefour rend l'implantation d'une telle zone avancée d'accès cycliste impossible, par exemple lorsque le carrefour est équipé de feux fléchés sans disposer d'une bande par direction.

Adaptations du code de la route

A certains endroits critiques, essentiellement en agglomération, il n'y a pas la place suffisante pour tracer sur la chaussée des pistes cyclables marquées. On a alors recours aux trottoirs pour y faire passer les cyclistes. Néanmoins, le signal D9 ou D10 rend obligatoire le passage sur le trottoir, ce qui n'est pas souhaitable dans tous les cas (présence de beaucoup de piétons ou trottoir trop étroit. Le CSWSR demande donc plus de souplesse dans l'application du signal F99a/b/c qui, pour l'instant, n'est applicable qu'à un « chemin », c'est-à-dire à toute la largeur d'une voirie (route comprise) et pas à une partie de celle-ci.

Actuellement, les enfants peuvent emprunter le trottoir jusqu'à 9 ans (non inclus) à condition que le diamètre de leur roue ne dépasse pas 50cm. Or il ressort de nombreuses études que ce n'est qu'après 10 ans que les enfants peuvent vraiment bien se repérer dans l'espace et évaluer les distances et les vitesses des autres véhicules. De plus, l'éducation au vélo via le brevet du cycliste ne commence qu'en



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 94 de 204

5^{ie} primaire (vers 10 ans). Le critère du diamètre des roues n'apparaît en outre pas pertinent.

Pour l'instant, les cyclomoteurs de classe B sont autorisés sur les pistes cyclables en agglomération alors que le différentiel de vitesse par rapport aux vélos est important.

Recommandation 24.1 : les panneaux F99x peuvent s'appliquer à une partie de la voirie

Le CSWSR recommande que le code de la route, qui définit les panneaux F99a, F99b et F99c, soit modifié pour que ces panneaux F99x puissent s'appliquer à une partie d'un chemin seulement (mais clairement délimitée).

Recommandation 24.2 : porter de 9 à 10 ans l'âge ou les enfants peuvent circuler à vélo sur les trottoirs

Le CSWSR recommande que le code de la route autorise les enfants à emprunter le trottoir à vélo jusqu'à 10 ans inclus, mais à faible allure et en respectant strictement les piétons. Le CSWSR recommande en outre la suppression de la condition actuelle du diamètre des roues de 50 cm maximum.

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

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

Prise en compte des piétons dans l'infrastructure et l'urbanisme

Les analyses d'accidents impliquant des piétons réalisées par l'IBSR montrent que de nombreux accidents impliquant des piétons concernent des piétons qui traversent une voirie en section, dans la première partie de la traversée. Ces situations sont influencées par les stationnements qui ne respectent pas l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'un passage piéton. Le CSWSR recommande donc, pour les passages piétons en section ou en carrefour, de prévoir des avancées de trottoir qui occupent les 5 mètres devant le passage et dépourvus de tout obstacle qui pourrait limiter la visibilité du piéton, y compris des enfants.

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 95 de 204



Recommandation 25 : avancées de trottoir

Le CSWSR recommande, pour les passages piétons en section, de prévoir des avancées de trottoir qui occupent les 5 mètres devant le passage, et dépourvus de tout obstacle qui pourrait limiter la visibilité du piéton, y compris des enfants.

Passages piétons sur les voiries à 2x2 bandes

Les analyses d'accidents montrent également un certain nombre d'accidents piétons lorsque ces derniers traversent sur un passage sur une voirie à 2x2 bandes, notamment dans une configuration où un conducteur de voiture s'arrête sur la première bande de circulation pour laisser traverser un piéton, mais qu'un autre conducteur n'a pas identifié la présence du piéton qui traverse. L'article 17 du code de la route interdit aux usagers de dépasser un conducteur qui s'approche ou s'arrête devant un passage piéton. Sur base du concept de « self explaining roads », dans de tels cas, soit les deux bandes de circulation doivent être ramenées à une seule bande à l'approche du passage, soit le passage doit être protégé par des feux.

Recommandation 26 : passages pour piétons sur voiries à 2 x 2 bandes

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 96 de 204

Rédaction d'un guide pour l'aménagement des voiries

De nombreux guides ont été élaborés pour une prise en compte de certains usagers dans les aménagements de voiries. Il existe ainsi le guide pour la prise en compte des motards dans l'infrastructure édité par l'IBSR, le guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables édité par la DGO 2, le guide des traversées piétonnes édité par la DGO 1, le guide pour le traitement des obstacles latéraux édité par la DGO 1, ...

De plus, certains guides sont édités ou en cours de révision par une direction du SPW et seront en concurrence avec des guides édités par une autre direction.

Dans certains cas, les principes repris par un guide émis par une direction du SPW sont en opposition sur certains points avec les principes exposés dans les guides édités par une autre direction du SPW. Il s'agit par exemple des marquages podotactiles qui, selon la DGO 1, ne doivent pas être placés avant un trottoir traversant, mais bien selon la DGO 2.

Par ailleurs, certains guides peuvent recommander une disposition et un autre guide une autre. Par exemple, un espace de 50 cm entre les bandes pour passages piétons est mentionné dans le guide des passages piétons de la DGO 1, cependant que le guide pour la prise en compte des motards dans l'infrastructure recommande un inter-espace de 70 cm.

Il est indispensable d'assurer une politique uniforme et cohérente dans les aménagements de voiries en Wallonie, et ce tant pour les voiries régionales que pour les voiries communales. Ce principe est un élément essentiel du concept de « self explaining roads ». En effet, il est plus facile pour un usager d'identifier le comportement attendu lorsque l'image de la voirie est similaire pour des situations comparables.

Cet objectif est en cours de réalisation au travers de la réalisation du code de la voirie par la DGO 1. Il serait dès lors souhaitable que ce guide unique, qui reprendrait l'ensemble des recommandations pour l'aménagement des voiries, fasse l'objet des concertations nécessaires au sein du SPW et que, lorsqu'il sera édité, il annule et remplace tous les guides partiels précédemment édités. Ce guide devrait être rédigé sous forme de fiches afin d'en permettre une évolution au fil du temps.

Le projet de code de la voirie devrait être soumis au CSWSR pour avis avant diffusion.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 97 de 204

Le guide sous forme de fiches devrait pouvoir être disponible en téléchargement sur un site Internet.

Les différents chapitres du guide devraient ensuite faire l'objet de séances d'information et de formation régulières. Idéalement, les services du personnel du SPW devraient suivre les formations suivies par les différents gestionnaires de voiries et s'assurer que les gestionnaires de voiries ont suivi les formations requises.

Recommandation 27 : élaboration progressive d'un guide unique et coordonné

Le CSWSR recommande que :

1. les services du SPW élaborent rapidement le code de la voirie, guide unique qui reprendrait, sous forme de fiches, l'ensemble des recommandations pour l'aménagement des voiries, en prenant en compte tous les usagers de la voirie ;
2. les différents chapitres du guide soient progressivement élaborés par le service compétent ;
3. une coordination soit mise en place entre les différentes directions et les différents services afin d'assurer une adhésion de tous aux principes du code ;
4. le projet de code soit soumis pour avis au CSWSR préalablement à sa diffusion ;
5. le code soit téléchargeable sur le site Internet du SPW ;
6. des formations soient organisées régulièrement à destination des gestionnaires de voiries tant régionaux que communaux.

Plans de secteur

Les plans de secteur actuellement en vigueur ont été établis dans les années 1980, et donc sur base des conceptions prévalant à ce moment.

En plus de 30 ans, les conceptions ont largement évolué et, même si la tâche est difficile, il apparaît indispensable de remettre à jour les plans de secteur en se penchant sur l'affectation des zones, la mobilité induite par cette affectation et la façon dont les moyens de transports peuvent être mis en œuvre pour répondre à ces besoins.

Le CSWSR recommande donc que des groupes de travail soient mis en place entre la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin d'aboutir progressivement, secteur par secteur, à une révision des plans de secteur en Wallonie.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 98 de 204

Recommandation 28 : révision des plans de secteur

Le CSWSR recommande que des groupes de travail soient mis en place entre la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin d'aboutir progressivement, secteur par secteur, à une révision des plans de secteur en Wallonie.

Principes généraux d'aménagement, d'urbanisme, de gestion et de police du réseau routier régional selon la hiérarchie et la catégorisation du réseau

La gestion commune entre les agents de la DGO1 de la DGO 2 et de la DGO4 du réseau régional au travers de la réalisation des travaux d'aménagement et des autorisations administratives y relatives fait apparaître un manque de transparence dans la structuration des routes et dans les règles juridiques y afférentes.

Sur base d'une hiérarchisation et d'une catégorisation du réseau routier, des règles spécifiques de conception, de gestion de voiries voire de police devraient être proposées de manière à ce que l'ensemble du réseau voyer régional soit conçu de manière harmonisée pour chaque catégorie de voirie identifiée.

Ces règles devront veiller, dans le respect de l'intégration paysagère et urbaine et de la sécurité des riverains et des usagers, à garantir une certaine fluidité du trafic pour les voiries de transit. Pour les voiries de distribution et de desserte, les règles devraient conduire à un partage équilibré de la voirie entre les différents modes de circulation, à une cohérence des espaces bâtis en des endroits où l'urbanisation est favorisée, à une transformation des points de conflit en points de rencontres conviviaux entre les différents usagers et les différents modes de circulation.

Recommandations 29 : rédaction de règles spécifiques de conception, de gestion de voiries voire de police pour l'ensemble du réseau voyer régional

Le CSWSR recommande la création d'un groupe de travail composé de la DGO 1, la DGO 2 et la DGO 4 afin de proposer au Gouvernement wallon la conception de principes généraux d'aménagement, d'urbanisme, de gestion et de police du réseau routier régional selon la hiérarchie et la catégorisation du réseau.

4. Groupe de travail motos

4.1) Statistiques

Les statistiques 2010 publiées fin 2011 par le SPF Affaires économiques se révélant entachées d'erreurs, nous avons dû effectuer nos analyses sur les données de 2009 du SPF Affaires économiques. Par ailleurs, si les données concernant le nombre de morts sont relativement fiables, car validées avec les données en provenance des parquets, de nombreuses analyses ont démontré que celles concernant les blessés graves et les blessés légers peuvent être fortement sous-évaluées.

Le nombre de motards décédés sur les routes (138 pour la Belgique en 2009, dont 58 en Wallonie) a augmenté de près de 17 % entre 2000 et 2009. Cette croissance est même de 35 % si on considère la Wallonie seule.

Il faut cependant tenir compte du fait que, sur cette période, le parc de motos a augmenté de 45 %, et le nombre de kilomètres parcourus de 33 %. Le risque de décéder lors d'un accident par kilomètre parcouru à moto a donc légèrement diminué sur la période considérée si on considère la Belgique, mais est resté constant pour la Wallonie. Cette évolution est cependant préoccupante quant on considère que le risque par kilomètre parcouru pour tous les autres usagers de la route a sensiblement diminué sur la même période.

	Parc de motos (1)	Estimation des km parcourus (en millions) (2)	Km moyen par moto (2)/(1)	Motards décédés 30 jours				
				Total	Région wallonne	Région flamande	En agglomération	Hors agglomération
1980	113 057	292	2 586	170	/	/	/	/
1985	130 074	/	/	116	/	/	/	/
1990	139 174	354	2 546	106	/	/	/	/
1995	200 258	932	4 652	116	38	76	40	76
2000	277 838	1 003	3 611	118	43	65	44	74
2005	346 293	1 207	3 484	125	56	69	37	88
2006	359 764	1 252	3 479	131	67	62	50	81
2007	374 743	1 306	3 485	139	78	58	45	94
2008	388 280	1 306	3 363	108	51	57	34	74
2009	403 940	1 329	3 289	138	58	74	36	102

Source :
 Parc de motos (1) : SPF Economie DG SIE
 Estimation des km parcourus (2) : SPF Mobilité
 Km moyen par moto (2)/(1) : SPF Economie & SPF Mobilité
 Total : SPF Economie DG SIE
 Région wallonne : SPF Economie DG SIE
 Région flamande : SPF Economie DG SIE
 En agglomération : SPF Economie DG SIE
 Hors agglomération : SPF Economie DG SIE

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 100 de 204

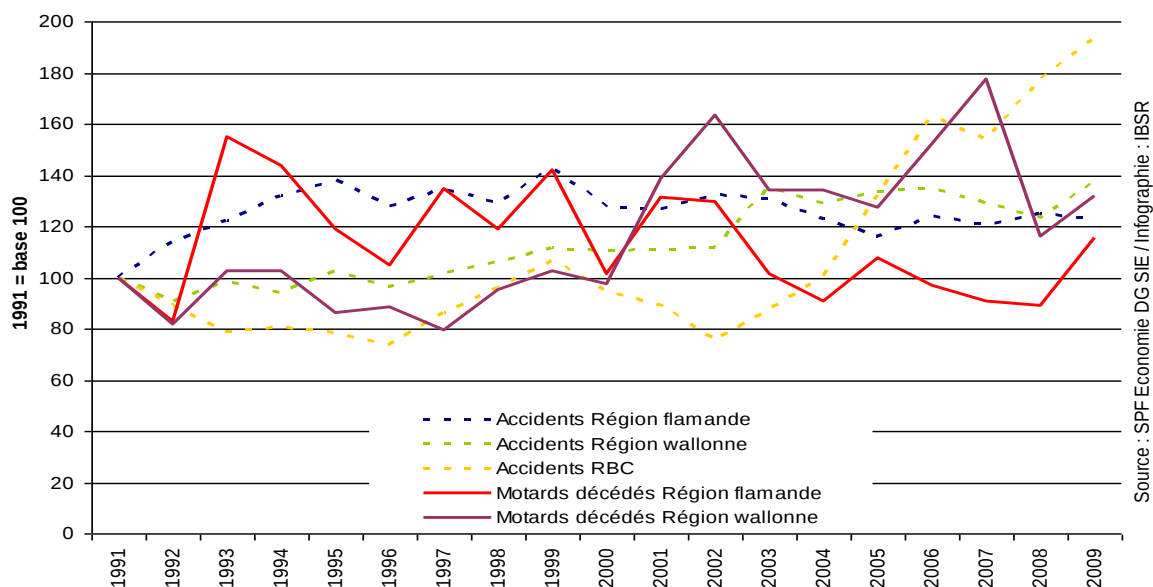
	Parc de motos (1)	Estimation des km parcourus (en millions) (2)	Km moyen par moto (2)/(1)	Motards blessés graves				
				Total	Région wallonne	Région flamande	En agglomération	Hors agglomération
1980	113 057	292	2 586	1 297	/	/	/	/
1985	130 074	/	/	1 064	/	/	/	/
1990	139 174	354	2 546	899	/	/	/	/
1995	200 258	932	4 652	1 039	327	686	467	572
2000	277 838	1 003	3 611	872	315	536	363	509
2005	346 293	1 207	3 484	713	292	393	302	410
2006	359 764	1 252	3 479	727	263	441	289	437
2007	374 743	1 306	3 485	734	271	441	315	419
2008	388 280	1 306	3 363	679	243	415	294	385
2009	403 940	1 329	3 289	790	292	481	337	453

Sources :
 SPF Economie DG SIE
 SPF Mobilité
 SPF Economie & SPF Mobilité
 SPF Economie DG SIE
 SPF Economie DG SIE
 SPF Economie DG SIE
 SPF Economie DG SIE
 SPF Economie DG SIE

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

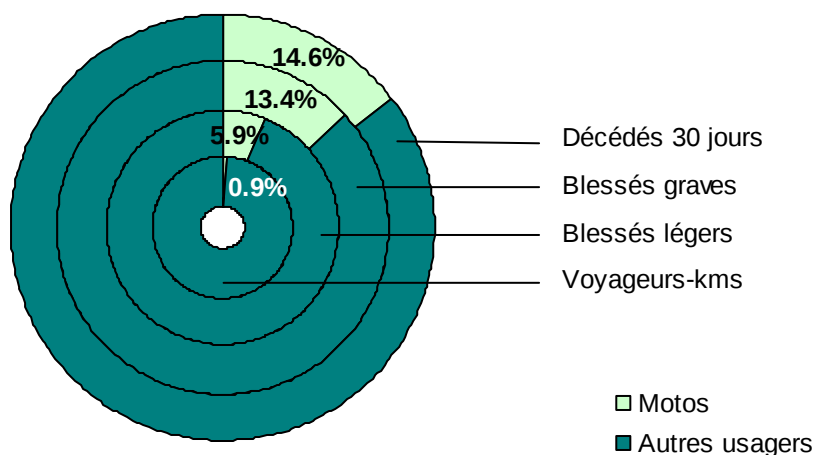
Page 101 de 204

Evolution par année du nombre de motards décédés (1991 = 100)



Tout comme pour les cyclomotoristes, les cyclistes, et les piétons, les motocyclistes sont les principales victimes des accidents dans lesquels ils sont impliqués.

Ainsi, le graphique suivant indique la proportion de motocyclistes en termes de voyageurs kilomètres, de blessés légers, de blessés graves et de décédés 30 jours, et illustre parfaitement la vulnérabilité des motards puisqu'ils représentent moins de 1 % des kilomètres parcourus mais 14,6 % des décédés 30 jours.



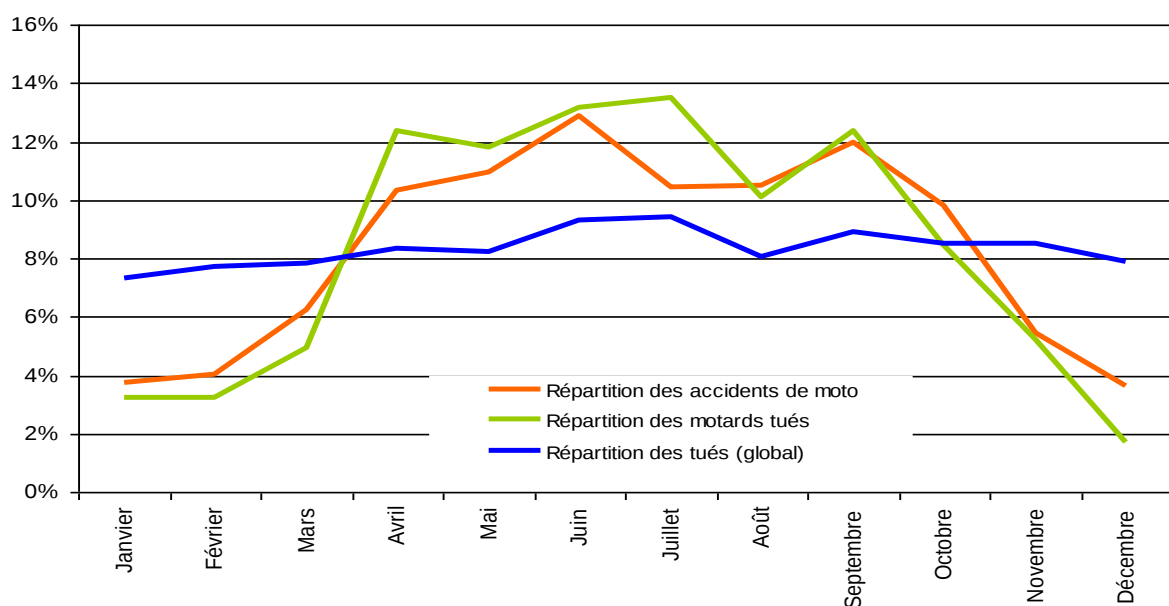
Sources : SPF Economie DG SIE & SPF Mobilité
 / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 102 de 204

Par ailleurs, les accidents de motos interviennent principalement d'avril à octobre comme l'illustre le graphique suivant :

Répartition des accidents de motos sur l'année (données Belgique)

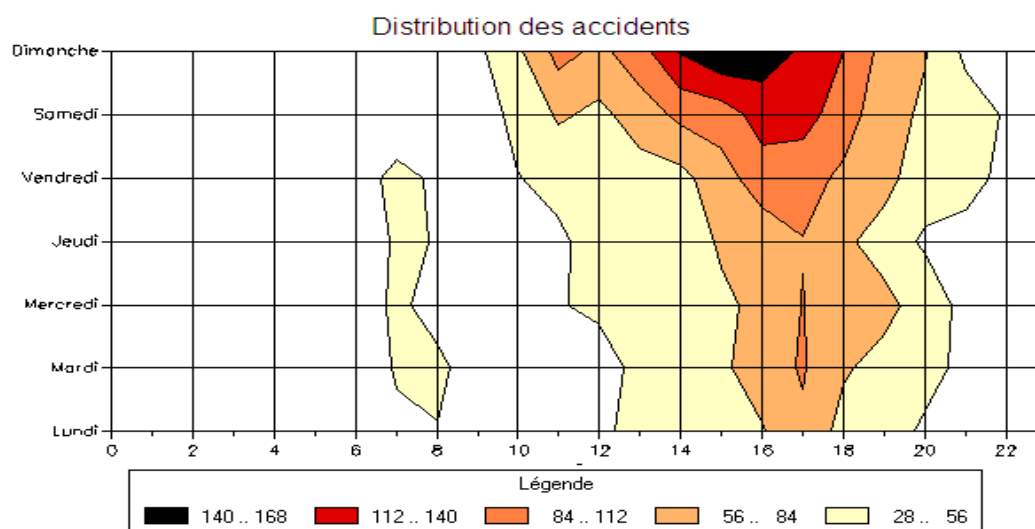


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 103 de 204

Par ailleurs, le tableau suivant relatif aux seuls accidents en Wallonie indique clairement une surreprésentation des accidents de motos le dimanche après-midi. 42 % des accidents de motos se passent le week-end, comptabilisant 47 % des morts. Cette surreprésentation des accidents impliquant des motocyclistes le dimanche est donc probablement liée à des déplacements dans le cadre de loisirs.

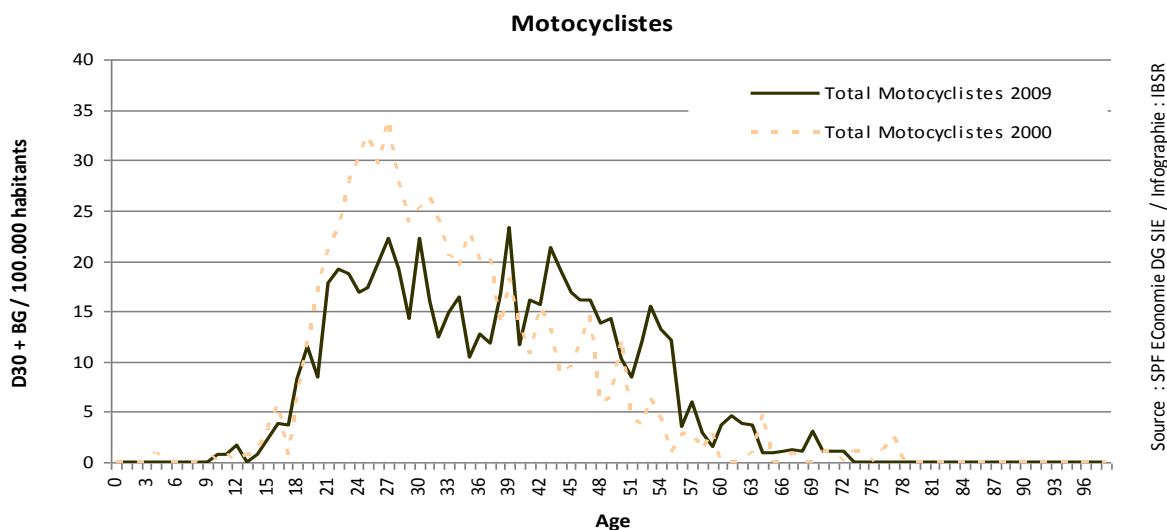


Enfin, il convient de constater un élargissement de l'âge des victimes, particulièrement en Wallonie. En effet, si de nombreuses victimes parmi les motards se rencontrent dans la classe d'âge 20-30 ans, un nouveau groupe à risque, constitué de motards de 40 à 50 ans, fait son apparition. Il pourrait s'agir de personnes qui ont passé leur permis B avant 1989, et ont donc eu accès au permis A sans avoir suivi de formation à la conduite d'une moto, ou de personnes reprenant des déplacements à moto après une période d'arrêt.

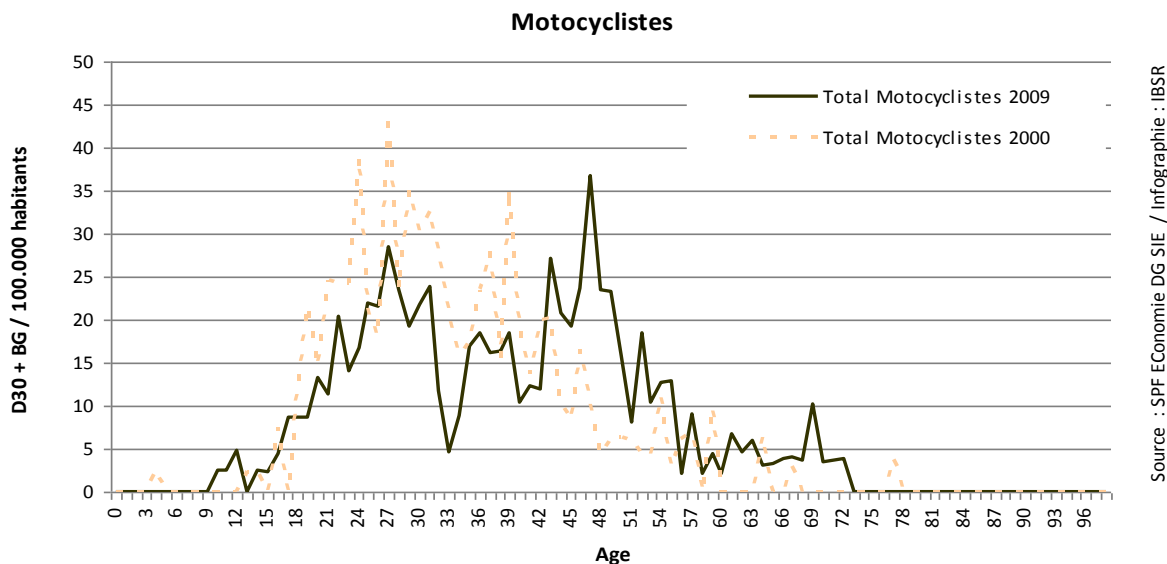
Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 104 de 204

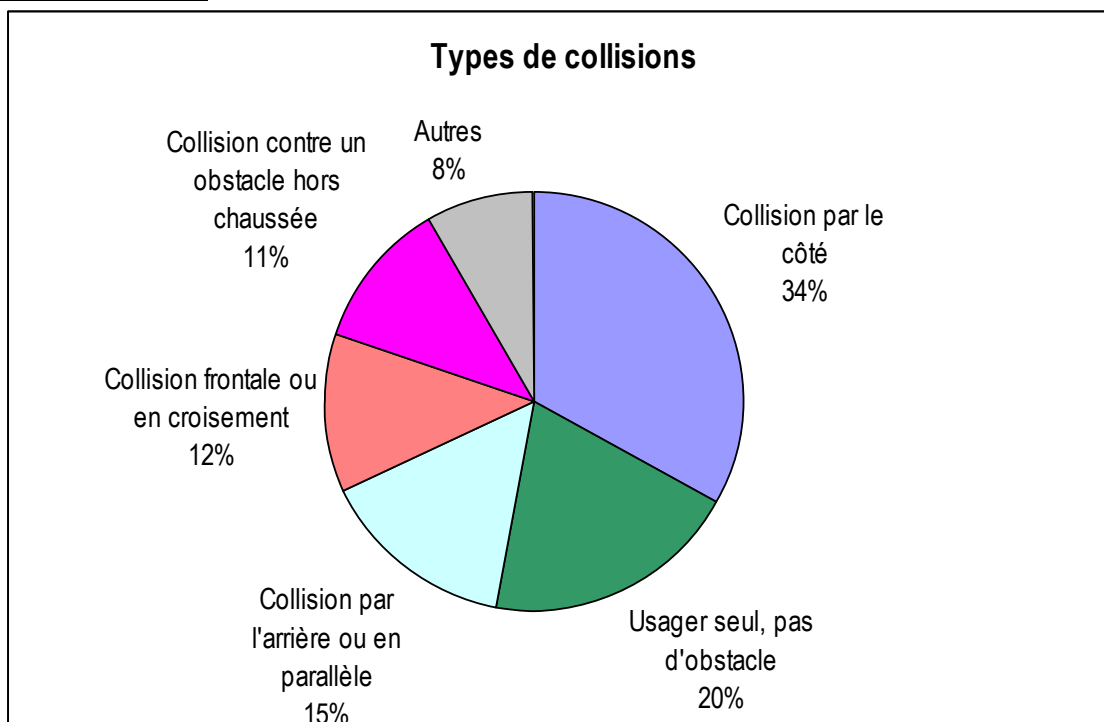
Décédés 30 jours et blessés graves motards par catégorie d'âge/100.000hab de la catégorie d'âge - Belgique



Décédés 30 jours et blessés graves motards par catégorie d'âge 100.000 hab de la catégorie d'âge - Wallonie



Types de collisions (Analyses par la DGO 1 sur base des données du SPF Affaires économiques)



Les collisions par le côté

Le facteur week-end est très peu présent pour ce type de collision. Ce type de collision correspond donc plutôt aux motocyclistes réguliers.

Ce type de collision est lié à un véhicule qui tourne ou se prépare à tourner à gauche dans 45 % des cas. Une manœuvre de dépassement ou de demi-tour est citée respectivement dans près de 20 % et 11 % des collisions.

Les scénarios classiques sont une voiture tournant ou se préparant à tourner à gauche ou faisant demi-tour qui est percutée sur le côté par une moto. Cela se passe généralement en agglomération et à un carrefour.

Parmi les facteurs cités comme ayant conduit à l'accident, on peut citer que le conducteur de la voiture n'a pas vu la moto, n'a pas correctement apprécié sa vitesse ou a sous-estimé le temps nécessaire pour effectuer sa manœuvre.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 106 de 204

Les collisions seul sans obstacle

Les chutes d'un motard sans interaction avec un autre véhicule se passent essentiellement hors agglomération et ont une forte connotation saisonnière selon le mois et le week-end (50%). Un "virage serré" est mentionné dans plus de 20 % de ces accidents. Les mentions "giratoire" et "mauvais état de la route" sont parfois reprises mais dans une bien moins grande proportion. La gravité de ce type de collision est toutefois faible.

Ces collisions seul sans obstacle ont triplé sur la période 1992-2009 alors que les autres types de collisions n'ont que légèrement augmenté.

Les collisions par l'arrière ou en parallèle

Le facteur week-end est peu présent pour ce type de collision.

Ce type de collision est lié à un véhicule qui tourne ou se prépare à tourner à gauche dans 27% des cas. Une manœuvre de dépassement ou de demi-tour est citée respectivement dans près 25% et 4 % des collisions.

Les scénarios classiques sont une voiture tournant ou se préparant à tourner à gauche ou faisant demi-tour qui est percutée par l'arrière ou en parallèle par une moto. Cela se passe généralement en agglomération et à un carrefour.

Parmi les facteurs cités comme ayant conduit à l'accident, on peut citer que le conducteur de la voiture n'a pas vu la moto, n'a pas correctement apprécié sa vitesse ou a sous-estimé le temps nécessaire pour effectuer sa manœuvre. Notons qu'un dépassement fautif et un non-respect des distances entre véhicules sont régulièrement mentionnés.

Les collisions frontales ou en croisement

Une situation particulière ressort de l'analyse des données statistiques.

C'est la situation de la collision frontale en virage. Un des deux véhicules "coupe" le virage, entraînant une collision frontale. Le véhicule s'étant déporté à gauche sur la bande de circulation en sens inverse est la moto dans 3/4 des cas.

Cette situation est très présente le week-end (57%) et a une forte connotation saisonnière.

Les autres situations de collisions frontales ou en croisement sont nettement moins sensibles au week-end et à la saison.

La gravité des collisions frontales ou en croisement est élevée.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 107 de 204

Les collisions contre un obstacle hors chaussée

Les collisions contre un obstacle hors chaussée ont les mêmes tendances que les chutes de motocyclistes seuls, c'est-à-dire essentiellement hors agglomération et une forte liaison au mois, à la saison, au week-end (51%) et au virage. Un "virage serré" est mentionné dans 29 % de ces accidents.

Les provinces de Namur et du Luxembourg sont plus affectées que les autres provinces.

La gravité des collisions contre un obstacle hors chaussée est très élevée.

Les obstacles percutés sont les poteaux, les murs et constructions diverses, les arbres et les barrières de sécurité.

Les collisions contre les barrières de sécurité ne représentent toutefois que 3% des accidents.

Baromètre de la sécurité routière IBSR

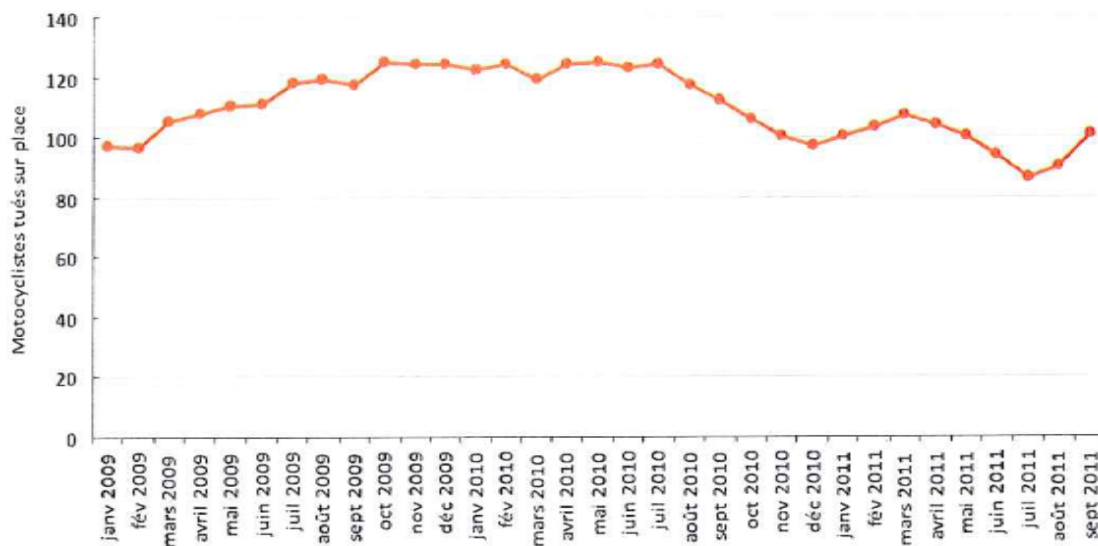
Afin de disposer dans des délais raisonnables d'un indicateur concernant l'évolution de la sécurité routière, les données des « tués sur place » sont utilisées par la police pour établir, avec l'aide de l'IBSR, le « baromètre de la sécurité routière ». Ce baromètre de la sécurité routière donne une première indication de l'évolution de la sécurité routière en Belgique, et ce dans des délais relativement courts (deux à trois mois après la fin de la période concernée). Les statistiques officielles sont cependant basées sur la notion de « décédés 30 jours », et il faut donc tenir compte d'une certaine différence, de l'ordre d'une dizaine de pourcents, entre les deux notions.

Le dernier baromètre de la sécurité routière publié par l'IBSR (chiffres à fin septembre 2011) fait apparaître une diminution sensible du nombre de décédés parmi les motards fin 2010, et début 2011. On peut probablement attribuer cette évolution aux conditions climatiques particulièrement difficiles de l'hiver 2010/2011 qui ont probablement fortement réduit les déplacements à moto. Les conditions climatiques hivernales très clémentes jusqu'à fin décembre 2011 pourraient cependant se traduire par une augmentation sensible des victimes parmi les motards.

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 108 de 204

Graphe 29 : Evolution des totaux mobiles annuels des motocyclistes tués sur place en Belgique



Source de données : WPR et CGOP/B
 Infographie : IBSR

Graphe 30 : Evolution des totaux mobiles annuels des accidents corporels impliquant au moins un motocycliste enregistrés en Belgique

4. II) Analyses et recherches

Les accidents de motos ont fait l'objet de nombreuses recherches en France, notamment sur base d'analyses détaillées des accidents. Ces analyses et études ont permis d'identifier un certain nombre de caractéristiques particulières aux accidents impliquant au moins une moto.

Problématique de la faible détectabilité des motards

La non-détection du motard par l'automobiliste est très généralement reconnue comme un élément crucial dans de nombreux accidents de motos. Ainsi, selon l'étude européenne « MAIDS » (2004), 70 % des erreurs des automobilistes considérés comme responsables d'un accident impliquant un deux roues motorisé sont dues à une absence de détection du deux roues par l'automobiliste. Pour rappel, dans le cadre de l'étude MAIDS, dans 50,5 % des cas, c'est le conducteur de l'autre véhicule qui est considéré comme étant à l'origine de l'accident.

Etude MAIDS (ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/maids.pdf)

Table 4.1: Primary accident contributing factor

	Frequency	Percent
Human – PTW rider	344	37.4
Human – OV driver	465	50.5
Vehicle	3	0.3
Environmental	71	7.7
Other failure	38	4.1
Total	921	100.0

La faible détectabilité du motard est due à plusieurs éléments :

- une plus faible détectabilité sensorielle liée au fait qu'un objet plus étroit est plus difficile à détecter et qu'il est plus difficile d'évaluer la vitesse d'approche d'un véhicule d'un gabarit plus réduit ;
- une plus faible détectabilité comportementale liée aux différentiels en termes d'accélération, de vitesse et de positionnements des motos ;
- une plus faible détectabilité attentionnelle. Les travaux de psychologie cognitive ont ainsi démontré depuis longtemps que, dans sa tâche de conduite, le conducteur va sélectionner dans son champ de vision les éléments qu'il juge pertinents pour sa conduite. Ce fonctionnement se



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 110 de 204

révèle moins performant dans la détection d'usagers moins fréquents. Plusieurs études ont démontré qu'une telle sélectivité dans l'attention est plus importante auprès des conducteurs expérimentés, notamment parce qu'ils ont davantage développé leurs automatismes de conduite.

Défaillance des conducteurs de motos en interaction avec l'infrastructure

Les analyses approfondies d'accidents par perte de contrôle réalisées en France montrent une différence importante entre les accidents de voiture et les accidents de moto. Les accidents par perte de contrôle d'une voiture sont généralement dus à une altération des capacités de conduite, par assoupissement, intoxication alcoolique ou autre,

Dans le cas des pertes de contrôles de motos, ces dernières résultent fréquemment d'une mauvaise évaluation d'une difficulté ponctuelle de l'infrastructure (négociabilité d'un virage, défauts de surface, ...). Les défauts d'infrastructure qui ne gênent que légèrement un véhicule à quatre roues peuvent devenir très perturbateurs pour un deux roues motorisé.

Les analyses des accidents en France ont fait ressortir, dans plus d'un quart des cas, de pertes de contrôle, une inadaptation comportementale du motard qui adopte une conduite en conditions limites, ce qui peut provoquer une perte de contrôle lorsque celui-ci est confronté à la moindre perturbation.

Défaillances en interaction avec le trafic

Si les défaillances d'ordre perceptif concernent beaucoup plus les autres conducteurs, les accidents de moto se caractérisent, suivant les études réalisées en France, par des défaillances sur les aspects pronostics. Ces défaillances des fonctions pronostics caractérisent 40 % des accidents de motos étudiés et traduisent en général un excès de confiance des conducteurs de motos sur l'évolution potentielle des situations ainsi que sur leur capacité de contrôler cette évolution.

Ces attentes qui s'avèrent erronées concernent trois types de situations, soit :

- une attente de régulation de la part d'autrui. Le conducteur de moto a identifié une situation critique mais laisse aux autres conducteurs le soin de la corriger, par banalisation du risque ou sur base d'un sentiment prioritaire ;
- une attente d'absence de manœuvre de la part d'un autre conducteur ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 111 de 204

- une attente de route dégagée malgré l'absence de visibilité, au point de parfois déborder sur l'espace réservé aux autres conducteurs.



4. III) *Recommandations*

Immatriculation des cyclomoteurs

La conduite d'un cyclomoteur constitue pour de nombreux usagers le premier accès à la conduite d'un véhicule à moteur. Il n'existe pas à notre connaissance de statistiques fiables sur la proportion de cyclomoteurs A ou B dont les performances ont été augmentées par des moyens illicites. Les forces de police éprouvent des difficultés à contrôler les cyclomoteurs, particulièrement en matière de vitesse ou de débridage, dans la mesure où ces derniers ne sont pas immatriculés.

Il est particulièrement regrettable que ce premier contact avec un moyen de transport motorisé se fasse dans un cadre qui, de notoriété publique, fait l'objet de nombreuses transgressions par débridage et expose l'utilisateur à un environnement où « l'estompement de la norme » et un comportement qui ne respecte pas l'encadrement légal sont aussi répandus.

Le CSWSR adhère aux recommandations de la CFSR qui demandait déjà en 2007 que l'immatriculation des cyclomoteurs A et B soit rendue obligatoire le plus rapidement possible, avec une immatriculation permettant de différencier les cyclomoteurs A des cyclomoteurs B. Le CSWSR recommande que cette immatriculation soit rendue obligatoire le plus rapidement possible.

Recommandation 30 : immatriculation des cyclomoteurs A et B

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

Recommandations en vue de diminuer les accidents dus à une non détection attentionnelle

Compte tenu du nombre important d'accidents dus à une défaillance de la détection du motard par les conducteurs des autres véhicules (déteabilité attentionnelle), le CSWSR recommande qu'au moins tous les deux ans, et si possible annuellement, une campagne média de sensibilisation destinée au grand public soit réalisée. Cette campagne média devrait plus particulièrement cibler les conducteurs expérimentés afin d'attirer leur attention sur la nécessité d'accorder une attention renforcée à la détection des motos dans le trafic, particulièrement



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 113 de 204

lors de situations reconnues à risque telles des manœuvres ou des « tourne à gauche ». Cette campagne devrait être organisée début avril afin de coïncider avec la période où les motards ressortent leur moto après la trêve hivernale.

Idéalement, cette campagne devrait être combinée avec une campagne ciblée vers les motards et sensibilisant ces derniers à la nécessité vitale pour eux de s'assurer que, lors d'interactions dans le trafic, les autres conducteurs ont identifié la présence du motard et que chacun a anticipé de façon adéquate les manœuvres des autres.

Par ailleurs, le CSWSR recommande que, dans la formation à la conduite pour le permis B, une attention soit accordée aux situations à risque liées aux interactions avec d'autres usagers, et en particulier les motards.

Le CSWSR recommande que les formations post-permis à destination des conducteurs de voiture intègrent un module consacré aux situations à risque lors d'interactions avec d'autres types d'usagers, dont particulièrement les motards. Ces situations à risque devraient faire l'objet d'une brochure qui serait à disposition des formateurs et des usagers (par exemple sous format pdf, téléchargeable au départ d'un site internet).

Recommandation 31 : campagne à destination des conducteurs de voiture

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

Recommandation 32 : campagne ciblée vers les motards

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 114 de 204

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

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

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

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

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

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

Recommandations en vue d'améliorer la prise en compte par les motards de leur faible détectabilité

Le CSWSR recommande que des fiches d'information soient élaborées à destination des motards. Ces fiches doivent reprendre une série d'informations à destination des motards.

Ainsi ces fiches devraient reprendre les thèmes suivants :

- information générale sur la faible détectabilité du motard ;
- information sur les problèmes de détectabilité attentionnelle des autres conducteurs. ;
- situations à risque les plus fréquentes ;
- conseil de participer à une formation annuelle.
- ...



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 115 de 204

Ces fiches devraient ensuite être diffusées au travers de divers canaux de communication adaptés aux motards :

- presse dédiée aux motards ;
- brochures destinées aux concessionnaires ;
- brochures disponibles lors des salons ;
- fiches disponibles sur des sites internet d'associations de motards ;
- accord avec des radios ayant une large écoute de la part des motards ;
-

Recommandation 36 : actions de sensibilisation ciblées vers les motards

Le CSWSR recommande que des fiches d'information soient élaborées à destination des motards. Ces fiches doivent reprendre une série d'informations à destination des motards.

Ces fiches devront être communiquées aux motards au travers de divers canaux adaptés, tels sites internet, concessionnaires, salons,

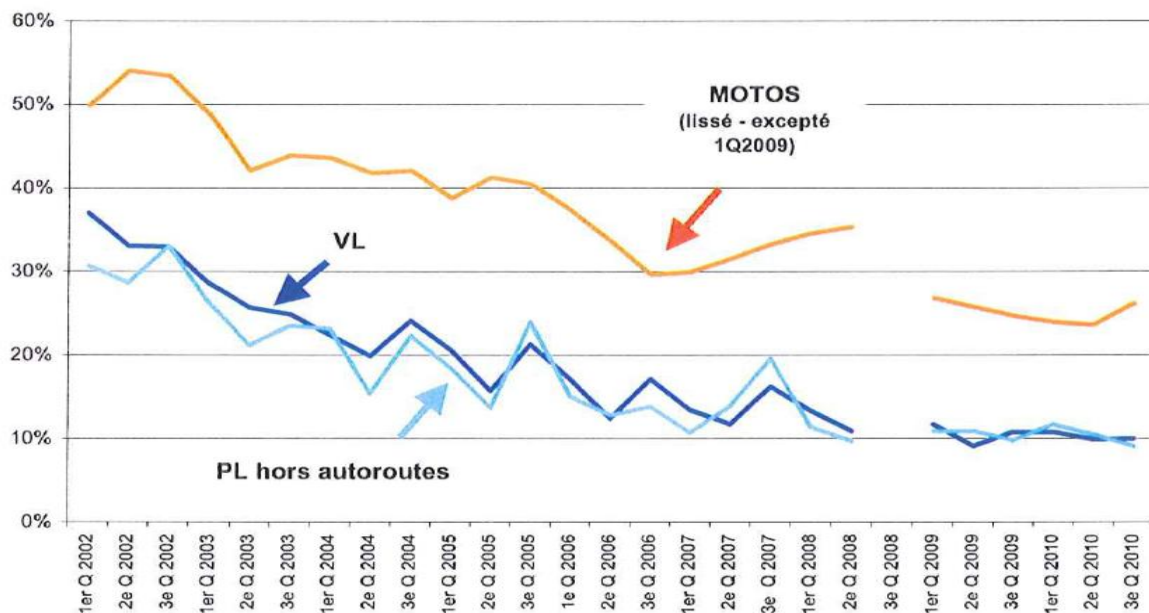
Meilleur respect de la réglementation par les motards

Les études comportementales réalisées en France indiquent clairement que les limitations de vitesse sont moins respectées par les motards que par les autres conducteurs. Ainsi, les mesures de vitesse réalisées en France indiquent que les vitesses moyennes enregistrées pour les motos sont supérieures de 4 km/h sur autoroute, et de 15km/h sur route départementale.

Les mesures de vitesse réalisées en France indiquent aussi que près de 25 % des motocyclistes dépassent de plus de 10 km/h les vitesses autorisées alors que ce taux n'est que de 10 % pour les automobilistes (ONSIR - www.onisr.fr) :

1. Dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée

Taux de dépassement > à 10 km/h des vitesses maximales autorisées



Par ailleurs, le rapport thématique motards de l'IBSR fait apparaître que le taux de conducteurs de motos contrôlés positifs à l'alcool impliqués dans un accident est de 8,8 % pour 14,6 % pour les conducteurs de voiture (chiffres 2007 - rapport thématique motards 2000 - 2007 de l'IBSR). Même si le taux des conducteurs de motos sous influence est inférieur à celui des conducteurs de voiture, ce taux est à un niveau inacceptable et justifie des actions ciblées.

Le CSWSR recommande donc que le plan national de sécurité intègre un volet sécurité routière des motards et que, dans le cadre de la réalisation des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité, les zones de polices analysent en particulier la part des victimes de la route parmi les conducteurs de motos et, si les caractéristiques de la zone le justifie, prévoient des action de contrôle ciblées vers les motards aux périodes qui le justifient.

Recommandation 37 : actions ciblées motards des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité

Le CSWSR recommande que le plan national de sécurité intègre un volet sécurité routière des motards, et que chaque zone de police réalise une analyse de l'accidentologie motos sur sa zone et, le cas échéant, prévienne des actions de contrôles ciblées sur les motos aux endroits et aux périodes à risques.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 117 de 204

Organisation des mesures éducatives judiciaires à destination des motards.

Il apparaît difficile de réaliser des actions de sensibilisation efficaces vers les motards qui semblent former une population diversifiée mais particulière.

Par ailleurs, la participation régulière de motards à des formations « post permis » semble pouvoir contribuer à leur sécurité routière.

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

Les effets de cette formation devraient faire l'objet d'une évaluation préalablement à une généralisation de la mesure en cas d'évaluation positive.

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

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

Formation à la conduite et permis de conduire Motos

La troisième Directive européenne 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire introduit de nouvelles catégories de permis de conduire, avec un changement majeur en ce qui concerne les cyclomoteurs, les motocycles et les tricycles.

Cette directive a été transposée en droit belge par l'Arrêté royal du 28 avril 2011 modifiant les catégories du permis de conduire, le modèle du permis de conduire et les conditions pour les examinateurs (Moniteur belge du 4 mai 2011). Cet arrêté royal entrera en vigueur au 19 janvier 2013.

Les grandes lignes en sont :

- La définition des différentes catégories de permis en fonction des types de moto :
 - Catégorie AM : cyclomoteurs ne dépassant pas 45 km/h, à l'exclusion de ceux ayant une vitesse maximale à 25km/h.
Age minimum pour conduire : 16 ans.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 118 de 204

- Catégorie A1 : - motocycles d'une cylindrée maximale de 125 cc et d'une puissance maximale de 11kw (et rapport poids/puissance ne dépassant pas 0.1 kw/kg).
- tricycles ne dépassant pas 15 kw.

Age minimum pour conduire : 18 ans.

- Catégorie A2 : motocycles d'une puissance maximale de 35 kw avec un rapport poids puissance ne dépassant pas 0.2 kw/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.

Age minimum pour conduire : 20 ans.

- Catégorie A : Motocycles de plus de 35 kw et tricycles de plus de 15kw.

Age minimum pour conduire : 22 ans.

- Les principes de formation :

Comme relevé dans la troisième Directive européenne et selon les principes de la GDE (Goals for Driver Education) ou encore du programme IRT (Programme Européen de formation initiale des motards), la formation à la conduite n'est pas seulement l'acquisition de techniques mais également de compétences et aptitudes, de comportements, d'attitudes, de qualité d'autoévaluation, de capacité d'empathie, ...

Le nouveau conducteur est donc un usager responsable à tout point de vue. Cette responsabilité doit se démontrer dès le début de l'apprentissage. Le candidat est acteur de sa formation.

C'est pourquoi la Directive européenne (et donc la Belgique par l'A.R.) a instauré deux principes d'accès au permis de conduire de chaque catégorie de motocycles : l'accès direct ou l'accès progressif, en mettant l'accent sur cette deuxième possibilité.

Les grands principes sont :

- deux années (au minimum) d'expérience à une catégorie avant de pouvoir passer à la supérieure ;
- une formation basée sur les principes ci-dessus relevés. Pour ce faire, la Directive européenne a défini les grandes normes concernant la formation, les examens, les examinateurs, etc.

Les âges minimums sont donc :

1° en accès direct : A1 : 18 ans, A2 : 20 ans, A : 24 ans

2° en accès progressif : A1 : 18 ans, A2 : 20 ans, A : 22 ans.

A l'occasion de l'instauration de ces nouvelles catégories pour le permis moto (A1, A2 et A) et des conditions d'accès (soit par voie directe, soit progressivement), le SPF Mobilité et Transports a voulu répondre à la problématique de la sécurité des motards via l'amélioration de leur formation.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 119 de 204

Un groupe technique de spécialistes en formation moto, de représentants des moto-écoles et des centres d'examen a été constitué.

Les objectifs du groupe technique sont de définir les programmes et le curriculum de formation relatifs à l'accès direct et à l'accès progressif et, sur base des objectifs et du contenu de la formation, d'établir un processus idéal pour l'organisation de cette formation.

En effet, malgré le fait que la formation moto actuelle doit se faire via une auto-école, un certain nombre de déficiences ont été constatées :

- Temps de formation (6 heures obligatoires avant permis de conduire provisoire + 2 heures facultatives pour examen avec auto-école) insuffisant pour la plupart des apprenants, par rapport au niveau recommandé pour pouvoir conduire une moto, de manière plus sécurisée, dans le flux routier ;
- Absence de programme (et curriculum) de formation ouvrant ainsi la porte à toute dérive et/ou lacune dans l'apprentissage délivré : par exemple cours focalisés sur les exercices de l'examen et non sur les compétences que se doit de posséder un motard ;
- Formations actuelles se basant encore trop sur l'acquisition de techniques et (parfois) de compétences et délaissant des éléments vitaux tels que l'autoévaluation, la conduite préventive, la prise de conscience et la gestion des risques, l'environnement, le comportement ad hoc en toute circonstance, etc. ;
- Délivrance automatique du permis de conduire provisoire (après 6 heures de formation obligatoire) sans évaluation préalable et donc sans avoir la certitude du niveau réel des compétences et avec tous les risques inhérents.

Les propositions du groupe technique seront très prochainement présentées au niveau du Cabinet du Secrétaire d'Etat pour prise de décision.

Tout en se gardant une certaine réserve afin de préserver les choix de l'autorité compétente, on peut avancer que les principales propositions concernent :

- la définition des programmes et curriculum de formation relatifs à l'accès direct et à l'accès progressif ;
- l'élaboration des documents connexes à la formation : « contrat » et fiche de progression ;
- l'adaptation des formations en la matière ;
- l'adaptation des examens théorique et pratique en la matière ;
- la définition des programmes de formation relatifs à l'accès « en équivalence » (par exemple depuis un autre permis vers le permis A1, ou depuis un permis « automatique » vers un permis « à vitesses », ...) ;
- la présentation de pistes de décision au sujet de l'octroi des permis provisoires ;

Groupe de travail motos



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 120 de 204

- la définition des formations spécifiques : formation des tricycles de plus de 15 kw, formation pour les véhicules de type AM, ... (à définir) ;
- le relevé des questions pouvant se poser lors de l'application de la 3^e Directive et qui seront susceptibles de prises de décisions.

La formation sera donc basée sur le curriculum et le « contrat » de formation. Ceux-ci offrent une place de choix à l'évaluation et à l'autoévaluation.

En effet, dès le début de sa formation, le candidat devra précisément être informé sur le pourquoi et le comment de son apprentissage. Il devra pouvoir en effectuer la permanente évaluation au cours de la formation. Des outils comme le contrat d'apprentissage (reçu en début de formation) et les fiches de progression lui permettront d'évaluer, en partenariat avec le formateur, la progression et la qualité de sa formation.

Recommandation 39 : révision du permis motos

Le CSWSR est favorable aux développements en cours au SPF Mobilité dans le cadre des modifications prévues pour l'obtention des permis motos.

Le CSWSR recommande qu'une évaluation puisse être réalisée sur l'impact de ces modifications sur l'accidentalité des nouveaux détenteurs de permis AM, A1, A2 et A.

Dans ce cadre, le CSWSR recommande qu'un projet de recherche soit initié en vue de permettre une liaison du fichier des accidents à celui des permis de conduire afin de permettre, après anonymisation des données, d'exploiter le croisement de ces données en vue d'évaluer les différents modèles d'accession au permis de conduire.

Prise en compte des motards dans l'infrastructure

Les motards forment un groupe d'utilisateurs qui sont particulièrement exposés aux défauts d'infrastructures, qu'il s'agisse de défauts de maintenance ou de défauts de conception.

Il apparaît dès lors particulièrement important que la réalisation de nouvelles voiries ou la réfection de voiries existantes tienne compte d'une part croissante du trafic réalisé par des deux roues motorisés.

Cette prise en compte des motards dans les travaux d'infrastructure a fait l'objet de plusieurs guides à destination des gestionnaires de voiries - dont notamment un guide réalisé à l'initiative de l'IBSR.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 121 de 204

Une version réactualisée du guide est en cours de rédaction au sein de la DGO1.

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

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

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

Le CSWSR recommande que, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, tous les usagers de la route, et notamment les motards soient pris en compte lors de la réalisation des audits. Les auditeurs devront en particulier veiller à l'application des recommandations du guide « Prise en compte des motards dans l'infrastructure » en cours de réalisation à la DGO 1.

Formation pour les capitaines de routes et les signaleurs

Les groupes de motocyclistes de plus de 50 participants doivent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum. Les groupes de 15 à 50 participants peuvent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum.

Ces capitaines de route doivent veiller au bon déroulement de la randonnée. Ces capitaines de route doivent être âgés de 25 ans au moins et porter un vêtement rétro-réfléchissant, qui indique en lettres noires sur le dos la mention « capitaine de route ».

A ce jour, aucune formation particulière n'est prévue pour les capitaines de routes, ni pour les signaleurs mobiles prévus pour les manifestations sportives. Les capitaines de route ont cependant un certain nombre de responsabilités, ils peuvent notamment immobiliser la circulation dans les voies transversales durant la traversée du groupe aux carrefours où la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux de circulation.

Compte tenu de leurs responsabilités, le CSWSR recommande qu'un cahier des charges d'une formation pour les « capitaines de route » soit élaboré, et que de telles formations soient rendues obligatoires pour les capitaines de routes, avec délivrance d'une attestation au terme de la formation et d'une évaluation.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 122 de 204

Recommandation 41 : formation pour les capitaines de routes

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



5. Groupe de travail peines judiciaires éducatives

5.1) Introduction

Les résultats des analyses montrent clairement que, dans une majorité de cas, les accidents de la circulation pourraient être évités si les usagers respectaient la législation en vigueur.

Un des problèmes rencontrés consiste dans le fait que l'insécurité routière résulte d'une très faible probabilité d'accident au niveau individuel, qui s'applique cependant à une population très importante.

Les Assurances traitent en Belgique environ 450.000 dossiers d'accidents de la circulation par an, ce qui, compte tenu d'environ 6.500.000 détenteurs du permis de conduire en Belgique, donne une moyenne par conducteur d'un accident tous les 14 ans.

Une des caractéristiques de l'être humain, est qu'il associe à toute activité un risque subjectif. Ce risque subjectif diminue à chaque itération sans incident de l'activité considérée. Si on applique ce principe dans le cadre de la conduite d'un véhicule, cela signifie que, si un conducteur adopte une conduite à ce point risquée qu'il multiplie son risque par un facteur 10, il pourrait d'un strict point de vue statistique, et au niveau individuel, conduire pendant environ un an et demi sans être impliqué dans un accident. Pendant cette année et demi, à chaque itération de sa conduite à risque sans incident, le risque subjectif lié à cette conduite à risque diminuera. Ce phénomène explique probablement la surévaluation de ses propres capacités que l'on rencontre fréquemment parmi une majorité de conducteurs.

Si une majorité de la population adopte un tel comportement à risque, les statistiques globales indiqueront un nombre de tués et un nombre de blessés graves dix fois supérieurs à ceux d'une population qui adopterait une conduite prudente. C'est pour cette raison que, dans le cadre d'un système de transport sûr, l'autorité doit mettre en place un système de contrôles et de sanctions qui complète le faible risque subjectif d'être impliqué dans un accident par un risque subjectif élevé d'être sanctionné si l'usager adopte une conduite à risque et commet des infractions (conduite sous influence, vitesse excessive, non port de la ceinture, ...). Cette responsabilité des autorités est d'autant plus importante qu'un conducteur



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 124 de 204

qui adopte un comportement dangereux sur la route se met lui-même en danger, mais met également en danger les autres usagers de la route, et particulièrement les usagers vulnérables.

Le risque subjectif d'être sanctionné résulte du produit du risque subjectif d'être contrôlé et du risque subjectif d'être effectivement sanctionné en cas d'infraction.

Pour être efficace, une sanction doit être :

- **rapide** : la sanction doit intervenir dans un délai court après la constatation de l'infraction. En Belgique, le délai de traitement des infractions par d'autres sanctions que la perception immédiate est beaucoup trop long ;
- **certaine** : la sanction doit être appliquée. Il faut cependant constater qu'en Belgique, de nombreux procès-verbaux sont classés sans suite faute de traitement par les parquets dans des délais acceptables. De plus, en cas de non paiement de l'amende, la sanction est une peine de prison qui, en Belgique, n'est jamais appliquée pour des peines de moins de 6 mois. De telles situations peuvent conduire à un sentiment d'impunité ;
- **proportionnée** : la sanction doit être proportionnelle à la faute. Le classement des infractions en 4 catégories répond à cette notion de proportionnalité, même si certaines classifications sont discutables ;
- **individualisée** : la sanction doit être adaptée aux circonstances, aggravantes ou atténuantes, et tenir compte du contexte social de la personne qui a commis l'infraction.

Le système de sanction mis en place en Belgique pour les infractions de roulage, notamment par la loi du 20 juillet 2005, consiste en une approche en trois temps :

- Pour la plupart des infractions, sauf celles du quatrième degré, une perception immédiate (PI) est généralement proposée, dont le montant varie en fonction de la gravité de l'infraction. Le paiement de cette somme éteint l'action publique sauf si le procureur du Roi signifie à l'intéressé dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer une action. Dans la pratique, en cas de non paiement un rappel est envoyé après environ un mois, et si le paiement n'intervient pas dans un nouveau délai d'un mois, le dossier est transmis au procureur du Roi.
- A défaut de paiement de la PI, ou pour les infractions du quatrième degré, le procureur du Roi peut adresser une proposition de transaction.
- A défaut du paiement de la PI ou de la proposition de transaction, le contrevenant peut être cité devant le Tribunal de police, où il sera passible des amendes applicables, majorées des frais de citation, de cotisations de 25 € et de la cotisation spéciale de 137,50 €.

Pour rappel, le juge qui condamne un prévenu du chef d'une infraction du 4^{ie} degré ou pour un excès de vitesse de plus de 30 km/h dans les zones protégées



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 125 de 204

(agglomération, zones 30, zones de rencontre, abords d'école), et de 40km/h en dehors des zones protégées, doit déchoir le prévenu de son permis de conduire pour une période de 8 jours à 5 ans, sauf s'il motive sa décision.

Les peines éducatives judiciaires peuvent être regroupées suivant cinq approches différentes :

1. Les formations proposées par certains procureurs en alternative à une perception immédiate.
2. La médiation pénale : le procureur propose au contrevenant de participer à une formation ou à un travail d'intérêt général (TIG) en alternative à la poursuite judiciaire (exemple à Tournai : choix entre formation IBSR et TIG chez Pro Velo). En pratique, le procureur transmet le dossier à un assistant de justice qui, lors d'une entrevue avec la personne ayant commis un délit, propose une mesure alternative à la poursuite judiciaire. Sous réserve d'une participation positive à la formation, l'action publique est éteinte.
3. La probation pénale : cette procédure peut avoir lieu une fois que le contrevenant a été cité à comparaître devant le tribunal de Police. Le juge peut décider d'une suspension du prononcé de la condamnation ou d'un sursis de la peine et assortir sa décision d'une ou plusieurs conditions, dont une formation de sensibilisation à la sécurité routière. Au départ, la loi limitait le recours à la peine alternative uniquement aux peines d'emprisonnement (alternative à la totalité de la peine d'emprisonnement). Dans pratique, la peine alternative est également proposée en alternative à une amende. La mesure est également proposée dans le cadre d'un sursis à une Peine de Travail Autonome (PTA).
4. Alternative à la détention préventive : l'auteur du délit est libéré sous conditions et la formation est l'une de ces conditions. Ce cas est actuellement rarement appliqué.
5. A titre de peine principale : le juge peut condamner à une peine de travail autonome. Il définira également une peine de substitution (une peine de prison, une amende, ...) qui sera appliquée en cas de non exécution de la PTA. Il arrive que la réalisation du travail produise des effets de formation, comme par exemple à l'asbl RED où un travail dans des centres pour traumatisés de la route est proposé, à Pro Velo, ...

Les résultats des recherches indiquent que les personnes qui souffrent d'une addiction doivent être traitées de façon adaptée dans un cadre médical, et que les formations ou les TIG ne sont pas adaptés à ce type de personnes.

Une identification des personnes souffrant d'addiction (« screening ») est cependant compliquée à mettre en œuvre concrètement.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 126 de 204

Actuellement, un tel screening est organisé dans le cadre des examens médicaux et psychologiques imposés par un juge à un contrevenant préalablement à une récupération du permis de conduire après un prononcé de déchéance du permis de conduire.

Une déchéance du permis de conduire peut être décidée par un juge de police dans le cadre d'une intoxication alcoolique à partir de 1,2 g/l.

Le juge doit prononcer une déchéance de permis de conduire dans les cas suivants :

- taux d'alcool supérieur à 1,5 g/l ;
- récidive dans les trois ans suivant le jugement ;
- accident en état d'ivresse.

Le juge peut néanmoins décider de ne pas prononcer de déchéance du permis de conduire, mais il doit motiver cette décision dans son jugement.

Organiser un tel screening avant une décision par le procureur, ou par le juge, risque donc de prolonger encore des délais déjà actuellement beaucoup trop longs entre la date de l'infraction et l'exécution de la peine. De plus, le coût d'un tel screening est important (350€).



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 127 de 204

5. II) Résultats des recherches

Les principales recherches concernant les mesures judiciaires éducatives se retrouvent au sein du projet ANDREA (« analysis of driver rehabilitation programs ») coordonné par le Kuratorium für Verkehrsicherheit (KfV - Autriche) et du WP 5 du projet DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). Le projet DRUID est un projet de recherche coordonné par le « Bundesanstalt für Strassenwesen » (Bast) en Allemagne et cofinancé par la Commission européenne qui se concentre sur la conduite sous influence d'alcool, de drogue, ou de médicaments. Au sein de ce projet, le « Work Package 5 » est consacré aux formations alternatives.

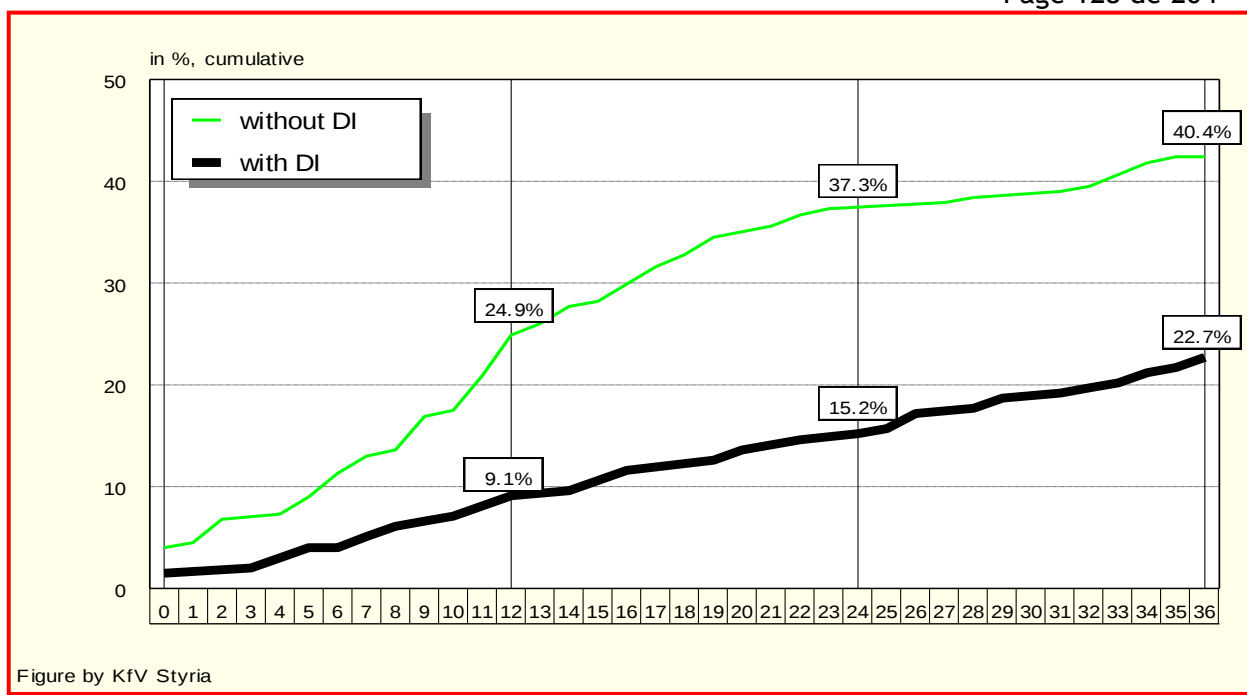
Les recherches menées sur les programmes de réhabilitation sont unanimes pour spécifier que ces programmes sont destinés aux personnes faisant preuve d'un comportement et d'une attitude non adéquate dans le trafic. Il s'agit donc de personnes qui font preuve de déficits dans les niveaux 3 et 4 de la matrice « Goals for Driver Education » (matrice GDE). Les projets d'études DRUID et ANDREA concernaient donc des programmes de formation destinés à des personnes multirécidivistes.

Les recherches semblent confirmer que, si les critères de qualité d'une mesure judiciaire éducative sont respectés, le taux de récidive dans les mois qui suivent la peine est réduit de moitié. Les recherches montrent cependant que cette réduction du taux de récidive peut varier de 17 à 70 %. Il est donc particulièrement important d'établir des critères de qualité pour les mesures judiciaires éducatives et de mettre en place une évaluation périodique des formations dans une optique de processus de qualité.

Le tableau suivant indique le taux de récidive de personnes ayant suivi une formation « driver Improvement » (DI) par rapport aux personnes condamnées à une amende établi sur base du projet ANDREA.

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 128 de 204



Dans le cadre du projet DRUID, il est constaté que le taux de récurrence des personnes ayant suivi une formation est inférieur de 50% à celui des personnes ayant payé une amende.

DRUID conseille d'identifier les personnes qui ont une addiction à l'alcool ou à la drogue et de n'organiser les formations que pour les personnes qui n'ont pas d'addiction. Les personnes qui ont une addiction doivent être traitées de façon adaptée dans un cadre médical.

Le Projet ANDREA conclut que les critères suivants doivent être respectés dans le cadre des peines éducatives judiciaires :

1. « Le programme doit être adapté aux déficiences spécifiques du groupe visé. Il est notamment fortement conseillé de séparer les contrevenants pour l'alcool au volant des autres contrevenants, et de ne pas inclure les personnes souffrant d'assuétude à l'alcool ou aux drogues ».
2. « Le personnel doit être suffisamment formé et capable de mettre en place une relation de travail professionnelle avec des participants réticents et difficiles. Une formation continue des formateurs doit être organisée ».
3. « Les méthodes appliquées doivent favoriser l'autoréflexion et ne pas consister en de simples présentations. Des interventions personnalisées sont préférables à un programme de cours au plan figé ».



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 129 de 204

4. « Les sessions de cours doivent être établies sur plusieurs semaines, ceci afin que l'intervalle entre les cours joue un rôle positif, l'évolution de l'attitude et du comportement nécessitant un certain temps ».
5. « La taille des groupes ne doit pas dépasser dix participants ».
6. « Un système de sélection des participants transparent et objectif accompagné d'une probabilité subjective d'être contrôlé suffisante ».
7. « L'assurance qualité est de la responsabilité de l'Etat, le participant faisant principalement partie du public. Les programmes doivent être visés par un organisme officiel chargé d'attester du contenu du programme et du respect des prérequis suivants :
 - Le programme doit être obligatoirement présenté sous la forme d'un manuel disponible pour les formateurs.
 - La formation de base et la formation continue requises pour le personnel doivent y être mentionnées.
 - Des évaluations du programme doivent être prévues. »

Dans le cadre d'une approche visant une sanction efficace, c'est-à-dire une sanction qui vise à une modification du comportement du conducteur dans le sens d'un meilleur respect de la réglementation, il est important que la sanction soit proportionnée. C'est dans ce sens que le législateur a introduit en 2003 les notions d'infractions du 1^{er}, du 2^{ie}, du 3^{ie} et du 4^{ie} degrés. Dans un tel schéma, les mesures judiciaires alternatives devraient également suivre une certaine proportionnalité, et les formations proposées en alternative à une perception immédiate peuvent être d'une ampleur moindre que ceux proposés suite à des récidives ou des infractions du 4^{ie} degré dans le cadre de la médiation ou de la probation. Dans ce cadre, un conducteur ayant commis une infraction légère, qui n'est pas dans un cadre de récidive sur une période donnée et dont, sur base des informations disponibles, rien ne laisse supposer un comportement régulièrement déviant par rapport à la réglementation, peut se voir proposer des formations de 2 à 8 heures en alternative à une perception immédiate, qui ne doivent pas répondre à tous les critères prévus dans le cadre des formations destinées à des conducteurs dont l'attitude et les comportements sur la route sont plus problématiques.



5. III) Recommandations

Approche cohérente

A ce jour, la politique de poursuite et de sanction menée par les différents arrondissements judiciaires en Wallonie en ce qui concerne les infractions en matière de circulation est peu uniforme dans l'approche des mesures judiciaires éducatives. Ainsi, certaines mesures judiciaires éducatives sont proposées dans certains arrondissements judiciaires et pas d'autres, et, pour ce qui concerne les formations en alternative aux perceptions immédiates, pour certaines zones de police d'un arrondissement et pas d'autres.

Recommandation 42 : mise en place d'une politique de sanction cohérente et uniforme en Wallonie en matière de circulation

Le CSWSR recommande que l'organisation de mesures judiciaires éducatives soit proposée dans tous les arrondissements judiciaires de Wallonie, et sur des bases comparables, en vue de présenter une politique de poursuite et de sanction uniforme en matière de roulage.

Identification des conducteurs récidivistes en matière d'infractions de roulage

A ce jour, il n'existe pas en Belgique de fichier central qui enregistre les infractions de roulage et leur suivi. De ce fait, les conducteurs qui commettent régulièrement des infractions, et dès lors ont une conduite à risque, ne sont pas identifiés. Cette problématique est par ailleurs une des raisons pour laquelle les A.R. d'exécution de la loi de 1991 instaurant le permis à points en Belgique n'ont jamais été rédigés.

Plusieurs études ont démontré que les conducteurs qui commettent régulièrement des infractions sont surreprésentés dans les accidents de la route. Un traitement adapté et proportionné des infractions nécessite de pouvoir identifier les conducteurs récidivistes afin de pouvoir appliquer des sanctions adaptées. Le CSWSR recommande donc qu'un fichier central des infractions en matière de roulage soit rapidement mis en place.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 131 de 204

Recommandation 43 : mise en place d'un fichier central des infractions afin de permettre l'identification des récidivistes

Le CSWSR recommande qu'un fichier central des infractions en matière de roulage soit rapidement mis en place afin de pouvoir identifier les comportements récidivistes en matière d'infractions de roulage et imposer une politique de poursuite et de sanction adaptée.

Mesures éducatives en alternative à des PI

Des formations sont, dans certains cas, proposées en alternative à certaines perceptions immédiates. Cette alternative est proposée dans certains arrondissements judiciaires (accord du procureur) et pour certaines zones de police (accord du responsable de la zone de police). Il faut donc à la fois l'accord du procureur et de la zone de police pour que des formations puissent être proposées en alternative aux perceptions immédiates. Actuellement, de telles formations sont proposées par 11 parquets en Wallonie. Les formations sont de 8h (conduite sous influence), 4h (excès de vitesse) ou de 2h dans le cadre de l'usage du téléphone portable au volant ou de non port de la ceinture de sécurité.

Le contrevenant reçoit un document « perception immédiate » et, dans le même courrier, la proposition de suivre une formation. Approximativement 10% des contrevenants auxquels le choix est proposé choisissent de suivre cette formation en lieu et place du règlement du montant de la perception immédiate. Le coût de la formation varie de 89 à 109 €, suivant l'importance de l'infraction, à payer par le contrevenant. Ce montant peut être supérieur au montant de la transaction (exemple : PI pour des infractions du 1^{er} degré = 50 €, ou dépassement de la vitesse autorisée de moins de 10 km/h (après correction pour la marge technique) = PI de 50 €). Le délai endéans lequel la formation doit avoir été suivie est de 6 mois. En pratique, la formation est en général suivie endéans les 2 à 3 mois qui suivent l'infraction. A la fin de la formation, une attestation de suivi de formation est rédigée par l'organisateur de la formation si la personne a effectivement suivi la formation et respecté les horaires. A la fin de la formation, chaque participant complète une évaluation du formateur.

Les formations ont fait l'objet d'une évaluation par l'IBSR et par l'Université de Liège.

Il n'y a pas eu à ce jour une évaluation de l'impact de ces formations sur le taux de récidive. Sur base des résultats des recherches réalisées dans d'autres pays, nous pouvons cependant attendre un taux de récidive moins élevé pour les personnes ayant suivi une formation. Il serait souhaitable qu'une étude soit réalisée à ce sujet et financée par les pouvoirs publics.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 132 de 204

Annuellement, l'asbl « 10 de conduite » organise approximativement 400 formations pour un total d'environ 4.000 personnes. L'asbl est présente dans 11 des 13 arrondissements judiciaires de Wallonie.

Les formations organisées en alternative aux perceptions immédiates offrent l'avantage d'être organisées dans un délai court après l'infraction. Elles répondent donc au critère « sanction rapide ». Par ailleurs, dans la mesure où le contrevenant ne fait pas partie des groupes à risques (assuétude, récidive, ...), on peut considérer que ces formations répondent aux critères de sanction rapide, certaine, proportionnée et individualisée et qui forment les critères d'efficacité des sanctions. Par ailleurs, ces formations sont financées par les contrevenants et ne bénéficient donc d'aucun subside.

Recommandation 44.1 : généralisation des formations en alternative à une perception immédiate

Le CSWSR recommande donc que les formations en alternative à une perception immédiate soient reconnues et organisées dans tous les arrondissements judiciaires de Wallonie.

Recommandation 44.2 : évaluation des formations en alternative aux perceptions immédiates

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation des processus qualité mis en place dans le cadre des formations par un organe indépendant, et une évaluation de ces formations quant au taux de récidive des personnes ayant suivi la formation par rapport à un groupe contrôle.

Mesures judiciaires éducatives pour les conducteurs de cyclomoteurs

Des formations ont également été mises en place à destination des conducteurs de cyclomoteurs. Force est cependant de constater que l'immatriculation des cyclomoteurs, déjà demandée dans le cadre des EGSR de 2007, n'a pas encore été mise en place. De ce fait, le contrôle des cyclomoteurs par les forces de police n'est pas optimisé. La mise en place de mesures judiciaires éducatives à destination d'un public souvent jeune, dont le cyclomoteur représente en général le premier accès à un moyen de locomotion individuel motorisé, serait particulièrement souhaitable, d'autant qu'une telle sanction serait supportée par la personne elle-même, et non par des parents qui, in fine, paieraient l'amende pour le compte de leur enfant.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 133 de 204

Compte tenu du peu de contrôles sur les cyclomoteurs, et du peu de demandes de formations, il est difficile pour les associations d'organiser des formations dans un délai raisonnable. Dans ce schéma, Fedemot a effectué, en 2011, 25 dossiers de 20 h à Liège et 25 de 12 h à Mons. Le nombre de dossiers pour 2012 est en forte croissance.

Dans la situation actuelle, il peut arriver qu'une mesure judiciaire éducative organisée dans le cadre d'une infraction de roulage avec un cyclomoteur, soit organisée après l'obtention du permis de conduire, et dès lors parfois à un moment où l'utilisateur en question conduit une voiture et non plus un cyclomoteur. Un tel schéma ne répond certainement pas aux critères d'une sanction efficace.

Recommandation 44.3 : formations adaptées aux conducteurs de cyclomoteurs

Le CSWSR recommande :

- 1) que l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs soit mise en place le plus rapidement possible par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ;
- 2) que les mesures judiciaires à destination des conducteurs de cyclomoteurs fassent l'objet d'un projet pilote dans de bonnes conditions ;
- 3) que, dans le cadre du projet pilote, des procédures soient mises en place afin d'assurer un traitement dans un délai ne dépassant pas trois mois après l'infraction ;
- 4) que les mesures judiciaires éducatives à destination des conducteurs de cyclomoteurs dans le cadre du projet pilote fassent l'objet d'une évaluation ;
- 5) que, sous réserve d'évaluation positive, le projet soit généralisé à l'ensemble des arrondissements judiciaires de Wallonie.

Mesures éducatives dans le cadre de la Médiation.

Les mesures éducatives dans le cadre de la médiation sont proposées par certains procureurs en alternative à une « poursuite judiciaire ». Ces formations et travaux d'intérêt général (TIG) sont en général subsidiés par les pouvoirs publics, même si, dans certains cas, les subsides ne couvrent pas tous les coûts liés à la formation. Ces formations et TIG sont proposés sans participation financière des personnes sanctionnées.

Les formations couvrent en général 20 h ou 30 h et s'étalent sur 2 ou 3 semaines. Les modules proposés sont : module général, module conduite sous l'influence de drogues, module conduite sous l'influence d'alcool, module agressivité au volant et module vitesse.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 134 de 204

En fin de formation, un questionnaire d'évaluation est complété par chaque participant. Cette évaluation porte sur la qualité et les acquis de la formation. Il est à noter que la personne qui suit la formation peut librement exprimer son avis, même si celui-ci est à l'opposé du discours tenu par le formateur.

Au terme de la formation et pour chacun des participants, un rapport d'évaluation est envoyé par l'organisateur de la formation à l'assistant de justice. Ce rapport est dit positif quand les trois règles suivantes ont été respectées :

- présence et respect des plages horaires ;
- respect du formateur et des autres membres du groupe ;
- être dans un état physique et psychologique permettant de suivre attentivement la formation.

Lorsqu'une personne ne respecte pas ces trois conditions, un avis négatif sur le suivi de la formation est transmis.

Le procureur peut également proposer un TIG. L'auteur des faits doit alors exécuter une activité non rémunérée au profit de la collectivité, et ce pendant une durée maximale de 120 heures dans un délai de 6 mois (dans ce cadre, l'asbl RED encadre les TIG au sein du CHR de Namur)

Le délai de traitement dans le cadre de la médiation est moins long que dans le cadre de la probation. Il y a donc un intérêt, pour certaines infractions, de passer par la médiation et de permettre une exécution plus rapide de la peine. Il est cependant constaté que ces mesures sont plus rarement prononcées.

Dans le cadre des TIG, l'évaluation se fait via un rapport normalisé et très circonstancié. Celui-ci est rédigé par un membre de l'association qui a organisé le TIG et est adressé au juge (par exemple, Pro Velo, à la demande du Parquet de Police de Tournai, organise des TIG de 15h).

Une étude a été menée en interne par l'IBSR sur les formations qu'elle dispense et a porté sur les données des années 1998-1999. Les résultats de cette étude, qui sont bien sûr à nuancer, ont montré une certaine diminution de la récidive (de 10%). C'est suite aux résultats de cette étude que l'IBSR a décidé de diversifier son offre de formations « Driver Improvement », et de proposer plusieurs modules spécifiques en fonction des infractions commises.

Le délai de traitement entre la date de l'infraction et la date du jugement est en moyenne de 6 à 9 mois, celui entre le jugement et le début de la formation de 3 à 6 mois avec un délai légal maximum entre le jugement et le début de la formation est d'1 an après le jugement.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 135 de 204

Le délai global entre l'infraction et la sanction est donc en général de l'ordre de 18 mois, et peut dans certains cas monter à 2,5 ans. De tels délais sont totalement incompatibles avec le critère de « sanction rapide » uniformément considéré comme essentiel pour qu'une sanction soit efficace (« deterrence effect »).

Recommandation 45.1 : participation financière du contrevenant aux coûts de la formation

Le CSWSR recommande que la personne ayant commis l'infraction participe, au moins partiellement, aux coûts de la formation.

Recommandation 45.2 : évaluation des formations dans le cadre de la médiation

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement et financent une évaluation, par un organe indépendant, des processus qualité mis en place dans le cadre des formations, et une évaluation de ces formations quant au taux de récurrence des personnes ayant suivi la formation par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 45.3 : évaluation des Travaux d'Intérêt Général dans le cadre de la médiation

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation par un organe indépendant des processus qualité mis en place par les associations qui organisent des travaux d'intérêt général, et une évaluation de ces mesures quant au taux de récurrence des personnes ayant effectué un tel travail d'intérêt général par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 45.4 : délai de traitement des peines judiciaires éducatives dans le cadre de la médiation

Les mesures judiciaires éducatives dans le cadre de la médiation sont exécutées dans des délais incompatibles avec le caractère « rapide » nécessaire pour une sanction efficace.

Le CSWSR recommande donc que le Service Public Fédéral Justice prenne les mesures nécessaires pour assurer un traitement des dossiers dans des délais raisonnables.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 136 de 204

Peines judiciaires éducatives dans le cadre de la probation et la peine de travail.

Pour rappel, cette procédure peut avoir lieu une fois que le contrevenant a été cité à comparaître devant le tribunal de Police. Le juge peut alors décider d'une suspension du prononcé de la condamnation ou d'un sursis de la peine et assortir sa décision d'une ou plusieurs conditions, dont une formation de sensibilisation à la sécurité routière (les formations qui ont été explicitées dans le cadre de la médiation sont également applicables dans le cadre de la probation).

L'asbl RED organise aussi, en collaboration avec divers partenaires, des formations de cours de conduite défensive et, sur Nivelles, une formation de 20h à l'unité de neurologie du centre de soin « William Lennox ».

Le juge peut également prononcer une peine de travail à titre de peine principale. Le juge ne peut prononcer ce type de peine que si le prévenu est présent ou représenté à l'audience et qu'il a donné son accord soit en personne soit par l'intermédiaire de son avocat.

Dans la plupart des arrondissements, des peines de travail, spécifiquement réservées aux personnes condamnées pour infraction de roulage par les juges de Police, peuvent être exécutées. Il s'agit de peines qui ont du sens par rapport à l'infraction commise.

Les peines de travail concernent en général de 20 à 46 h, ou jusqu'à 300 h par prévention si l'infraction est correctionnalisée. Dans ce cadre, en 2011, l'asbl Pro Velo a accueilli une soixantaine de contrevenants pour 1700 heures de travail.

Dans le cas de l'arrondissement de Namur, des peines sont également réalisées au CHR. L'objectif visé est de confronter les prestataires aux difficultés et aux souffrances occasionnées à la victime d'un accident. Dans ce cadre, l'asbl RED traite environ 150 dossiers par an pour des peines qui concernent au total 5.000 h de travail.

Les associations qui organisent de telles PTA sont en général subsidiées par le Ministère de la Justice.

Pour rappel, dans le cadre des peines de travail, le jugement est rendu dans l'arrondissement où l'infraction a été commise, mais la peine peut être exécutée dans l'arrondissement du domicile ou l'arrondissement du lieu de travail.

En première analyse, les faiblesses principales du système actuel sont :

- les délais excessifs entre l'infraction, le jugement, et le début de la peine ou de la formation ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 137 de 204

- l'approche non systématique, dépendante des possibilités locales, et des relations de confiance entre le procureur, le juge, les assistants de justice et les organismes assurant les formations ou les peines de travail ;
- le peu de cohérence des sanctions prononcées par les juges ou les procureurs, entre les différentes personnes. Pas de critères objectifs permettant un positionnement clair des peines. Dans quels cas proposer une peine de travail, dans quels cas proposer une formation ?
- que le juge ne peut pas décider dans quel cadre se déroulera la peine de travail, mais seulement du nombre d'heures. Il peut néanmoins donner une orientation mais l'assistant de justice est libre de la suivre ou non. De ce fait, les peines de travail ne se déroulent pas nécessairement dans un cadre permettant une réflexion sur le comportement, et donc l'effet pédagogique de la sanction peut être très limité.
- l'absence d'évaluation systématique des PTA.

Recommandation 46.1 : évaluation des peines éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal

Le CSWSR recommande que les pouvoirs publics organisent périodiquement le financement d'une évaluation par un organe indépendant des processus qualité mis en place par les associations qui organisent des peines de travail autonomes ou des formations, et une évaluation de ces mesures quant au taux de récidive des personnes ayant effectué une telle peine de travail autonome par rapport à un groupe contrôle.

Recommandation 46.2 : délai de traitement des peines judiciaires éducatives dans le cadre de la probation et des peines de travail à titre principal

Les mesures judiciaires éducatives dans le cadre de la probation sont exécutées dans des délais incompatibles avec le caractère « rapide » nécessaire pour une sanction efficace.

Le CSWSR recommande donc que le Service Public Fédéral Justice prenne les mesures nécessaires pour assurer un traitement des dossiers dans des délais raisonnables.

Recommandation 46.3 : cohérence des peines de travail avec l'infraction commise.

Le CSWSR recommande que le juge puisse donner des indications sur le type de peine approprié (exemple : travail en relation avec l'infraction commise). Ces indications **devront** être suivies par l'assistant de justice afin que ces peines se déroulent dans un cadre permettant une réflexion de l'auteur sur son comportement.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 138 de 204

Déchéance du droit de conduire

Dans le cas de certaines infractions, notamment celles du 4^{ie} degré, les dépassement de plus de 30 ou de 40 km/h de la limitation de vitesse, la conduite sous intoxication alcoolique de plus de 1,2 g/l, la conduite sous l'influence de drogues, etc., le juge peut ou doit prononcer une déchéance du droit de conduire.

Cette déchéance du droit de conduire revêt un caractère de sanction consécutive à une infraction, mais consiste surtout en une mesure de protection des autres usagers de la route suite à un élément déclencheur - l'infraction - qui pourrait indiquer que le conducteur ne dispose pas des compétences minimales requises des niveaux 3 et 4 de la matrice « goals for driver education » (GDE).

En effet, le fait que le conducteur ne peut récupérer un permis de conduire qu'après avoir participé avec résultats positifs à des examens médicaux et psychologiques confirme qu'il s'agit plus d'une mesure de protection vis-à-vis de la population que d'une pure sanction. Dans un tel schéma, on peut cependant s'interroger sur la cohérence et la logique du système dans la mesure où, suite aux retards des procédures judiciaires, les délais nécessaires avant qu'une affaire de roulage ne passe en jugement devant le tribunal de police sont souvent considérables. Compte tenu de ces délais, les mesures de protection vis-à-vis de la population ne sont prises que plusieurs mois après la constatation de l'infraction.

Il faut constater que de nombreux proches de victimes de la route vivent très mal de telles situations, par exemple quand ils constatent que le conducteur présumé responsable d'un accident suite à une conduite sous intoxication alcoolique conduit régulièrement un véhicule, parfois à nouveau sous influence de l'alcool, dans l'attente du jugement par le tribunal de police.

Plusieurs pays, comme les Pays-Bas et l'Allemagne, ont mis en place une procédure administrative pour traiter de la problématique de l'aptitude à la conduite, en parallèle à la procédure judiciaire pour les aspects pénaux ou civils. Dans ces pays, les aspects permis de conduire sont traités par une instance dédiée dans des délais beaucoup plus courts, et mieux compatibles avec les aspects de protection des autres usagers de la route.

Ainsi, aux Pays-Bas, un « Centraal Bureau voor rijvaardigheidsbewijzen » (CBR) est responsable de nombreux aspects liés à l'obtention du permis de conduire, dont notamment l'organisation de formations dans le cadre de mesures judiciaires éducatives, et l'évaluation de l'aptitude à la conduite de conducteurs ayant commis des infractions graves.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 139 de 204

En Allemagne, tout conducteur dont l'aptitude à la conduite peut être mise en doute, doit participer à des tests médicaux, ou médicaux et psychologiques afin de valider s'il possède les qualités physiques et mentales nécessaires suivant la législation allemande pour bénéficier d'un permis de conduire. L'aptitude à la conduite est automatiquement mise en doute pour toute personne conduisant un véhicule en étant sous intoxication alcoolique, ou ayant consommé de la drogue.

A l'issue des tests, le résultat peut être positif, et le conducteur peut récupérer son permis de conduire, le conducteur peut se voir imposer des formations préalablement à une récupération du permis de conduire, ou les résultats des tests peuvent être négatifs, et dans ce cas, la personne ne pourra représenter un nouvel examen médical ou médical et psychologique qu'après avoir suivi une procédure de réhabilitation dans un cadre approprié. En 2006, plus de 100.000 examens médicaux et psychologiques ont été réalisés dont 46 % se sont révélés positifs, 12 % ont imposé le suivi d'une formation, et dans 42 % des cas, les personnes concernées ont du suivre une procédure de réhabilitation.

On peut considérer que les nombreux autres pays qui ont mis en place des permis de conduire à points poursuivent une finalité équivalente, soit identifier les conducteurs qui ne disposent pas des aptitudes minimales à la conduite.

Dans le cadre de la formation du Gouvernement Fédéral, l'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'Etat prévoit le transfert aux régions de la formation à la conduite.

Le CSWSR estime qu'il s'agit d'une opportunité pour revoir cet aspect lié aux procédures de déchéances du permis de conduire, et d'analyser l'opportunité de mettre en place une procédure administrative, indépendante du processus judiciaire traitant des aspects pénaux et civils. Une telle procédure administrative, qui serait mise en place pour certaines infractions particulièrement graves, aurait pour objectif de vérifier, pendant la période de suspension du permis de conduire prononcée par le procureur, si le conducteur concerné souffre d'addiction à l'alcool ou aux drogues, et s'il dispose des compétences minimales requises dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE, pour conserver un permis de conduire.

Le CSWSR recommande donc qu'en cas d'avis de principe positif, un groupe de travail soit constitué afin d'analyser l'opportunité de mettre en place une telle instance et les procédures à mettre en place pour évaluer l'aptitude à la conduite des conducteurs ayant commis certaines infractions particulièrement graves, qui mettent en danger les autres usagers de la route.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 140 de 204

Recommandation 47 : mise en place d'un groupe de travail chargé d'analyser l'opportunité de proposer de nouvelles procédures dans un cadre administratif distinct des procédures judiciaires, pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite de certains conducteurs

Le CSWSR estime que la régionalisation de la formation à la conduite est une opportunité pour revoir les aspects liés aux procédures de déchéance du permis de conduire, et d'analyser l'opportunité de mettre en place une procédure administrative, indépendante du processus judiciaire qui traite les aspects pénaux et civils. Une telle procédure administrative, qui serait mise en place pour certaines infractions particulièrement graves, aurait pour objectif de vérifier, pendant la période de suspension du permis de conduire prononcée par le procureur, si le conducteur concerné souffre d'addiction à l'alcool ou aux drogues, et s'il dispose des compétences minimales requises dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education) pour conserver un permis de conduire.

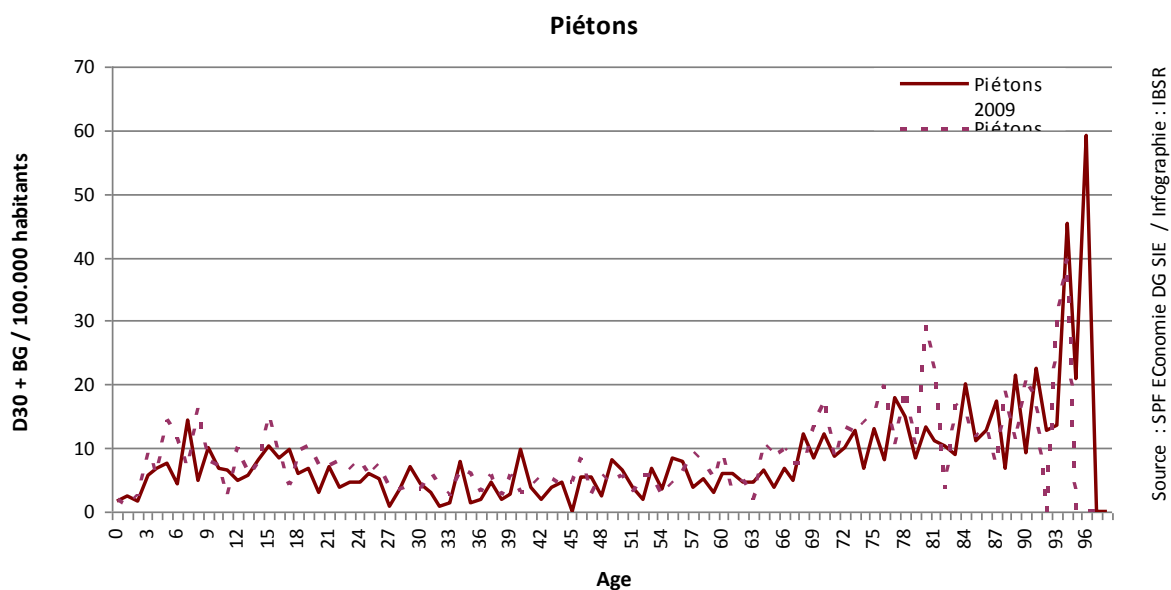
Le CSWSR recommande donc, qu'en cas d'avis de principe positif du Gouvernement wallon, un groupe de travail soit mis en place afin d'analyser les modalités de mise en place d'une instance chargée d'organiser les examens médicaux et psychologiques. Ces examens permettront de déterminer si un conducteur ayant commis certaines infractions particulièrement graves, ou récidiviste en matière d'infraction de roulage, ne dispose pas des compétences minimales dans les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE (Goals for Driver Education), et met ainsi en danger les autres usagers de la route. Ce groupe de travail devrait aussi se pencher sur les procédures à mettre en place pour évaluer l'aptitude à la conduite de ces conducteurs.

6. Groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire

6. I) Statistiques d'accidents

Les tableaux suivants donnent, par âge, le nombre de tués 30 jours et de blessés graves par 100.000 habitants de la population correspondante.

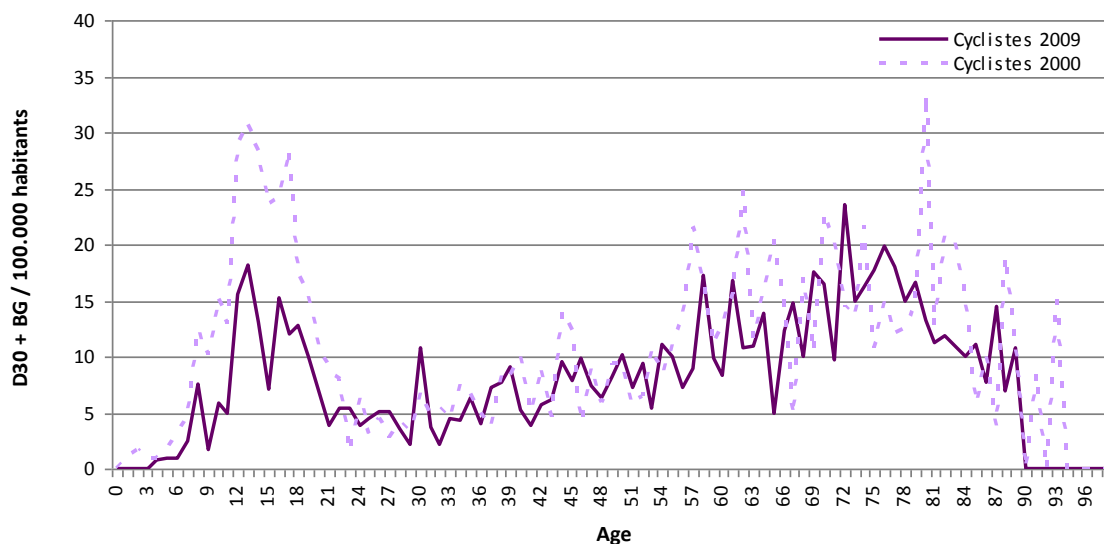
7. I) a) En Belgique



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

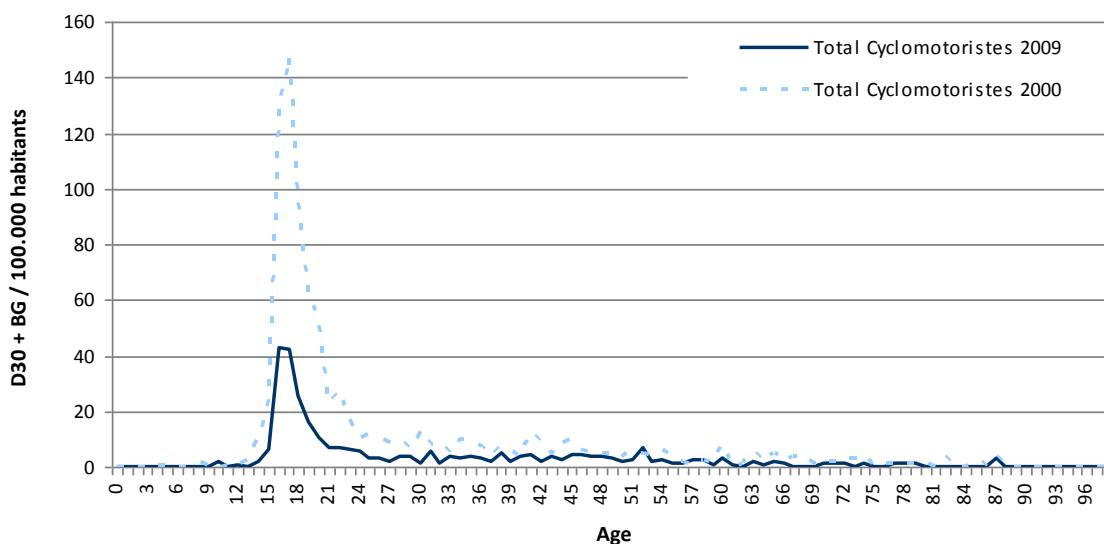
Page 142 de 204

Cyclistes



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Cyclomotoristes

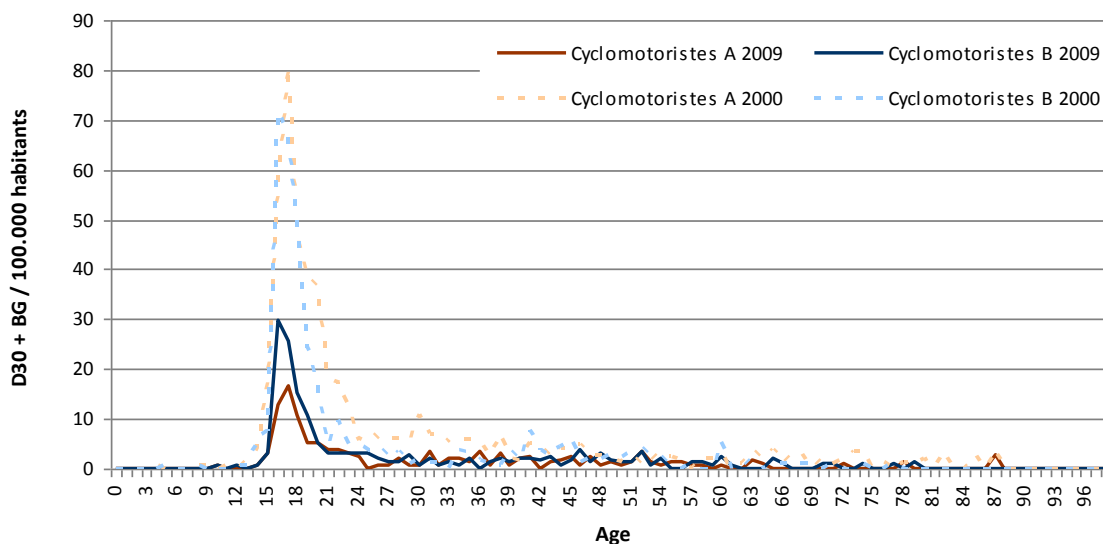


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

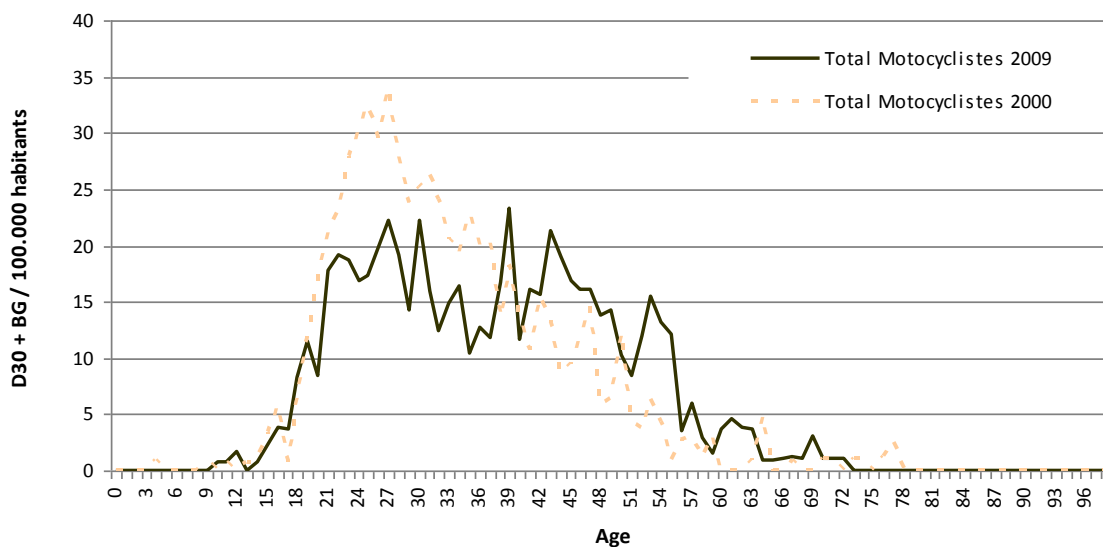
Page 143 de 204

Cyclomotoristes : détail



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Motocyclistes

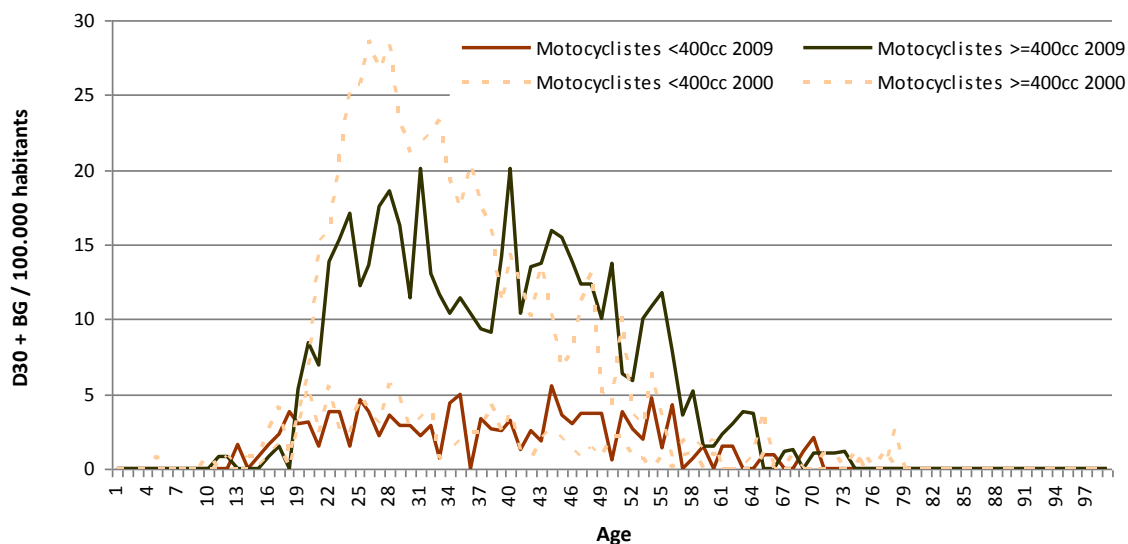


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

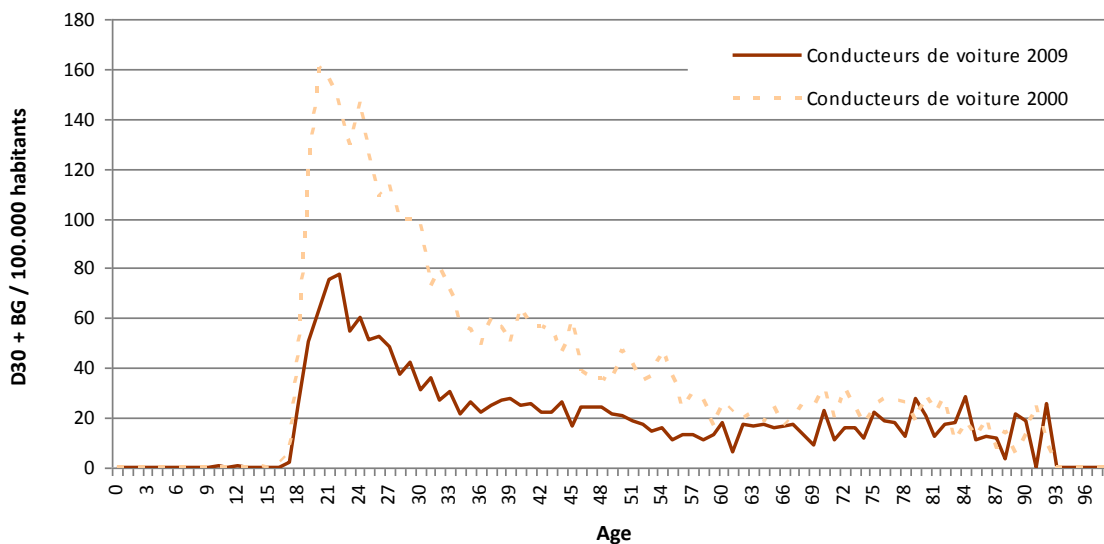
Page 144 de 204

Motocyclistes : détail



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Conducteurs de voiture

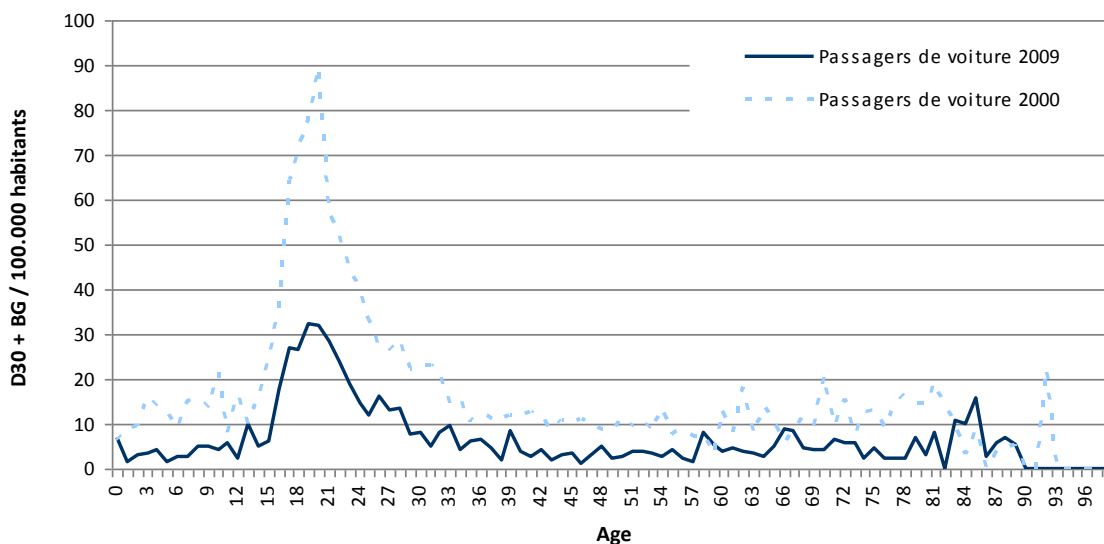


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

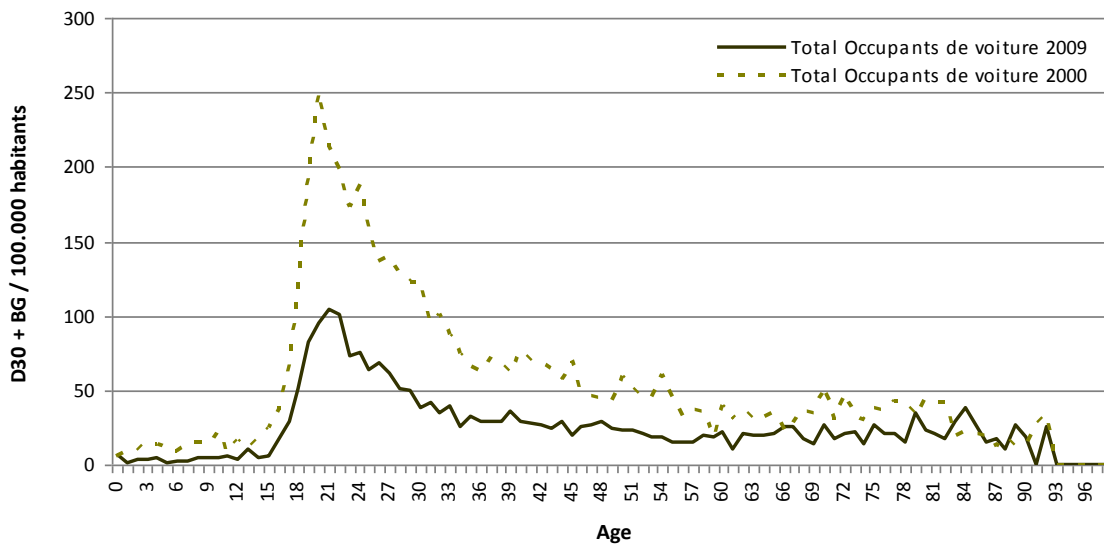
Page 145 de 204

Passagers de voiture



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Occupants de voiture



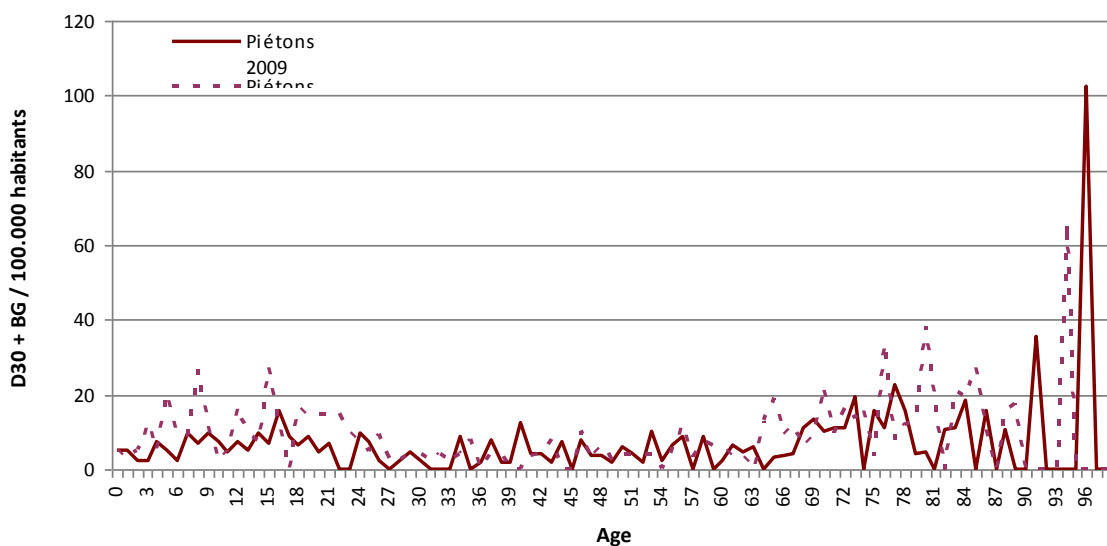
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 146 de 204

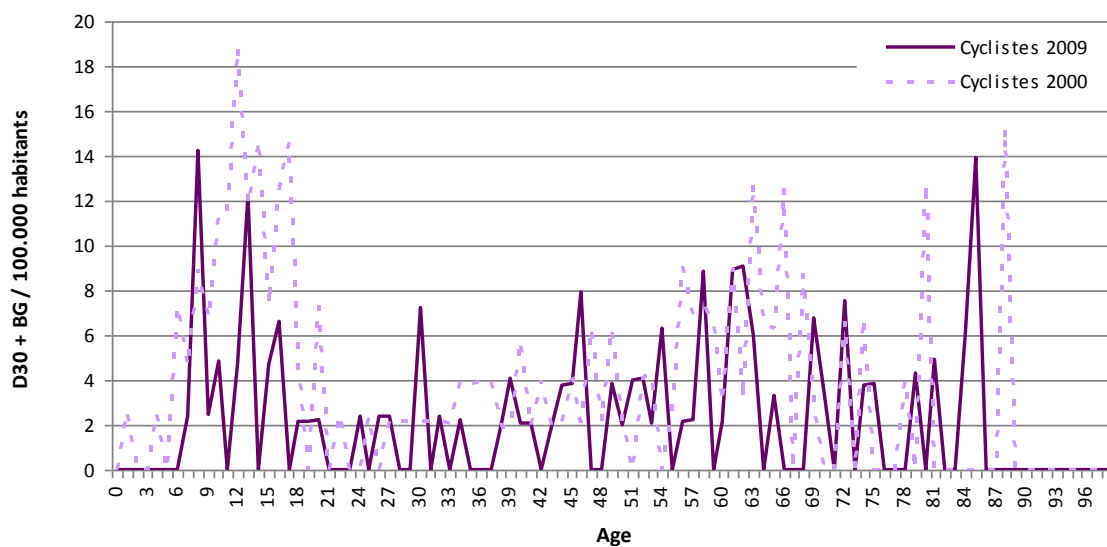
7. I) b) En Région wallonne

Piétons



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Cyclistes

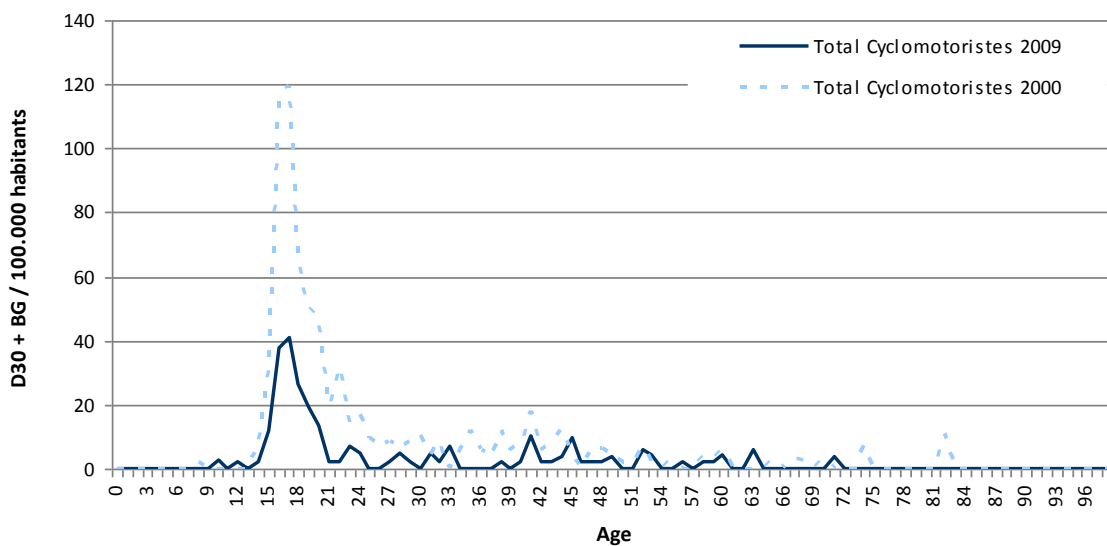


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

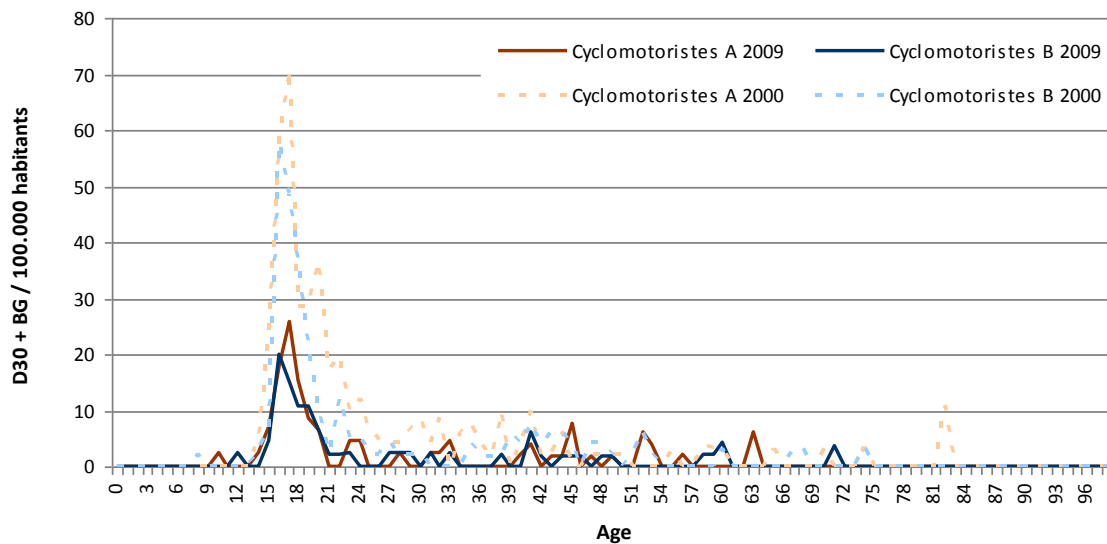
Page 147 de 204

Cyclomotoristes



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

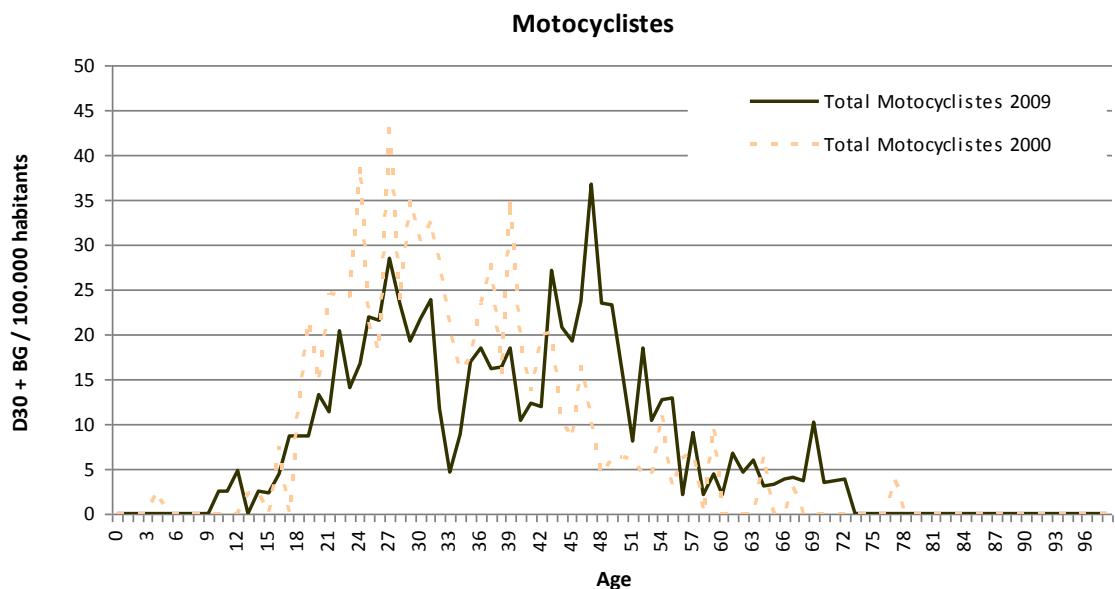
Cyclomotoristes : détail



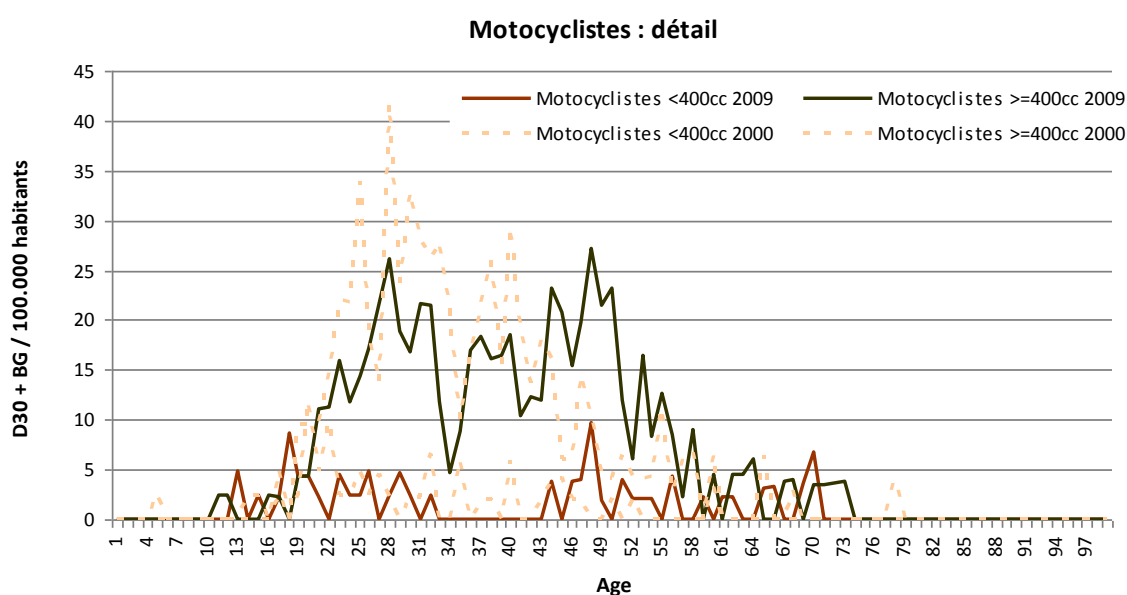
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 148 de 204



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

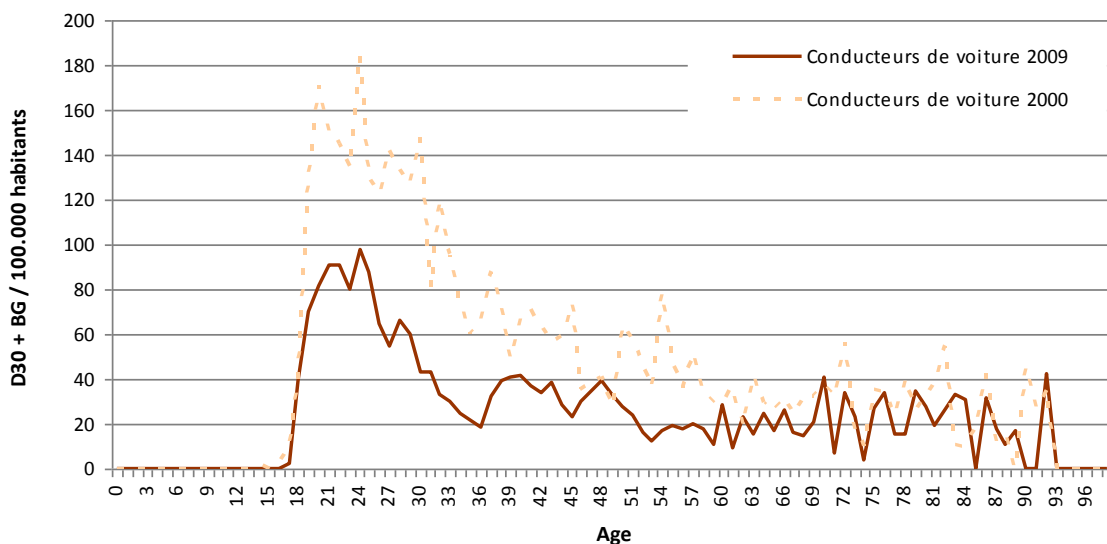


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

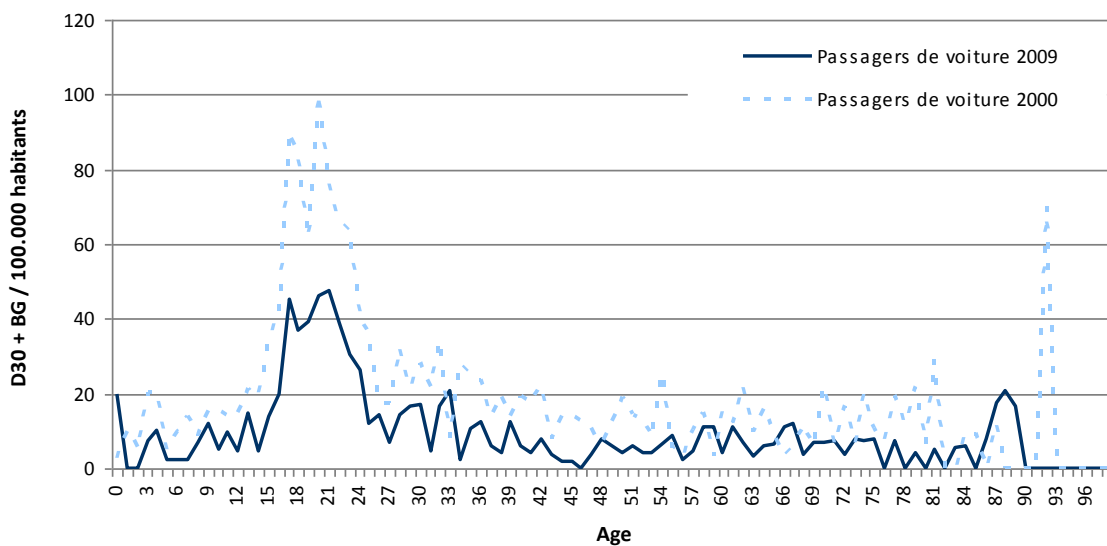
Page 149 de 204

Conducteurs de voiture



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

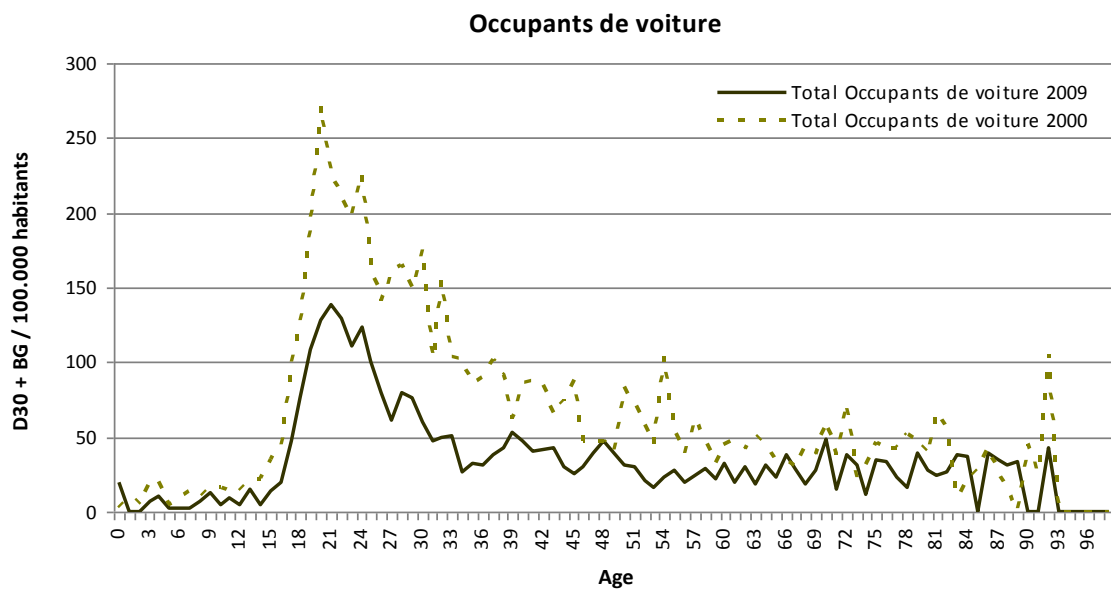
Passagers de voiture



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 150 de 204



Source : SPF EConomie DG SIE / Infographie : IBSR



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 151 de 204

6. II) Introduction

En matière de sécurité routière, il est généralement reconnu qu'une des causes prépondérantes des accidents de la route réside dans un comportement inadapté des usagers. C'est dans ce cadre qu'il est particulièrement important d'assurer une « éducation » à la sécurité routière, et ce dès le plus jeune âge. Cette éducation à la sécurité routière doit s'inscrire dans le cadre plus large d'une éducation à la circulation et à la mobilité afin d'habituer l'enfant à la marche à pied et à l'usage du vélo et, de façon générale, aux modes de transports autres que la voiture. Un tel apprentissage contribue à une meilleure santé individuelle. Il permet, par l'expérience ainsi développée, une meilleure prise en compte des autres types d'usagers et un meilleur partage de l'espace public. Il contribue également, par une meilleure ouverture aux moyens de transports alternatifs, à une moindre émission de gaz à effet de serre.

Sans sous-estimer l'importance de la première sphère d'éducation, autrement dit les parents, et particulièrement leur comportement dans la circulation qui servira de modèle à l'enfant, l'éducation à la circulation et à la mobilité dans le milieu scolaire peut améliorer de façon importante le comportement des usagers de la route, et donc la sécurité routière de tous.

Selon la littérature scientifique internationale, les programmes et les ressources d'apprentissage placés au centre de l'école sont des éléments clés pour une approche globale visant à réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route, si cette éducation intègre les aspects pratiques de la formation et qu'un relais est assuré par les parents.

De nombreuses études concluent à la nécessité de débiter l'éducation à la sécurité routière dès l'âge de 3-4 ans et de poursuivre tout au long des primaires et des secondaires.

Suivant les évaluations disponibles, plus de 90 % des parents et des enfants reconnaissent l'utilité des actions d'éducation et de sensibilisation organisées en milieu scolaire.

Pour être efficace, l'éducation à la sécurité routière doit s'insérer dans un continuum éducatif et donc pouvoir fournir, dans les établissements préscolaires et les écoles primaires et secondaires, des bases systématiques et continues comprenant des activités en dehors de l'école. Tout devra être mis en œuvre pour assurer la participation active des enfants et pour permettre la coopération et la participation des parents qui doivent faire partie intégrante du processus d'apprentissage, particulièrement auprès des plus jeunes.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 152 de 204

C'est pour ces raisons qu'un groupe de travail « Education à la circulation et à la mobilité » a été mis en place au sein de la Commission Fédérale Sécurité Routière en 2007 en vue de préparer des recommandations destinées aux autorités communautaires de Belgique.

Ce rapport mentionnait :

« 2.1. Dans l'enseignement primaire

De 1971 à 1997, l'éducation à la sécurité routière était obligatoire, à raison d'une demi-heure par semaine, dans l'enseignement primaire. Cette obligation a été abrogée en 1997 (en fait, le décret du 24 juillet 1997 définissant les missions prioritaires de l'enseignement fondamental et de l'enseignement secondaire ne fait pas mention de la discipline « sécurité routière »).

Actuellement, l'éducation à la sécurité routière, comme l'éducation à la santé en général, est davantage considérée comme une discipline transversale. Il existe toutefois une exception puisque le programme de l'enseignement libre confessionnel catholique a toujours repris un chapitre sur la sécurité routière et domestique¹.

Les écoles bénéficient, si elles le souhaitent et si le personnel est disponible, de la visite de la Police fédérale ou de la Police locale ou, parfois, de partenaires actifs en éducation routière. Les élèves peuvent s'exercer durant ces visites sur des pistes de sécurité routière. Ces actions, bien qu'intéressantes, ne peuvent se substituer à une éducation régulière. Toutefois, il semble que beaucoup d'écoles se limitent à ce type d'actions ponctuelles.

2.2. Dans l'enseignement secondaire

Tout comme en primaire, il n'y a pas, actuellement, d'obligation légale pour l'ensemble des établissements scolaires de traiter de sécurité routière dans les cours.

Des initiatives ont cependant été prises pour intégrer l'éducation routière dans les programmes scolaires.

En 1994, un programme cadre destiné à l'enseignement secondaire général officiel de la Communauté française avait été élaboré. Il s'agissait d'un programme pluridisciplinaire d'insertion de la sécurité routière dans les programmes de cours

¹ Ce programme est téléchargeable à partir du site du SEGEC :
<http://www.segec.be/Documents/Fedefoc/publications/PI.pdf>.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 153 de 204

existants. Ce programme visait à faire aborder la compétence transversale « sécurité routière » au travers de l'éducation physique et des sciences, en collaboration avec les éducateurs. Ce programme n'est plus proposé aux écoles de l'enseignement officiel.

Le programme actuel de l'enseignement catholique pour les 2^{ème} et 3^{ème} degrés du secondaire (de la quatrième à la sixième année) prévoit que les élèves des filières « technique de qualification » et « professionnelle » voient le thème « moyens de transport »² dans le cours de sciences et technologie. »

Ce rapport reprenait par ailleurs plusieurs recommandations, tant générales que destinées à la Communauté française.

Recommandations générales :

2. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'intégrer l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) à l'enseignement dans un esprit de continuité.

3. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande un travail en collaboration de la part des différents niveaux responsables du secteur de l'éducation : le niveau « macro » (ministre de l'Enseignement et son ministère), mais aussi les niveaux « méso » (réseaux et organes de représentation et de coordination, pouvoirs organisateurs) et « micro » (établissements scolaires et personnel des écoles).

4. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de considérer l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) non seulement comme une matière à enseigner, mais également comme une mission basée sur la coopération de l'ensemble de l'équipe éducative (direction, enseignants, personnel auxiliaire d'éducation, conseil des délégués de classes, parents, groupe de travail « Circulation »,...).

5. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'intégrer l'apprentissage de connaissances, l'exercice des aptitudes, le travail sur les attitudes et l'acquisition d'expérience dans la circulation en fonction de leur pertinence par rapport aux réalités des élèves.

² FEDERATION DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE CATHOLIQUE (FESEC), *Formation commune (mise en œuvre des compétences terminales et savoirs communs)*, 2^{ème} et 3^{ème} degrés technique de qualification, humanités professionnelles et techniques, Bruxelles, 2002, p. 143-145.

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 154 de 204

6. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'être davantage attentif à la formation, la sensibilisation et la motivation de toutes les personnes-clés de l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM).*

7. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de soutenir les établissements scolaires avec une offre éducative et un inventaire (du matériel déjà existant ET de celui nécessaire mais n'existant pas encore), afin qu'ils puissent organiser, en respectant leur politique éducative et leur liberté pédagogique, une éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) la plus adaptée à leur concept pédagogique. L'inventaire de ce qui existe doit faire l'objet d'une actualisation et d'une labellisation qui garantirait un service de qualité aux écoles.*

8. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'améliorer la collaboration entre l'école et les parents, en particulier via les associations de parents ou les structures de communication avec les parents spécifiques à l'école.*

9. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de stimuler et de soutenir les écoles dans le cadre de la constitution et de la gestion d'un réseau de bénévoles en leur sein.*

10. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de créer une plate-forme fédérale de concertation en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM).*

11. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de créer un site Internet fédéral relatif à l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM).*

Recommandations à l'attention de la Communauté française :

1. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'employer l'appellation « éducation à la circulation et à la mobilité » (ECM), en lieu et place de l'appellation « éducation à la sécurité routière ».*



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 155 de 204

2. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que l'ECM soit intégrée dans les socles de compétences et les compétences terminales, au sein de leur volet « compétences transversales ». La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que les Plans Individuels d'Apprentissage (PIA) d'application dans l'enseignement secondaire spécial intègrent l'ECM.*
3. *Dans le cadre d'une évaluation de l'acquisition de compétences en ECM, la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande une obligation minimale de résultat à déterminer par les réseaux d'enseignement.*
4. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que des heures soient libérées et intégrées dans les NTPP (Nombre Total de Période Professeur) de chaque école afin de permettre à un enseignant ou à un coordinateur de projets de mener et de coordonner les actions d'ECM.*
5. *Les Régions soutiennent différents programmes dans les écoles (plans de déplacements scolaires, brevet du cycliste...). La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande une meilleure transmission des informations concernant ces soutiens et une collaboration durable entre les Régions bruxelloise et wallonne et la Communauté française.*
6. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande d'intégrer au cursus des futurs enseignants un module les préparant à l'ECM.*
7. *La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande l'intégration de l'ECM dans les priorités de l'IFC (Institut de la Formation en Cours de Carrière). De la même façon, il faudra encourager les différents réseaux d'enseignement à organiser aux niveaux « méso » et « micro » des formations continuées sur le thème de l'ECM.*

Il faut cependant constater que bien peu de ces recommandations ont été mises en œuvre par la Communauté française et que globalement ces recommandations sont toujours pertinentes.

Ces recommandations de la CFSR ont donc servi de fil rouge tout au long des travaux du groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire du Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 156 de 204

6. III) Recommandations

Recommandation 48 : adhésion aux recommandations du groupe de travail de la CFSR

Le CSWSR adhère aux recommandations du groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité de la CFSR et recommande que la Communauté française prenne les mesures pour mettre ces recommandations en œuvre.

Recommandation 49 : mise en place d'un continuum éducatif

Le CSWSR recommande de mettre en place un continuum éducatif dans le cadre du cursus scolaire, adapté aux capacités cognitives, psychomotrices et socio affectives par classes d'âge de l'enfant à l'adolescent, et qui vise à fournir à ces derniers les informations nécessaires pour faire face aux risques propres à leur classe d'âge et ainsi réduire leur surreprésentation dans les victimes de la route. Ce continuum éducatif doit débuter dès l'âge de 3-4 ans et se développer jusqu'à la fin des secondaires.

Recommandation 50 : une approche combinant pratique et explications

Le CSWSR recommande que, particulièrement pour les classes d'âge les plus jeunes, l'éducation à la circulation et à la mobilité intègre une mise en pratique des concepts « learning by doing » ou « ervaringergericht onderwijs »), suivi d'une explication des concepts. De nombreuses études ont démontré que, pour ces classes d'âge, cette approche était la plus performante.

Recommandation 51 : organiser le relais de la sensibilisation par les parents

Le CSWSR recommande que, lors des différentes phases du continuum éducatif, une communication soit organisée avec les parents afin d'assurer leur relais et leur collaboration dans l'éducation de leurs enfants en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité.

Par ailleurs, le CSWSR recommande qu'une sensibilisation vers les parents soit organisée en vue d'attirer leur attention sur l'importance de leur comportement au volant et, de façon plus générale, comme usager de la route, en tant que modèle du comportement de leur enfant.

Fixation des objectifs de l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) pour chaque cycle scolaire

Le CSWSR recommande que les objectifs de chaque cycle du continuum éducatif en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité soient clairement exprimés.

Groupe de travail éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 157 de 204

Les objectifs à atteindre pour chaque cycle ont fait l'objet d'une première approche reprise en annexe III. Cette analyse devra faire l'objet de discussions complémentaires lors de réunions futures du groupe de travail « Education à la circulation et la mobilité en milieu scolaire ». Elle sera notamment à mettre en parallèle avec une réflexion déjà menée par la Communauté française sur les objectifs à atteindre pour l'enseignement primaire³.

Le CSWSR recommande de mettre en place une « Attestation de sécurité routière » qui serait un document individuel, prévoyant les diverses formations auxquelles l'enfant devrait participer dans le cadre d'un continuum éducatif complet. Ce document sera complété en mentionnant la participation de l'enfant à chaque formation du continuum éducatif et, le cas échéant, la réussite de l'évaluation au terme de la formation.

L'objectif de cette attestation est de lancer un certain nombre de projets pilotes dans des établissements scolaires, dont l'intérêt pour la matière de la sécurité routière sera un élément qui devrait contribuer à la réussite du projet. L'objectif sera ensuite d'évaluer les projets pilotes et, après avoir intégré les améliorations jugées nécessaires, assurer un développement progressif vers les autres établissements scolaires dans une démarche similaire à celle du « brevet du cycliste ».

Un des objectifs du brevet de sécurité routière est de mettre en place un outil qui permettra aux parents de prendre conscience d'un continuum éducatif « idéal » en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité, de pouvoir identifier les cycles dont a pu bénéficier l'enfant et d'entreprendre les démarches nécessaires vers l'école pour qu'elle intègre les différentes formations prévues dans les cycles du continuum éducatif.

L'objectif est par ailleurs aussi de créer une émulation parmi les enfants en vue de suivre les différentes formations du continuum éducatif.

Les formations à la circulation et à la mobilité devaient être organisées au travers d'un triangle éducatif combinant les établissements scolaires et les enseignants, les organismes ou partenaires actifs en matière de sécurité scolaire, et en organisant un relais par les parents. L'organisation des formations à la circulation et la mobilité en collaboration avec les organisations actives en matière de formations devrait être un des thèmes à aborder par les Conseils de participations. Un des membres du conseil de participation devrait être le référent pour l'établissement scolaire de la mise en place des formations des cycles du

³ Outil pédagogique. Education à la circulation et à la mobilité. Enseignement fondamental ordinaire et spécialisé. Communauté française. 2010. 158 p.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 158 de 204

continuum éducatif. Ce référent devrait par ailleurs assurer la coordination ou la supervision de tâches liées à l'amélioration de la prise en compte de la sécurité routière au niveau de l'établissement.

Recommandation 52 : fixation des objectifs de l'éducation à la circulation et à la mobilité pour chaque cycle scolaire

Le CSWSR recommande que les objectifs à atteindre lors des formations de chaque cycle du continuum éducatif soient clairement identifiés et exprimés. Les objectifs repris en annexe III forment une première approche de ces objectifs qui pourront être affinés lors de réunions ultérieures du CSWSR.

Recommandation 53 : mise en place d'une attestation d'éducation à la circulation et à la mobilité

Le CSWSR recommande qu'une attestation circulation et mobilité soit remise à chaque enfant. Cette attestation sera ensuite complétée par la mention des diverses formations et, le cas échéant, la réussite de l'évaluation au terme de la formation à laquelle l'enfant aura participé dans le cadre des différents cycles du continuum éducatif. Dans un tel schéma, le brevet du piéton et le brevet du cycliste seraient ainsi partie intégrante du continuum éducatif.

Recommandation 54 : référent éducation à la circulation et à la mobilité au sein des conseils de participation

Le CSWSR recommande qu'au sein de chaque Conseil de participation des établissements scolaires, un référent « éducation à la circulation et à la mobilité » soit désigné. Ce référent sera chargé de la coordination générale des formations à la circulation et à la mobilité qui seront organisées au sein de l'établissement. Le CSWSR recommande en outre que ce référent organise la coordination de diverses tâches liées à la sécurité routière. Le suivi de ces diverses tâches peut bien sûr être assuré par d'autres personnes - membre du corps enseignant ou parents d'élèves.

Ces diverses tâches, dont la coordination qui devrait être assurée par le référent, sont :

- élaboration d'un code de conduite en matière de sécurité routière aux abords de l'école :
 - comportement des parents en voiture aux abords de l'école ;
 - désignation des zones pour arrêt des voitures ;
 - importance du comportement des parents en tant qu'usagers de la route - valeur exemplative ;
- organisation du relais vers les parents pour l'accompagnement de leurs enfants dans le continuum éducatif ;
- soutien dans l'organisation de covoiturage ;
- Soutien à d'autres modes de déplacement que le transport en



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 159 de 204

- voiture ;
- Organisation de circuits et d'accompagnement pour les trajets vers l'école en vélo.

Matériel didactique

Une fois la structure du continuum éducatif en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité clairement définie, ainsi que les objectifs à atteindre par chaque cycle du continuum, du matériel didactique adapté devrait être disponible pour chaque cycle et fournir aux enseignants et aux partenaires actifs en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité les outils indispensables à leurs actions pédagogiques.

Le matériel disponible devrait donc être analysé et évalué par rapport aux objectifs exprimés pour chaque cycle et, le cas échéant, faire l'objet d'une labellisation pour un cycle déterminé par une instance désignée à cet effet.

En cas de nécessité, le matériel didactique nécessaire, mais qui ne serait pas disponible, devrait être élaboré par l'instance considérée en collaboration étroite avec les partenaires actifs en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité.

Recommandation 55 : mise en place du matériel didactique et labellisation du matériel didactique

Le CSWSR recommande qu'une instance soit chargée de l'analyse et de l'évaluation du matériel didactique prévu pour chaque cycle. Cette instance serait également chargée d'accorder un label au matériel répondant aux objectifs du cycle et aux aspects pédagogiques requis en fonction du développement cognitif, psychomoteur, et socio affectif de la classe d'âges considérée.

Le CSWSR recommande que, si du matériel didactique adéquat n'est pas disponible pour un cycle donné, l'instance soit chargée d'en coordonner la réalisation en collaboration étroite avec les partenaires actifs en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité.

Recommandation 56 : mise en place d'une certification pour les partenaires actifs en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité

Le CSWSR recommande qu'un cahier des charges soit réalisé pour chaque module du continuum éducatif et qu'une instance soit chargée d'accorder une certification aux associations qui respectent ce cahier des charges.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 160 de 204

Cette instance devra faire preuve de la nécessaire objectivité et indépendance. Afin de garder un contact avec les activités de terrain, le personnel chargé de la certification des associations et de la labellisation du matériel didactique devra néanmoins réaliser, éventuellement en collaboration avec les associations, un certain nombre de formations pour les divers cycles du continuum éducatif. Les critères à respecter pour obtenir la certification devront être clairement exprimés.

Aspects budgétaires

Les objectifs éducatifs des différents cycles du continuum éducatif étant définis, le matériel didactique étant en place à des conditions financières identifiées et les critères de certification étant définis, il est possible de déterminer un « prix de revient normalisé » pour chaque formation.

Le CSWSR recommande donc que l'instance évoquée ci-dessus calcule un prix de revient normalisé pour une formation de chaque cycle du continuum éducatif, compte tenu des critères fixés pour la certification des associations ou organismes.

Afin de garantir la gratuité de l'enseignement, il serait requis que les associations certifiées actives en formations à la circulation et à la mobilité soient subsidiées pour les formations qu'elles assurent. La subside de chaque association certifiée active en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité devrait donc pouvoir être déterminée sur base d'un nombre de formations à organiser pendant une année donnée et sur base des conventions conclues avec les établissements scolaires.

Recommandation 57 : subside normalisée des associations certifiées

Le CSWSR recommande que l'instance évoquée ci-dessus calcule un prix de revient normalisé pour une formation par une association certifiée de chaque cycle et que la subside de chaque association certifiée active en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité soit déterminée sur base d'un nombre de formations à organiser pendant une année donnée et sur base des conventions conclues avec les établissements scolaires.

Recommandation 58 : site Internet à destination du corps enseignant.

Le CSWSR recommande qu'un site Internet soit mis à disposition des intervenants en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité, reprenant les différents cycles du continuum éducatif, les partenaires actifs et certifiées organisant de



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 161 de 204

telles formations ainsi que le matériel didactique labellisé disponible pour chaque module.

Recommandation 59 : site Internet à destination des parents d'enfants

Le CSWSR recommande qu'un site Internet soit mis à la disposition des parents d'enfants. Ce site Internet reprendra les objectifs de l'éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire, communiquera les différents objectifs des modules successifs et, de façon générale, mettra à disposition des parents toutes les informations qui leur sont nécessaires pour accompagner la démarche des professeurs.

Permis de conduire B dans le cadre du cursus scolaire

L'accord de Gouvernement conclu en décembre 2011 dans le cadre de la mise en place du Gouvernement fédéral prévoit le transfert aux Régions des compétences liées à la formation à la conduite et aux centres d'examens.

Ce transfert de compétence s'inscrit du côté flamand dans le souhait d'intégrer la formation et l'examen théorique en vue de l'obtention du permis B dans le cadre scolaire (projet « rijbewijs op school »)

Recommandation 60 : intégration de la formation et de l'examen théorique pour l'obtention du permis B dans le cadre scolaire.

Le CSWSR recommande que, sous réserve d'un accord de principe favorable de la Fédération Wallonie Bruxelles, un groupe de travail spécifique soit rapidement mis en place pour traiter de la problématique et des modalités d'une intégration des formations, et de l'examen théorique pour l'obtention du permis de conduire B dans le cadre scolaire.



7. Groupe de travail assistance aux victimes

7. 1) Définitions

L'assistance aux victimes peut prendre différentes formes en fonction des instances concernées. Il apparaît donc important de préciser certaines notions :

- assistance policière aux victimes : l'assistance aux victimes au niveau des services de police. Au sein de chaque corps de police, il existe un service qui est responsable, d'une part, de la sensibilisation et de la formation continue des fonctionnaires de police en matière d'assistance policière aux victimes et, d'autre part, de l'offre même de l'assistance policière aux victimes, sans toutefois porter préjudice aux obligations légales de chaque fonctionnaire de police en matière d'assistance aux victimes ;
- accueil des victimes : l'assistance aux victimes dans les différentes phases de la procédure judiciaire, offerte par les services d'accueil des victimes des maisons de justice ainsi que par les magistrats et les membres des greffes des cours et tribunaux et des secrétariats des parquets. La tâche la plus importante des assistants de justice réside dans la remise d'informations au sujet des modalités du déroulement juridique et dans l'offre de soutien au cours des diverses interventions de justice. Les points d'attention les plus importants à ce sujet sont : l'information concernant le développement du dossier, l'information générale concernant les procédures juridiques, la consultation du dossier et le soutien au moment de l'audience ;
- aide aux victimes : l'aide psychosociale et l'accompagnement psychologique des victimes offerts par les services d'aide aux victimes agréés à cette fin par les régions et communautés.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 163 de 204

7. II) Objectivation

Les victimes de la route, ainsi que leurs proches, affrontent des périodes extrêmement lourdes sur le plan physique, psychologique et émotionnel. Outre leur propre rétablissement ou la confrontation douloureuse à la perte d'un être cher, ces personnes doivent faire face à des démarches administratives et juridiques lourdes, pour lesquelles la plupart possède peu, voire aucune expérience et n'en connait donc pas les tenants et les aboutissants. Des démarches qui, de plus, les replongent sans cesse dans la réalité de ce qui vient de se produire.

Afin de venir en aide à des familles qui vivent pareils drames, certains proches de victimes ont mis en place des structures d'entraide, offrant assistance, soutien et accompagnement des familles touchées suite à un accident de la route, tant sur le plan psychologique que sur les plans administratifs et judiciaires.

Il existe cependant une demande claire et justifiée de mettre en place des structures permanentes destinées à l'aide aux victimes.

En 2007, des Etats Généraux centrés sur l'aide aux victimes de la route (« Staten-generaal voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers ») ont été organisés en Flandre et ont permis un développement important de l'accueil et de l'accompagnement des victimes de la route et de leurs proches. Un rapport complet a été rédigé : (<http://www4.vlaanderen.be/wvg/welzijnensamenleving/slachtofferhulp/brochuresenlinks/PublishingImages/Rapport SGverkeersslachtoffers.pdf>).

Ce rapport présente les 214 recommandations proposées au travers des neuf groupes de travail qui avaient été mis en place.

Ces neuf groupes de travail étaient les suivants :

- Aide médicale aux victimes de la route ;
- Aide psychosociale aux victimes de la route ;
- Réintégration des victimes de la route ;
- Mobilité des victimes de la route ;
- Police et victimes de la route ;
- Justice et victimes de la route ;
- Assurances et victimes de la route ;
- Les auteurs de l'accident et les victimes de la route ;
- Statistiques et recherches concernant les victimes de la route.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 164 de 204

Structures existantes en Flandre dans le cadre de l'aide aux victimes

En Flandre, l'aide aux victimes de la route est coordonnée et assurée, entre autres, par 'Rondpunt' (www.rondpunt.be), une asbl cofinancée par le ministre régional du bien-être ('welzijn') et par le Fonds 'Levenslijn Kinderfonds', fonds initié par la chaîne VTM et géré par la Fondation Roi Baudouin.

L'historique :

L'accueil et l'accompagnement des victimes d'accidents de la route et de leurs proches se posaient comme problématique depuis un certain temps. Quelques organisations non-gouvernementales, à savoir PEVR (Parents d'Enfants Victimes de la Route), ZEBRA (accueil et aide apportée aux jeunes victimes) et 'Steunpunt Algemeen Welzijnswerk' (SAW, structure mise en place par le ministère du bien-être), ont alors pris l'initiative de réclamer au ministre-président flamand et à ses ministres en charge de la mobilité et du bien-être, l'organisation d'Etats Généraux pour un meilleur accueil et accompagnement des victimes de la route.

Les travaux des Etats Généraux et le rapport du comité directeur du 16 février 2007 ont abouti à une série de mesures concrètes, dont la nomination d'un commissaire spécial du gouvernement flamand en la matière, et la création, en février 2008, de l'organisation non-gouvernementale 'Rondpunt', sur base d'une convention conclue avec le ministre du bien-être. Les fondateurs PEVR, ZEBRA et SAW se sont vus octroyer un budget pour un terme de trois ans (260.000,00 Euro/an).

En janvier 2011, 'Rondpunt' fusionne avec ZEBRA et devient une personne morale à part entière sous la forme d'une asbl financée à parts égales par le secteur public et par le secteur privé ('Levenslijn Kinderfonds', auparavant fournisseur de fonds de ZEBRA). Les activités et produits ZEBRA, réservés aux enfants, sont intégrés dans le fonctionnement de 'Rondpunt'.

La mission de l'asbl 'Rondpunt' :

'Rondpunt' (rond-point) offre un support pour toutes les victimes d'accidents de la route ainsi que leurs proches en Flandre. Confiant au sujet des capacités de résilience des victimes de la route, 'Rondpunt' croit en l'investissement d'une offre élargie permettant de rencontrer et de soulager les grands comme les petits besoins de ces victimes. L'asbl insiste également sur le professionnalisme et l'adéquation des soins apportés tant dans le domaine de la santé qu'au niveau du soutien psychologique, émotionnel et administratif. C'est pourquoi, l'offre de



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 165 de 204

‘Rondpunt’ s’adresse aussi aux professionnels qui entrent en contact avec les victimes de la route et/ou leurs proches.

‘Rondpunt’ se positionne comme un interlocuteur privilégié mais ne travaille jamais seul, l’asbl fonctionne toujours en collaboration avec d’autres instances existantes.

Les activités principales :

‘Rondpunt’ soutient et informe les victimes de la route ainsi que leurs proches via :

- Un service d’assistance accessible par courriel et par téléphone ;
- Un site internet spécialement consacré aux victimes d’accidents de la route ;
- Un soutien particulier pour les associations de victimes ;
- Des projets: “Breakbaar” (soutenir des jeunes victimes dans leur processus de réintégration sociale avec l’aide de leurs amis), “Case management” (consacré aux familles d’une jeune victime), “Getuigen onderweg” (témoignages de victimes et/ou proches de victimes dans les écoles secondaires), “DVD Samengang” (axé sur la collaboration entre les différents professionnels) ... ;
- Un soutien indirect par la défense des intérêts des victimes d’accidents de la route.

‘Rondpunt’ dispose d’un service d’assistance pour les professionnels qui entrent en contact avec les victimes et/ou leurs proches :

- Un réseau d’informations ;
- Des initiatives favorisant la collaboration ;
- Des supports concrets ;
- Un site internet spécialement consacré aux professionnels expliquant comment soutenir les victimes d’accidents de la route ainsi que leurs proches ;
- L’éducation et les formations (informations juridiques, réintégration, soutien émotionnel ...) prodiguées aux magistrats, policiers, hôpitaux, mutualités ...

‘Rondpunt’ sensibilise la société en mettant en évidence les impacts directs et collatéraux d’un accident de la route sur la vie d’une personne et sur son entourage.

En 2009, ‘Rondpunt’ a édité le guide pratique “*Als het verkeer je raakt*” (trad.: Si la circulation te touche) qui fournit énormément d’informations sur les démarches à effectuer en cas d’accident de la route.

Au sein de la police fédérale de la route, un réseau de policiers de référence dans le cadre de l’assistance aux victimes a été créé dans le but d’améliorer la prise en



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 166 de 204

charge des victimes de la route. Actuellement dans chaque poste de circulation, on peut compter sur la participation d'au moins deux policiers de référence.

Structures en Wallonie

Une structure comparable à 'Rondpunt' n'a pas encore été mise en place en Wallonie. L'Association 'Parents d'enfants victimes de la route' (PEVR) préconise la concrétisation de ce projet et est disposée à s'investir, avec d'autres partenaires, dans l'élaboration financière et opérationnelle d'une structure telle que 'Rondpunt' sur le territoire wallon.

Il convient en outre de signaler que pour la totalité des directions de coordination de la police administrative (il en existe actuellement 27 au sein de la police fédérale), seuls 15 arrondissements disposent d'au moins un assistant social attaché à un service d'assistance policière aux victimes.

Idéalement, chaque direction devrait disposer d'au moins un assistant social.

La police locale, quant à elle, dispose d'au moins un travailleur social (assistant social, criminologue, psychologue, ..) par zone de police.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 167 de 204

7. III) Recommandations

7. III) a) Aide psychosociale aux victimes de la route ou à leurs proches

Il arrive fréquemment que les victimes d'accidents de la route, ainsi que leurs proches, outre leur propre douleur directement liée à l'accident, fassent l'objet d'une "victimisation secondaire" par la confrontation permanente à l'indifférence, la banalisation ou la routine, tant de la part de certains intervenants professionnels que de leur propre entourage social, professionnel, voire même familial. De plus, la plupart des victimes et/ou leurs familles sont confrontées à des démarches envers la police, les autorités judiciaires, les assurances, et autres, avec lesquelles elles ne sont pas habituées et dont elles ne peuvent pas connaître toutes les subtilités et toutes les implications. Il est primordial que les services professionnels qui entrent directement en contact avec les victimes et/ou leurs proches se rendent compte de leur état de faiblesse, physique et psychologique, et prennent conscience de l'importance de leur rôle, de leur attitude et de l'information qu'ils vont leur transmettre. Ces éléments peuvent sensiblement faciliter le parcours des familles et des victimes ou, au contraire, le rendre d'autant plus pénible et provoquer des séquelles irrémédiables sur le long terme.

Il apparaît dès lors indispensable de mettre rapidement sur pied, en Wallonie, une structure centrale permanente d'aide aux victimes, comme cela est déjà le cas en Flandre depuis plusieurs années. Cette structure devrait regrouper un certain nombre de personnes qui bénéficient d'une large compétence dans le domaine de l'assistance aux victimes. Ces personnes joueraient un rôle de conseillers personnels, d'accompagnateurs dans et entre les secteurs respectifs, de catalyseurs dans les processus mais elles ne se substitueraient pas aux rôles assumés par les représentants des différentes instances actives en matière d'assistance aux victimes (assistance policière aux victimes par la Police fédérale ou par les polices locales, accueil des victimes par les assistants des maisons de justice, ...).

Sur base d'un découpage géographique, ces personnes serviraient, chacune pour leur zone de responsabilité, de points de relais vers ces instances. Elles assureraient une assistance directe aux familles dans les autres démarches (relations avec les courtiers et les assureurs, centres de revalidation, ...). En concertation avec les victimes et/ou leurs proches, elles suivraient les divers aspects de la problématique, transmettraient les informations utiles et, le cas échéant, interviendraient comme coordinateurs entre les différents services.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 168 de 204

Cette structure devrait rapidement créer un site internet reprenant une série d'informations nécessaires et utiles aux intervenants de l'assistance aux victimes, ainsi qu'aux victimes et leurs proches.

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

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

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

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

Recommandation 63 : élaboration d'une check-list des indemnités

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

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

Recommandation 64 : création d'un site Internet

Le CSWSR recommande que la structure centrale prévue sous la recommandation 61 crée rapidement un site Internet permettant de diffuser les informations nécessaires aux victimes d'un accident de la route et à leurs proches, mais également pour les personnes actives en matière d'assistance aux victimes. Ce site Internet devrait par ailleurs mentionner les liens avec les autres sites diffusant des informations utiles dans le cadre de l'assistance aux victimes.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 169 de 204

8.III) b) Relations entre la police et les victimes de la route ou leurs proches

Les premiers contacts avec les victimes de la route, ou leurs proches, sont très souvent assurés par la police, en particulier la police locale, qui est chargée d'annoncer la mauvaise nouvelle (blessures ou décès) et ses conséquences aux familles des victimes.

Un accident de circulation grave ou mortel d'un proche, particulièrement s'il s'agit d'un enfant, représente un impact très profond sur la vie personnelle des personnes concernées.

Le premier accueil des victimes et des proches est généralement d'une importance cruciale pour l'assimilation du deuil. Immédiatement après l'accident, les proches sont en état de choc par cet événement imprévu. Ils ont le besoin d'être immédiatement auprès de la victime afin de pouvoir dire adieu en toute intimité. Ils s'attendent dès lors au respect de leur vie privée et veulent pouvoir décider eux-mêmes de la manière de dire adieu. Ils ont également un grand besoin d'informations concrètes concernant la manière précise de ce qui s'est passé (les circonstances de l'accident, les conséquences immédiates pour la victime, ...).

Les relations entre les forces de police et les victimes ou leurs proches en cas d'accident mortel devraient être bientôt réglées par une circulaire commune du Ministre de la Justice, du Ministre de l'Intérieur et du Collège des Procureurs généraux concernant le traitement respectueux du défunt, l'annonce de son décès et le dernier hommage à lui rendre. Le CSWSR a pu prendre connaissance du projet de circulaire et apprécie que cette dernière prenne en compte de nombreuses demandes de proches de victimes. Le CSWSR regrette cependant que cette circulaire ne s'applique qu'en cas d'accident mortel, et n'ait pas été étendue aux cas d'accidents graves. C'est la GPI 58 qui est d'application pour les accidents graves ou mortels. En cas d'accident mortel, la COL « Dernier hommage » s'ajoute à la GPI 58.

Pour assurer les missions d'assistance policière aux victimes ou à leurs proches de façon adéquate, il est nécessaire que la police dispose en suffisance de personnel formé à l'assistance aux victimes. Il faut cependant constater que les besoins en effectifs ne sont, en Wallonie, couverts que de façon très parcellaire. La réponse aux besoins des victimes et de leurs proches résulte trop souvent de la bonne volonté des personnes en place, et d'une disponibilité du personnel - que ce soit à la Police fédérale, à la Police locale, parfois au niveau de zones contiguës à défaut de personnel disponible dans la zone concernée, ou aux maisons de justice - qui acceptent d'assumer une présence ou leur soutien au-delà de leurs obligations contractuelles. En effet, les assistants sociaux de la Police Fédérale sont, en septembre 2011, au nombre de 15 (nombre arrêté au mois de septembre 2011)



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 170 de 204

pour les arrondissements alors que le cadre prévoit 28 assistants sociaux. En réalité, la priorité accordée à la mise en place des assistants sociaux dédiés à l'assistance aux victimes dépend de l'importance accordée à ce thème par le responsable compétent. **Il conviendrait dès lors de mettre en place un incitant financier, par exemple en subordonnant le paiement du fonds sécurité routière (ou d'une partie) à la mise en place effective des structures dédiées à l'assistance aux victimes.**

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

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

Recommandation 66 : un incitant financier pour la mise en place des travailleurs sociaux dans les structures policières

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

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

Recommandation 67 : critère de financement des assistants sociaux

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

Il serait souhaitable que les programmes de formation des écoles de police, et la formation continue des policiers, accordent une plus grande attention au traitement des victimes d'accidents de la route. Les fonctionnaires de police



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 171 de 204

doivent, tant dans leur formation de base que dans les formations continues, être entraînés pour optimiser le style de leur intervention lors de situations problématiques graves. Pour d'autres parties de leur formation sur la circulation - par exemple dresser des procès-verbaux et des schémas d'accident - il faut systématiquement montrer leur importance pour les victimes.

Recommandation 68 : formation des policiers

Le CSWSR recommande que les programmes de formation des écoles de police, et la formation continue des policiers, accordent une plus grande attention au traitement des victimes d'accidents de la route. Dans l'attente d'une telle modification des programmes de formation, le CSWSR recommande que des séminaires à destination des policiers soient régulièrement organisés.

Le CSWSR recommande que, de façon biannuelle, un séminaire soit organisé à destination des policiers spécialisés dans l'accueil des victimes de la route afin d'assurer une diffusion des meilleures pratiques.

La qualité de rédaction des procès-verbaux lors d'accidents graves est un élément essentiel à un jugement équitable. Lors de la formation des policiers de la Police fédérale de la route, une attention particulière est apportée à la rédaction des procès-verbaux. On remarque cependant que la qualité de rédaction des procès-verbaux fluctue d'un cas à l'autre. Ceci peut poser des problèmes pour le suivi des dossiers. Un projet pilote concernant les schémas d'accidents sur base du système de photogrammétrie a été mis en place à la police de la route d'Anvers. Le système va être étendu à la police de la route du Brabant.

Cette méthodologie présente un grand intérêt pour les juges de police. Il conviendrait dès lors de lancer également un tel projet pilote en Wallonie, préalablement à sa généralisation éventuelle à tous les arrondissements. Les coûts d'investissement de ce projet pourraient être pris en charge par le fonds sécurité routière.

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

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 172 de 204

8. III) c) Relations entre les victimes et/ou leurs proches et les établissements hospitaliers

Force est de constater que le financement des soins de santé en Belgique, qui prend surtout en compte la gravité de la pathologie et l'utilisation performante des personnes et des moyens, ne permet que très peu que le personnel hospitalier s'investisse dans les aspects non médicaux des patients, et a fortiori des proches des victimes de la route. Un accident de la route, le décès brutal de la victime, l'accueil du blessé aux urgences ou son admission en réanimation, constituent une agression physique et psychologique pour la famille. Celle-ci est exposée à une succession de violences comme par exemple le choc de l'annonce de l'accident, la découverte du coma et ses conséquences, l'attente avec incertitude, voire le décès différé de la victime, auxquelles viennent s'ajouter des procédures administratives longues et complexes.

Que la victime soit blessée ou décédée, l'accompagnement de la famille est indispensable. Pour la famille d'un blessé, les conditions de l'annonce de l'accident, le premier entretien avec l'équipe soignante et le soutien psychologique des premières heures sont essentiels, mais le besoin d'accompagnement se prolongera souvent durant de longs mois, des années, voire toute une vie. En effet, la famille, notamment en cas de traumatisme neurologique grave, acquiert paradoxalement deux statuts : celui de soignant devant entourer la victime, et celui de patient qui résulte du choc psychoaffectif. La famille doit bien souvent apprendre à vivre avec une personne handicapée.

En cas de décès de la victime, l'accompagnement de la famille est fondamental. L'empathie dont fera preuve la personne qui annoncera la nouvelle à la famille et un suivi psychologique précoce lui permettront d'entamer un travail de deuil dans de meilleures conditions. Il est important que la famille sache qu'elle n'est pas une « famille parmi tant d'autres ».

La prise en charge de la famille s'effectuera de façon différente selon le moment (accueil de la famille à l'arrivée dans l'établissement ou prise en charge ultérieure) et les circonstances (victime décédée ou blessée) auxquels elle doit répondre. Dans tous les cas, cette prise en charge nécessite que le personnel concerné reçoive une formation spécifique.

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

Le CSWSR recommande que le projet de charte d'accueil en annexe I (reprise de la « Charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière dans les établissements de santé destinée aux professionnels » d'application en France) soit diffusé auprès des établissements hospitaliers en vue de son approbation et de sa



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 173 de 204

mise en œuvre au sein de chaque établissement hospitalier, particulièrement s'il dispose d'un Service Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR).

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

8. III) d) Justice et victimes de la route

Un des problèmes rencontrés lorsqu'une victime, ou les proches, souhaitent faire appel à un avocat, est qu'il y a peu d'avocats qui disposent d'une réelle expertise dans le contentieux de la réparation du préjudice corporel, et qu'il n'y a pas de reconnaissance organisée de façon objective pour valider les compétences en matière d'évaluation et d'indemnisation du préjudice corporel. De ce fait, tout avocat peut se prétendre spécialisé dans cette matière, même si son expertise en ce domaine n'est pas optimale. De plus il n'existe pas de cours spécifiques concernant les l'évaluation et l'indemnisation du préjudice corporel dans le cadre du Master en Droit. Il y a, au sein du barreau, une liste reprenant les avocats spécialisés. Tous les avocats peuvent demander leur inscription sur cette liste. Les personnes actives dans le domaine de l'aide aux victimes sont fréquemment confrontées à des demandes de renseignements sur les avocats disposant d'une expertise en évaluation et indemnisation du préjudice corporel, demande à laquelle ils ne peuvent pas répondre, ne disposant pas des éléments d'appréciation nécessaires. **Il est donc nécessaire de mettre en place une reconnaissance des avocats disposant d'une réelle expertise en matière d'évaluation et d'indemnisation du préjudice corporel. Il faudrait par ailleurs mettre en place des formations permettant de disposer des connaissances à la base de cette expertise.** Ce problème est d'autant plus aigu que les sommes en jeu sont parfois très importantes, et que les honoraires facturés par les avocats peuvent donc être conséquents. En bref, une victime se retrouve donc dans un état de fragilité, dans une situation totalement inconnue (pas d'expérience passée de la problématique) où elle doit choisir un conseil alors qu'elle n'a aucun élément objectif pour évaluer l'expertise du conseil de façon objective, et qu'un choix inapproprié peut avoir une influence considérable sur les indemnisations que la victime pourrait recevoir. Par ailleurs, certains avocats veillent à ce que les indemnités payées aux victimes transitent d'abord par leur compte afin de leur permettre de prélever leurs honoraires avant de transférer les montants aux ayants droits. Le CSWSR estime que les indemnités doivent être versées directement sur le compte des bénéficiaires, à charge pour eux de payer leurs avocats.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 174 de 204

Recommandation 71 : amélioration des relations avec les avocats

Le CSWSR recommande :

- 1) qu'une reconnaissance spécifique des avocats soit mise en place pour traiter de l'évaluation et de l'indemnisation du préjudice corporel suite à un accident de la circulation ;
- 2) que la formation initiale et continue des avocats et des magistrats prenne mieux en compte les matières liées au contentieux de la réparation du préjudice corporel dans le cadre des accidents de la circulation ;
- 3) qu'une réglementation stricte soit mise en place, prévoyant que les indemnités versées par des assurances, ou par suite de décision de justice, ne puissent être mise en paiement que sur le compte des bénéficiaires.

La reconnaissance des avocats qui peuvent se prévaloir d'une expertise dans le contentieux de la réparation du préjudice corporel pourrait être basée sur le suivi d'une formation spécifique, la réussite d'un examen et/ou sur une expérience effective minimale - à fixer - dans le domaine particulier de la réparation du préjudice corporel.

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

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

Depuis le 1^{er} juillet 1995, toutes les infractions liées à la circulation sont traitées pénalement par les juges de police. Précédemment, en cas d'accidents mortels, les faits étaient traités par le tribunal correctionnel. A l'époque, la comparution personnelle de l'auteur était donc obligatoire.

La comparution obligatoire de l'auteur a une valeur didactique pour l'auteur en le confrontant aux implications d'un comportement non respectueux, voire irresponsable, qui a eu des conséquences tragiques pour des tiers. Par ailleurs, les victimes des accidents et leurs proches peuvent parfois difficilement supporter l'indifférence supposée des auteurs qui ne se présentent pas devant le juge. Il serait donc souhaitable que la comparution du responsable présumé de l'accident en cas de préjudices corporels graves (coups et blessures et homicide involontaire) soit rendue obligatoire, avec la possibilité pour le juge de dispenser le cas échéant, le prévenu en cas de justes motifs.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 175 de 204

Le suivi de la procédure pénale par les victimes et/ou leurs proches représente pour eux une épreuve difficile. Les attentes des victimes ou de leurs proches, sont souvent élevées compte tenu de leurs souffrances, alors que trop souvent ces attentes ne rencontrent pas l'indispensable attention dont les juges devraient faire preuve compte tenu du contexte particulier, ce qui mène trop souvent à une victimisation secondaire des victimes et/ou de leurs proches.

Recommandation 73 : respect des délais

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

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

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

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

Il s'agit également de porter une attention particulière à la présence de ces victimes et/ou de leurs proches lors des audiences au tribunal :

- Prévoir dans la mesure du possible une salle d'attente dédiée aux victimes et/ou leurs proches.
- Prévoir de traiter en début d'audience ou en audience privée les dossiers avec préjudices corporels par respect pour les victimes et/ou leurs proches.
- Faire preuve de rigueur dans le respect des délais, et éviter les remises, ou demandes de conclusions additionnelles à l'audience, particulièrement pénibles pour les victimes ou leurs proches compte tenu de la préparation psychologique préalable à l'audience prévue.
- Inviter les victimes et/ou leur famille à s'avancer et prendre place au-devant de la salle
- Eviter dans la mesure du possible l'usage du jargon judiciaire qui pourrait heurter les victimes et/ou leurs proches.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 176 de 204

Il serait enfin souhaitable que les victimes d'accidents graves ou les proches des victimes présents à l'audience se voient reconnaître un temps de parole suffisant pour exprimer leur douleur et les difficultés auxquelles ils sont confrontés devant le responsable de l'accident.

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

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

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

8. III) e) Assurances et victimes de la route ou leurs proches

Suite aux recommandations émises dans le cadre des Etats Généraux de l'aide aux victimes en Région flamande, les assureurs ont entrepris un certain nombre de démarches en vue de répondre aux recommandations émises. C'est ainsi qu'Assuralia a élaboré trois codes de bonne conduite qui doivent être respectés par tous les membres d'Assuralia :

- le code de conduite « Assurance Protection Juridique (PJ) » est entré en vigueur en 2009. Ces règles couvrent les aspects suivants :
 - le contact privilégié ;
 - la rédaction et la communication sur le contrat ;
 - l'information, le conseil et la communication en cas de sinistre ;
 - la résolution des conflits ;
 - le libre choix de l'avocat ;
 - la saisine de l'avocat ;
 - la rémunération de l'avocat ;
 - le libre choix de l'expert ;
 - l'expertise médicale ;
 - la proposition de règlement à l'amiable ;
 - la protection de la vie privée ;
 - le traitement des plaintes.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 177 de 204

- le code de conduite « Relations avec les victimes d'accidents » couvre le règlement des indemnisations des victimes de la route en cas de blessures graves. Il reprend les règles en cas de décès et de lésions corporelles, concernant les avances et les règlements à l'amiable.
- les règles de conduite « Sinistres impliquant des enfants victimes de la route ». Elles ont été établies dans le cadre d'une coopération entre l'association PEVR et Assuralia bien avant les Etats généraux de l'aide aux victimes de 2007. Ces règles couvrent les aspects suivants :
 - les règles en faveur des proches ;
 - les accords de collaboration spécifiques entre Assuralia et l'association OVK-PEVR.

Par ailleurs, chaque compagnie d'assurance a mis en place un « ombudsman » qui peut être contacté en cas de litige entre une personne et la compagnie d'assurance. Si un accord n'est pas trouvé, les victimes pourront se tourner vers un ombudsman indépendant. Celui-ci publie chaque année un rapport reprenant le suivi des plaintes qui lui ont été adressées. Le site de l'ombudsman est <http://www.ombudsman.as/>. Le rapport de l'ombudsman pour l'année 2010 est disponible sur http://www.ombudsman.as/fr/documents/Rapport_Ombudsman_2010.pdf.

En conclusion, les assureurs ont largement répondu aux recommandations émises en 2007 dans le cadre des Etats Généraux sur l'assistance aux victimes.

Il apparaît nécessaire de s'assurer de l'application effective des codes de bonne conduite. Ce suivi pourrait être réalisé par la structure d'assistance aux victimes dans le cadre du suivi des rapports annuels des ombudsmans, et de leurs contacts directs avec les personnes qui les contactent.

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

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



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 178 de 204

V) Lexique

A.R. : arrêté royal
AM : arrêté ministériel
ANDREA : « Analysis of Driver Rehabilitation Programmes » (analyse des programmes de réadaptation à la conduite)
BAC : « Blood Alcohol Content » (contenu d'alcool dans le sang)
Carpooling : covoiturage
CBR : « Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen » (Bureau central d'examen de l'aptitude à la conduite)
CEMT : conférence Européenne des Ministres des Transports
Centrex : centre d'expertise de la police intégrée
CFSR : Commission Fédérale Sécurité Routière
CHR : Centre Hospitalier Régional
COL : collège des Procureurs généraux
CSWSR : Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière
CWATUPE : Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
DGO 1 : Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO1.21 : Direction de la Sécurité des Infrastructures routières
DGO3 : Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGO4 : Direction générale opérationnelle Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie
DRUID : "Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines" (conduite sous influence d'alcool, de drogues et de médicaments)
ECM : Education à la Circulation et la Mobilité
EGSR : Etats Généraux de la Sécurité Routière
Fedemot : Fédération Des Motocyclistes
FM : modulation de fréquence
Formulaire FAC : formulaire d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés
GDE : « Goals for Driver Education » (objectifs de l'éducation du conducteur)
GT : groupe de travail
IBSR : Institut Belge pour la Sécurité Routière
INS : Institut National de Statistique
Leaflet : document publicitaire prenant la forme d'une feuille volante qui est laissé à disposition du public sur un comptoir, un stand ou tout autre emplacement
OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique
Perex : centre de trafic de la Région wallonne
PI : perception immédiate
PTA : peine de travail autonome



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 179 de 204

RAVeL : Réseau Autonome de Voies Lentes

RED : « Responsibility Experience Defensive » (Responsabilité Expérience Défensive)

RER : Réseau Express Régional

RR : risque relatif

SPF : Service Public Fédéral

SPW : Service Public de Wallonie

SR : sécurité routière

SWOV : institut national de recherche scientifique pour la sécurité routière

TIG : travail d'intérêt général

TMC : Traffic Message Channel (norme européenne qui permet de diffuser des informations de circulation aux automobilistes)

UVCW : Union des Villes et Communes de Wallonie

ZAC : zone d'avancée pour cyclistes



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 180 de 204

VI) Bibliographie

Obstacles latéraux- Pistes pour un traitement efficace

SPW DGO 1

Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil
Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Gestion de la sécurité des infrastructures routières
Lignes directrices pour la mise en œuvre du chapitre 1 du décret du 22 décembre 2010

Evaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements
Guide méthodologique - Certu

La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils
Quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU
INRETS - France

Guide des traversées piétonnes
SPW DGO 1

Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables
SPW DGO 2

Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure
IBSR

Accidents de cyclistes en contexte urbain
IBSR

Sécurité des routes hors localités
BPA-BFU (Suisse)

Infrastructures Routières - les allées d'arbres dans le paysage
Chantal Pradines

ARROWS Advanced Research on RWZ Safety Standards in Europe RWZ Safety Practical Handbook (1998) [http:// www.ntua.gr/arrows/finalhb6a2.pdf](http://www.ntua.gr/arrows/finalhb6a2.pdf)

ASFiNAG (2010) Road Safety Programme 2020



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 181 de 204

http://www.asfinag.at/c/document_library/get_file?uuid=ccd7dbb6-3e9f-4ad0-9f6b-842f3651acfd&groupId=10136

DDEA France, DDEA 76 (2009) Règles de bonnes conduites aux abords des chantiers de travaux routiers.

http://www.seine-maritime.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_de_presse_cle2a2a21.pdf

Directive 89/391/EEC on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31989L0391:EN:HTML>

Directive 92/57/EEC of 24 June 1992 on the implementation of minimum safety and health requirements at temporary or mobile constructions sites (eighth individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992L0057:20070627:EN:PDF>

Directive 2008/96/EC on Road Infrastructure Safety Management

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:319:0059:0067:EN:PDF>

European Commission, (2010) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020 {SEC(2010) 903}

ETSC (2008) 4th Road Safety PIN Report: Road Safety Target in Sight

<http://www.etsc.eu/documents/ETSC%20PIN%20Report%202010.pdf> 40 MAY 2011 © 2011 ETSC

ETSC (2010) Blueprint for the 4th Road Safety Action Programme

http://www.etsc.eu/documents/Blueprint_for_a_4th%20Road_Safety_Action_Programme_ETSC_Sept%2008.pdf

European Agency for Safety and Health at Work (EU OSHA) Factsheet 96

<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets/96>

FEHRL New Road Construction Concepts;

Vision 2040 nr2c.fehrl.org/?m=23&mode=download&id_file=1070

Highways Agency UK (2009) Road Worker Safety Strategy - Aiming for Zero Action Plan 2009 - 2011

Highways Agency UK (2009) Road Worker Safety Strategy

http://www.highways.gov.uk/knowledge/documents/Road_worker_Safety_Strategy.pdf

L'Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics Panneaux et Signalisation



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 182 de 204

NAVb-CNAC Witboek wegenwerken-Livre blanc Travaux de voirie
<http://navb.constructiv.be/nl/Welzijnsinfo/Publicaties.aspx?>

NAVb-CNAC (2001) Les Travaux Routiers en Sécurité
Occupations Road Safety partnership, BCAA Traffic Safety Foundation (2011) Care Around
Roadside Workers Backgrounder

PREVENT Final Handbook, (1998) Towards Improved Safety for Workers and Drivers in
Roadwork Zone Areas
<http://www.hit.certh.gr/prevent/media/Deliverables/Handbook.pdf>41 Thematic Rport 6
MAY 2011 © 2011 ETSC

SAFEROWOZO. Safe Road Work zones. Project proposal. Venema, A & Van der Vorm, J.
TNO, Hoofddorp, 2009

SUPREME Best Practices in Road Safety (2007) Handbook for measures at the Country Level
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_handbook_for_measures_at_the_country_level.pdf

SWOV (2010) Fact sheet, Road Works and Road Safety
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Road_works.pdf

SWOV (2010) Fact sheet, Sustainable Safety: principles, misconceptions, and relations with
other visions
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Sustainable_Safety_principles.pdf

Les deux-roues motorisés nouvelles connaissances et besoins de recherche
Actes du colloque international des 5 et 6 mars 2009, Marseille
Les collections de l'INRETS

Rapport thématique motards 2000-2007
IBSR - Observatoire pour la sécurité routière

Deux roues motorisés
Grands thèmes de la sécurité routière en France
ONISR juin 2011

Motards à l'âge adulte
Normes et pratiques d'un groupe déviant
Denis Berger septembre 2007

Deux-roues motorisés et obstacles
Editions du Certu

Prise en compte des motards dans l'infrastructure



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 183 de 204

IBSR

Projet MAIDS

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/maids_report_1_2_september_2004.pdf

Projet 2besafe

http://www.2besafe.eu/sites/default/files/deliverables/2BES-WP1.2_D2-Road%20infrastructure%20and%20road%20safety%20for%20PTW-AIT-Final.pdf
http://www.2besafe.eu/sites/default/files/deliverables/2BES-WP1.1_D1_%20Rider%20and%20Driver%20behaviours%20and%20road%20safety%20for%20PTW_CEESAR_Final.pdf

CBR Rapport « jaarverslag 2010 » www.cbr.nl

EU Project ANDREA Analysis of Driver Rehabilitation programmes
Kuratorium fur verkehrssicherheit (KfV), Vienna Austria

DRUID EU 6th framework Project
Bundesanstalt fur Strassenwesen BaST

Les Formations Driver Improvement
Quel impact sur le comportement et les attitudes au volant. IBSR.

Pro Velo werkstraffen en dienstverlening

www.jesuispour.be oui mais pour quoi ?
Ce qui a changé depuis mars 2006 - Association des juristes Namurois

The effects of the National Drivers Improvement Scheme on re-offending rates
Transport Research Laboratory - UK

Les Jeunes conducteurs - la voie de la sécurité - Centre de recherches sur les transports
OCDE-CEMT.

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDsummaryF.pdf>
<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDsummaryF.pdf>

Matrice GDE - EU-Project GADGET(1999), Guarding Automobile Drivers through
guidance Education and Technology

CIECA - Project Advanced (2000-2002), Study of post-licence driver and rider
training



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 184 de 204

CIECA - Project NovEV (2002-2004), Evaluation of Novice Driver Training Schemes in 6 EU-member states

Rapport statistique Jeunes adultes 18 à 24 ans - Grands thèmes de la sécurité routière en France - ONISR - juin 2011 Observatoire National Interministériel de la sécurité routière ONISR - France.

Novice Drivers - Web text - Safetynet project - European road safety observatory : www.erso.eu

Fatigue - Web text - Safetynet project - European road safety observatory : www.erso.eu

Traffic Safety Basic Facts 2007 - Young People Web text - Safetynet project - European road safety observatory : www.erso.eu

Assuralia - Evolution de la fréquence des sinistres 2001-2009 en assurance RC automobile.

Gisements de sécurité routière
Synthèse de l'étude « jeunes, sorties et conduite » août 2007 - La prévention routière - France

Etude MARC - Mobilité, attitudes, risques et comportements - INRETS

CNRS-EHESS.- La fête jusqu'à plus soif...2006

Hazard anticipation of young novice drivers - Willem VLAKVELD - SWOV

Manuel pour la rédaction d'un plan d'action sécurité routière - IBSR

Novice drivers- Safetynet project - www.erso.eu

DRUID project -

- Deliverable 2.2.1
- Deliverable 2.3.1
- Deliverable 2.3.2
- Deliverable 2.3.3
- Deliverable 2.3.4
- Deliverable 7.3.2

Korte training verbetert gevaaranticipatie jonge automobilisten - SWOV Willem VLAKVELD



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 185 de 204

The effectiveness of road safety education,
Nina Dragutinovic & Divera Twisk - SWOV Institute www.swov.nl

Etats Généraux de la Sécurité Routière
Commission Fédérale pour la sécurité Routière
Dossier Education à la circulation et à la mobilité

Sécurité routière - Mieux protéger les enfants
Document OCDE

Le brevet du cycliste - Présentation générale
www.brevetducycliste.be

Het voetgangersexamen op basisschool
Prof Jan PAUWELS - FABER KUL Leuven

SWOV factsheets
Verkeerseducatie aan kinderen van 4- 12 jaar - www.swov.nl



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 186 de 204

VII) Participants aux différents groupes de travail

Groupe de travail « Accidents de week-end »

ANTOINE Didier (DGO 1 - 21)
CASTEELS Yvan (Institut Belge pour la Sécurité Routière)
COLLARD Stéphan (RYD - Responsable Young Drivers)
DELENTREE Michel (PEVR - Parents d'Enfants Victimes de la Route)
DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
DESSALLE Henri (SOFICO - Société wallonne de Financement Complémentaire)
DIDIER Bruno (Assuralia)
DURANT Alain (Union Belge des ouvriers du Transport - FGTB)
ELOY Louis (FBAA - Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars)
HAAG Emmanuel (Courtier en assurances)
HENRARD Janine (GAR - Groupement pour l'Action Routière)
HERMANS Dominique (asbl RED - Responsibility Experience Defensive)
HOUDMONT Arnaud (IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière)
JORIS Luc (GAR - Groupement pour l'Action Routière)
JORSSEN Jean-Marie (Fedemot)
LAMOCK Serge (Feprabel)
LEGRAND Pascal (expertise automobile)
LEONARD Vincent (Chef de corps de la zone de Police Semois et Lesse)
MALLINUS Danielle (Touring)
MAROTTE Renaud (police fédérale de la route)
MAXENCE Coline (Union nationale des Mutualités socialistes)
PRUVOST Nicolas (10 de conduite)
SOLOT Jean-Paul (SOS weekend)
VAN WONTENRGHEM Koen (PEVR - Parents d'Enfants Victimes de la Route)
VORILLION Fanny (asbl Partageons nos routes)
WIELS Peter (Assuralia)
ZAMBON Armand (Union wallonne des Entreprises de taxis)



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 187 de 204

Groupe de travail « Travaux routiers et autoroutiers »

CHENOT Frank (SOFICO - Société wallonne de Financement Complémentaire)
DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
FOBELETS Yves (DGO1.21)
HENRY Willy (Police de la route)
HOUDMONT Arnaud (IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière)
JORSSEN Jean-Marie (Fedemot)
LEDENT Henry (Fedemot)
MALLINUS Danielle (Touring)
MICHAUX Gauthier (DGO1.64)
PONCHAUT Alexandre (UVCW - Union des Villes et Communes de Wallonie)
POURTOIS Caroline (centre PEREX)
SCHEQUENNE Sophie (UPTR - Union Professionnelle des Transporteurs Routiers)
VAN DE WINCKEL Jean-Pierre (CRR - Centre de recherches routières)
VASSART Ambre (UVCW - Union des Villes et Communes de Wallonie)

Groupe de travail « Urbanisme »

ANCELOT Juliette (GOCA - Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire)
CEDER Thibault (UVCW - Union des Villes et Communes de Wallonie)
COCU Xavier (CRR - Centre de Recherches Routières)
DAUBECHIES Anne (SPW-DGO 4)
DE SCHUTTER Tom (UVCW - Union des Villes et Communes de Wallonie)
DEBATTY Dominique (SPW-DGO 4 en charge du RAVeL)
DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
DRUART Axel (RYD - Responsable Young Drivers)
DUPRIEZ Benoît (IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière)
GOFFINET Luc (GRACQ - Groupe de Recherches et d'Actions pour les Cyclistes Quotidiens)
LEMENSE Corine (SPW-DGO 2)
LEONARD Vincent (Chef de corps de la zone de Police Semois et Lesse)
LIBERT Jean-Noël (ICB - Institut pour l'autoCar et l'autoBus)
QUOIRIN Jacques (GOCA - Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire)
REDENT Kris (CRR - Centre de recherches routières)
ROMANO Umberto (SPW-DGO1-21)
ROUARD Benoît (SOFICO - Société wallonne de Financement Complémentaire)
SCHEQUENNE Sophie (UPTR - Union Professionnelle des Transporteurs Routiers)
TRUSSART Sylvie (SPW-DGO 1)
VAN DAMME Olivier (CRR - Centre de Recherches Routières)
VAN WONTERGHEM Koen (PEVR - Parents d'Enfants Victimes de la Route)



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 188 de 204

VANCUYCK Stijn (Febiac)
VOOS Lionel (SPW-DGO1-21)

Groupe de travail « Motos »

ANCELOT Juliette (GOCA - Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire)
BARATUCCI David (FAA - Fédération des autoécoles agréées)
D'ELETTO Concetta (FAA - Fédération des autoécoles agréées)
DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
DIDIER Bruno (Assuralia)
GUILLAUME Philippe (M. Moto DGO1.21)
JORSSEN Jean-Marie (Fedemot)
KLINGENEERS Vincent (Autosécurité en charge du permis de conduire)
MARDAGA Bruno (Fedemot)
MERCIER Pierre-Yves (Formation post permis)
PERMIGANAU Serge (Moniteur autoécole)
PLANCHET Renaud (Commissaire zone de Police Mons-Quevy)
QUOIRIN Jacques (GOCA - Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire)
REDENT Kris (CRR - Centre de recherches routières)
TOURNEUR André (Service Public Fédéral Mobilité)
TUBETTI Jean-Michel (Police de la route)
VANCUYCK Stijn (Febiac)
VEREECKE Jo (Fédération belge des motards en colère)

Groupe de travail « Peines judiciaires éducatives »

DAOUST Sandrine (asbl RED - Responsibility Experience Defensive)
DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
DETROOZ Gaétan (10 de Conduite)
DULIEU Séverine (asbl RED - Responsibility Experience Defensive)
KLUPPELS Ludo (IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière)
LEDENT Henry (Fedemot)
LEFORT Elodie (Fedemot)
MONS DELLE ROCHE Michèle (Procureur du Roi Honoraire)
NIRINGIYIMANA Madeleine (IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière)
PICQUE Françoise (Pro Velo)



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 189 de 204

Groupe de travail « Education à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire »

ANCELOT Juliette (GOCA - Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire)
BAGERIUS Michel (IAPPE - Institut Académique et Pédagogique pour la Protection de l'Enfant)
BARATUCCI David (FAA - Fédération des autoécoles agréées)
D'ELETTO Concetta (FAA - Fédération des autoécoles agréées)
DANDOIS Alex (APPER - Association des Parents pour la Protection des Enfants)
DE BARBA Anne-Valérie (IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière)
DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
DESSALLE Henri (SOFICO - Société wallonne de Financement Complémentaire)
DETROOZ Gaétan (10 de Conduite)
DRADIN Olivier (Cabinet de la Ministre de l'Enseignement obligatoire)
ELOY Louis (FBAA - Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars)
JORIS Luc (GAR - Groupement pour l'Action Routière)
JORSSEN Jean-Marie (Fedemot)
KECHICHE Maryam (Région Bruxelles-Capitale)
LEFORT Elodie (Fedemot)
LEONARD Vincent (Chef de corps de la zone de Police Semois et Lesse)
LORENT Fabian (Pro Velo)
MARDAGA Bruno (Fedemot)
PRUVOST Nicolas (10 de conduite)
QUISQUATER Olivier (Police fédérale de la Route)
SOLOT Jean-Paul (SOS weekend)

Groupe de travail « Assistance aux vixtimes »

DERWEDUWEN Patric (Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière)
DESSALLE Henri (SOFICO - Société wallonne de Financement Complémentaire)
DIDIER Bruno (Assuralia)
HENRARD Janine (GAR - Groupement pour l'Action Routière)
HUCORNE Sandrine (police fédérale de la Route)
JACQUET Florence (maison de justice de Marche-en-Famenne)
MOSKWYN Eva
PAPART Thierry (Juge au Tribunal de Police de Liège)
PAQUAY Wivine (Assistance aux victimes Police fédérale)
PIROTTE Virginie (PEVR - Parents d'enfants victimes de la route)
SOLOT Jean-Paul (SOS weekend)
VAN WONTERGHEM Koen (PEVR - Parents d'Enfants Victimes de la Route)
VERBAEYS Ives (Assuralia)
VIGNERON Claude (Commissaire de police de Marche-en-Famenne)



VIII) Annexes

Annexe I : charte d'accueil des familles ou des proches de victimes d'un accident de la route dans les établissements hospitaliers

Un accident de la route, le décès brutal de la victime, l'accueil du blessé aux urgences ou son admission en réanimation, constituent une agression physique et psychologique pour la famille. Celle-ci est exposée à une succession de violences : le choc de l'annonce de l'accident, la découverte du coma et ses conséquences, l'attente avec incertitude, voire le décès différé de la victime, auxquelles viennent s'ajouter des procédures administratives longues et complexes.

Que la victime soit blessée ou décédée, l'accompagnement de la famille est indispensable.

Pour la famille d'un blessé, les conditions de l'annonce de l'accident, le premier entretien avec l'équipe soignante et le soutien psychologique des premières heures sont essentiels, mais le besoin d'accompagnement se prolongera souvent durant de longs mois, des années, voire toute une vie. En effet, la famille, notamment en cas de traumatisme neurologique grave, acquiert paradoxalement deux statuts : celui de soignant devant entourer la victime, et celui de patient qui résulte du choc psychoaffectif. La famille doit bien souvent apprendre à vivre avec une personne handicapée.

En cas de décès de la victime, l'accompagnement de la famille est fondamental. L'empathie dont fera preuve la personne qui annoncera la nouvelle à la famille et un suivi psychologique précoce lui permettront d'entamer un travail de deuil dans de meilleures conditions. Il est important que la famille sache qu'elle n'est pas une « famille parmi tant d'autres ».

La prise en charge de la famille s'effectuera de façon différente selon le moment (accueil de la famille à l'arrivée dans l'établissement ou prise en charge ultérieure) et les circonstances (victime décédée ou blessée) auxquelles elle doit répondre. Dans tous les cas, cette prise en charge nécessite que le personnel concerné reçoive une formation spécifique.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 191 de 204

I. L'accueil des familles doit être personnalisé et apaisant

La procédure d'accueil des familles de victimes doit être clairement identifiée et faire l'objet d'un protocole écrit. Cette procédure doit être mise en oeuvre dès l'arrivée de la famille, même si le décès a eu lieu avant l'arrivée à l'hôpital et que la famille en est déjà avertie. Cette procédure comporte plusieurs aspects :

- la formalisation des premières informations données à la famille ;
- l'identification d'un local dédié à l'accueil des familles ;
- l'identification d'un personnel formé à l'accueil d'urgence rapidement mobilisable ;
- la formalisation de l'information médicale ;
- l'accès pour la famille à des informations précises.

A. Annonce de l'accident, de l'hospitalisation ou du décès de la victime à sa famille

L'annonce de l'accident et de ses conséquences médicales constitue le point de départ d'une prise en charge au long cours, qui suppose un savoir-faire et une expérience. L'hospitalisation en urgence d'un blessé constitue pour les membres de sa famille un stress, parfois à l'origine de symptômes d'anxiété, d'angoisse ou de dépression, susceptible de diminuer leurs capacités de compréhension, d'élaboration de raisonnement et de communication.

Si la victime est décédée, il ne faut jamais annoncer le décès dans le service d'admission, dans un couloir ou dans une salle d'attente, ni par téléphone.

Il arrive que la famille ait déjà eu connaissance du décès de la victime sur le lieu même de l'accident et que les services d'urgence (Police locale, Police fédérale, pompiers, SMUR, ...) aient emmené directement la personne décédée dans la chambre mortuaire de l'hôpital, sans passer par les urgences. La famille, qui ne trouve pas la victime dans ce service, ne doit pas être envoyée, par le personnel administratif, directement à la morgue sans être accompagnée. Au service mortuaire, c'est un agent formé à cette mission qui doit la recevoir ; il peut se faire aider par un médecin, un(e) infirmier(e) ou un ministre du culte.

Le décès d'un blessé peut survenir après son arrivée aux urgences. L'annonce du décès doit être faite progressivement, par un médecin, avec précaution et compassion, dans le bureau du médecin ou tout autre local garantissant des conditions d'intimité permettant aux proches d'exprimer leur émotion.

La qualité de l'accueil et de l'écoute et l'humanité manifestée par le personnel soignant et administratif ont un effet positif sur le futur travail de deuil de la famille. Il est recommandé qu'un membre du personnel expérimenté accompagne



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 192 de 204

cette dernière pour la présentation du corps, que ce soit dans une chambre de soins ou dans une chambre mortuaire. On veillera à ce que le corps soit présentable, en respectant d'une part des précautions liées à un éventuel problème médico-légal et en tenant compte d'autre part des spécificités religieuses. Le corps est présenté sur un lit recouvert d'un drap. En cas de délabrement facial, tégumentaire, voire de perte de membres, il est souhaitable de préparer le membre de la famille le plus apte psychologiquement à une telle vision et de masquer la partie du corps la plus atteinte en veillant à présenter la personne décédée sous la meilleure condition.

Il est recommandé d'aider et de soutenir la famille dans la prise de décisions telles que le devenir du corps du défunt, le prélèvement éventuel pour un don d'organe et/ou de tissu (cornée), et de l'accompagner dans la mise en œuvre des formalités administratives.

Il y a lieu d'être particulièrement attentif aux modalités de restitution des vêtements et effets personnels du blessé ou de la personne défunte à sa famille. A cet égard, l'utilisation d'un sac en plastique, qui pourrait évoquer un sac dévolu aux ordures, est à proscrire ; l'hôpital doit fournir aux services un contenant adapté et spécifique.

En dehors du cas de décès, c'est aussi au médecin qu'il appartient d'établir le bilan des blessures et d'envisager le pronostic dès le premier entretien avec la famille, en tenant compte de ce qu'elle est capable d'entendre.

B. Accueil des familles dans un local dédié à cet effet

L'architecture et l'organisation des services (mortuaire, urgences et réanimation) ont un impact sur la qualité de la prise en charge des familles et sur les conditions des annonces à faire et leurs conséquences.

Tous les échanges et entretiens avec la famille ne peuvent se concevoir que dans un lieu singularisé (bureau médical ou salle assurant la confidentialité de l'entretien et respectant l'intimité de la famille). Il est plus aisé d'apporter le réconfort nécessaire à la famille, dans l'épreuve qu'elle traverse, lorsque l'entretien se déroule dans une pièce dédiée à cette fonction d'accueil.

La structure d'accueil se compose de ce local permettant au personnel en charge de cette mission de rencontrer les familles dans de bonnes conditions (paragraphe C).

Dans l'idéal, ce local doit être d'un confort suffisant pour une attente souvent longue et une atmosphère apaisante (ambiance calme, couleurs douces et



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 193 de 204

harmonieuses, éclairage adapté, isolement des bruits du service). Il doit être à l'écart des circuits des patients et des visiteurs.

On privilégiera des sièges confortables de type canapé, pour donner une impression de salon plus que de salle d'attente. Il y sera mis à disposition une fontaine réfrigérante ou un distributeur de boissons. Il disposera également de toilettes. Une ligne téléphonique doit permettre aux familles d'être directement reliées à l'extérieur. Une documentation doit être disponible (livret d'accueil du patient hospitalisé, livret d'information spécifique aux familles de victimes, renseignements nécessaires concernant les démarches administratives à effectuer en cas d'accident, d'hospitalisation ou de décès, coordonnées des associations spécialisées pouvant aider les familles de victimes d'accident de la circulation, liste d'hôtels proches de l'établissement, ...).

Ce lieu d'accueil, régulièrement entretenu, doit être accessible 24 heures sur 24.

C. Personnel d'accueil d'urgence des familles

En dehors des annonces médicales décrites ci-dessus, il est impératif de prévoir une personne ayant pour mission particulière d'accueillir, dès son arrivée, la famille de victime d'un accident, blessée ou décédée, au sein du lieu d'accueil spécifique. Cette démarche constitue la première étape de l'accompagnement et sera au mieux réalisée par une personne intégrée à l'équipe, mais n'ayant pas de fonction soignante directe.

Ce personnel d'accueil assure une liaison permanente avec l'équipe soignante. Différentes professions peuvent composer ce personnel : médecins, infirmier(e)s, assistante sociale, psychologues cliniciens, administratifs, voire ministres du culte. Des bénévoles formés à ce type de mission peuvent être également sollicités. Il revient à la famille de choisir la forme d'accompagnement dont elle souhaite bénéficier, ainsi que le correspondant. Il paraît souhaitable que ce personnel d'accueil d'urgence participe ensuite à l'accompagnement de la famille tout au long du séjour du blessé. Son rôle, essentiel, est :

- d'assurer une présence discrète de solidarité humaine, dans l'immédiat et éventuellement dans la durée ;
- de répondre aux éventuelles questions des familles sur la structure et le fonctionnement hospitaliers ;
- d'informer et de guider la famille quant aux principales démarches administratives ;
- d'assurer un premier contact avec les services sociaux ;
- de proposer des solutions d'hébergement provisoire ;
- de proposer des contacts avec les associations d'aide aux victimes.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 194 de 204

Il est indispensable que la mobilisation de ces personnels puisse s'effectuer rapidement, sans contrainte horaire et suivant une procédure écrite clairement identifiée pour chaque site d'accueil de victimes.

D. Information médicale personnalisée continue des familles de victimes

Au-delà des annonces initiales, il est indispensable d'éviter que les proches attendent trop longtemps une information, même succincte, sur la situation médicale de la victime. Une information personnalisée doit être donnée à la famille au cours d'un entretien d'une durée suffisante. Le contexte « d'urgence » ne doit pas être considéré comme un argument pour se dispenser de la délivrance d'une information orale, globale, expliquant, avec des mots simples accessibles à la famille et adaptés à sa capacité émotionnelle de réception, le diagnostic, les traitements apportés au blessé, le projet thérapeutique et, le cas échéant, le pronostic. L'aide d'un interprète peut s'avérer indispensable pour les familles non francophones.

Seul le médecin ou l'infirmier(e) peut délivrer l'information attendue sur l'état de santé du blessé, chaque fois que possible en binôme. Ce binôme complémentaire donne d'une part à la famille un sentiment de collégialité et de consensus, et d'autre part permet aux infirmier(e)s de répondre plus aisément aux questions posées par la famille et d'éviter des contradictions avec l'information donnée par le médecin, ce qui, en sus, valorise leur rôle et harmonise le degré de connaissance de la situation de la famille de la victime.

Le niveau d'information de la famille doit être transmis au personnel de garde.

Une fois que la famille a compris l'objectif des soins et qu'elle a une relation confiante avec les soignants, un échange bref peut avoir lieu dans la chambre du blessé. Néanmoins, lors des entretiens clés (premier entretien, entretiens à la demande de la famille ou des médecins pour faire le point), la qualité de l'information sera renforcée par un contexte d'intimité, dans le local d'accueil décrit ci-dessus.

L'information de la famille est non seulement d'ordre médical, mais aussi médico-social, administratif et juridique. Cette information est progressive et continue, adaptée à la sensibilité des interlocuteurs, et devra satisfaire quatre exigences :

- expliquer les événements ayant motivé l'hospitalisation, mais aussi ceux qui sont intervenus au cours de celle-ci, les conclusions retenues, les actes réalisés et les décisions prises ;
- expliquer le projet thérapeutique, les investigations complémentaires à réaliser et présenter le service vers lequel le blessé est transféré ;



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 195 de 204

- donner une vision prospective de la prise en charge du blessé, notamment après la sortie de l'établissement vers un centre spécialisé ou à domicile. En cas de risque de handicap consécutif à l'accident, les perspectives de rééducation fonctionnelle doivent être abordées.

Les annonces des perspectives seront néanmoins toujours faites en tenant compte de ce que la famille est prête à entendre : répondre aux questions clairement et rassurer.

La multiplicité des membres de la famille justifie souvent qu'il soit demandé à celle-ci de désigner un interlocuteur privilégié. Dans la mesure du possible, les parents, le conjoint ou une personne partageant la vie du blessé hospitalisé sont prioritaires, et doivent être considérés a priori comme les interlocuteurs privilégiés. Les médecins inviteront le représentant familial à faire circuler l'information au sein de la famille. Il convient de conseiller à la famille, seule capable de désigner le représentant familial, de tenir compte, dans sa décision, de l'existence d'éventuels symptômes d'anxiété et/ou de dépression.

Le médecin traitant (praticien généraliste ou spécialiste) peut servir de médiateur entre l'équipe soignante et la famille.

L'information délivrée à la famille doit être décrite dans le dossier médical du blessé, dès le premier entretien, en précisant le niveau d'information et les personnes auxquelles elle a été délivrée. Toute annonce à la famille de modification de traitement, mais aussi d'évolution du pronostic, doit être consignée par écrit dans le dossier.

L'obligation du respect du **secret médical** reste entière même en cas d'admission en urgence ou de décès : les employeurs, les compagnies d'assurance, ou encore les personnes non directement impliquées dans la situation des blessés ne doivent en aucun cas être les destinataires d'informations médicales le concernant. À ce titre, les demandes d'informations téléphoniques doivent faire l'objet d'une vigilance particulière.

L'information des services de police doit se faire dans le cadre légal, les informations médicales étant fournies sur réquisition judiciaire.

L'information doit être apportée par une équipe structurée et identifiée. Dans l'idéal, l'information doit être dispensée par l'équipe ayant établi le premier lien avec la famille. Afin que celle-ci puisse connaître le rôle de chaque membre de cette équipe, se présenter à chaque rencontre devrait aider la famille à identifier l'intervenant à qui elle a affaire davantage que ne peut le faire un simple badge.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 196 de 204

Un médecin référent, dont le nom sera inscrit à la main sur le livret d'information, doit être désigné.

Une rencontre entre le médecin rééducateur et la famille du blessé devrait, dans toute la mesure du possible, pouvoir être organisée très précocement, alors que la victime se trouve encore en réanimation. Des réseaux de coopération sanitaire entre les services et centres de rééducation fonctionnelle et les services accueillant des victimes d'accident de la circulation devraient être créés et des conventions signées de façon formelle, afin d'assurer une continuité des soins indispensable tant au blessé qu'à sa famille.

II. Les personnels participant à l'accueil des familles de victimes doivent être formés

La formation des personnels participant à l'accueil de familles de victimes d'accidents, ne doit pas être tournée uniquement vers les personnels médico-sociaux, mais également les administratifs. Elle doit porter sur le partage des tâches et sur le dialogue à instaurer avec la famille ou les proches.

En complément du recours à des psychologues cliniciens, une hypothèse de travail pourrait être la possibilité de favoriser la présence auprès de la famille, dans ces heures d'angoisse, de tension, d'émotion et de souffrance extrêmes, de bénévoles spécifiquement formés qui désireraient s'investir dans ce type de mission.

Ces bénévoles ne seraient pas seulement des membres de la société civile engagés dans les mouvements associatifs de lutte contre la violence routière, mais aussi, à l'instar de ce qui est mis en oeuvre dans le domaine des soins palliatifs et de l'accompagnement, des personnes volontaires sélectionnées sur la base de critères très rigoureux et expressément formées à cette mission de présence et d'écoute en des situations si traumatisantes. Il s'agit de personnes ayant acquis une compétence particulière dans l'approche des familles dans des situations de grand bouleversement.

Elles devraient bénéficier non seulement d'une formation très structurée, comme celle dispensée pour les volontaires accompagnant les malades en soins palliatifs et leurs proches, mais aussi d'un tutorat par un professionnel. Les nouveaux bénévoles devraient également être encadrés par des bénévoles déjà expérimentés.

Ces personnes pourraient assurer leur mission sur le principe de l'astreinte et venir, sur appel, assurer une présence discrète et apaisante auprès des proches pendant les heures critiques, dans le lieu d'accueil prévu pour les familles.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 197 de 204

E. Le livret d'information pour les familles de victimes d'accident doit être remis dès le premier entretien

Le livret d'information aux familles est un lien entre soignants et familles. Il doit être remis lors du premier entretien plutôt que mis à disposition en salle d'attente ou d'accueil. Simple et concis, ce livret doit aborder l'information dans sa globalité, sans évoquer des situations techniques trop complexes. Il comprend les coordonnées du service, son organigramme, les horaires de visite, les coordonnées et le nom du médecin responsable du blessé, du cadre soignant du service, du psychologue et de l'assistante sociale, inscrits manuellement par la personne remettant livret d'information. Le fait de personnaliser ce livret, en inscrivant le nom des référents avant de le remettre, entre dans le cadre d'une relation fidélisée attendue par la famille.



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 198 de 204

Annexe II : le livret d'information pour les familles de victimes de la violence routière

Bien que le livret d'information soit mis à la disposition des familles dans le local qui leur est réservé, il conviendra en outre que, très rapidement, un personnel de l'établissement ou un bénévole remette à la famille nouvellement accueillie un exemplaire de ce livret en s'attachant à lui en décrire le contenu et à prendre le temps de lui donner tous les éclaircissements souhaités, ainsi qu'à le personnaliser (noms de la victime et des correspondants). Ce livret est ainsi un marqueur d'une relation élaborée entre soignants et familles. Sa remise est l'occasion de personnaliser les informations qu'il contient.

S'il est indispensable, il n'est pas suffisant pour informer. Simple et sommaire, il comprend :

- 1) les coordonnées du service, son organigramme, les horaires de visite, les coordonnées et le nom du médecin responsable du blessé rédigés manuellement par la personne remettant le livret d'information pour les familles de victimes de la violence routière ;
- 2) un volet médical : avec des explications simples sur des notions médicales de base ainsi qu'un lexique des principaux termes techniques, détaillant de façon très simple et très explicite les termes et situations les plus courants en réanimation, en neurochirurgie ou en traumatologie (ex. : intubation, extubation, ventilation, scope, sonde gastrique, cathéter, sédation, transport, accident iatrogène, infection nosocomiale, information et recherche) ;
- 3) un volet concernant l'assistance à la famille comportant des renseignements d'ordre pratique (plan de l'hôpital, hébergements locaux, communications, transports etc., médicosocial et juridique ;
- 4) la charte d'accueil des familles de victimes ;
- 5) les coordonnées des ressources éventuellement souhaitées : soutien psychologique, spirituel, associatif ;

Les coordonnées des correspondants personnels, médicaux, paramédicaux et sociaux pour toute demande d'information

Annexe III : continuum éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire

<u>Cycles</u>	<u>Thèmes</u>	<u>Objectifs - Connaissances théoriques</u>	<u>Objectifs - l'élève sera capable de : / Connaissances pratiques</u>
-	-	-	-
<u>Cycle 1</u> <u>M1 et M2</u> - 3 à 4 ans - - - - -	Comportement en tant que piéton accompagné - Comportement en tant que passager de voiture ou de car - - - Apprentissage de l'équilibre dynamique à vélo en site protégé - -	- Identification de situations dangereuses Assurer sa visibilité par éléments retro-réfléchissants Comment monter et descendre d'un véhicule sans danger Pourquoi s'attacher en voiture - - -	- Marcher calmement du côté des maisons Marcher le long des maisons pour contourner un obstacle Reconnaître de quel côté il faut monter ou descendre d'une voiture Etre ponctuel, monter et descendre dans le car sans danger, dans l'ordre et le calme Etre attaché correctement pendant le déplacement du car - Utilisation de la draisienne (vélo sans pédales) dans la cour de l'école Démarrer, rouler et s'arrêter
<u>Cycle 2</u> <u>M3, P1 et P2</u> 5 à 8 ans	Comportement en tant que passager d'une voiture Comportement en tant que piéton accompagné	Comment monter et descendre d'un véhicule sans danger Pourquoi s'attacher en voiture et quels dispositifs de retenue utiliser Quels sont les comportements dangereux - passager d'une voiture Sensibilisation aux modes de déplacement doux Observation de l'environnement Discussions en classe sur l'environnement routier Distinction entre route et trottoir Repérer les dangers sur un	Monter et descendre de voiture sans danger S'installer à sa place S'attacher correctement et se détacher à l'arrivée Traverser en 7 étapes dans une rue calme Traverser un passage pour piétons avec un surveillant Traverser à un endroit équipé de feux

Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 200 de 204

		trottoir	
	Comportement lors des trajets en groupes	Place du piéton et des véhicules sur la voie publique Respect des consignes d'un accompagnateur Marche indienne ou à deux de front sur trottoir	Suivre les consignes d'un accompagnant Marcher en file indienne ou à deux de front sur le trottoir ou l'accotement
		Les 7 étapes de la traversée	Traverser en respectant les 7 étapes
	Comportement en tant que passager de car/bus	La traversée en groupe à plusieurs de front Contournement d'un obstacle sur la voie publique	Traverser en groupe à deux de front Contourner un obstacle en marchant le long des maisons
			Etre ponctuel, monter et descendre dans le car/bus sans danger, dans l'ordre et le calme Dans le car : ranger le cartable ou le sac dans les porte-bagages, soit sous le siège soit dans la soute si bagages Attacher sa ceinture de sécurité pendant le déplacement du car Après la descente du car/bus, rester sur le trottoir jusqu'au départ du véhicule avant de traverser s'il y a lieu
	Maitriser son vélo en site protégé		Démarrer correctement en positionnant sa pédale Garder une trajectoire en ligne droite Freiner correctement
Cycle 3	Comportement piéton - Brevet du piéton	Discussion en classe sur l'approche de la circulation	Première approche de la circulation réelle dans un cadre propice
P3 et P4		Instruction théorique sur la façon de se comporter comme piéton Instruction théorique sur la façon de traverser	Savoir se comporter de façon sûre en circulation dans un cadre propice. Evaluer la vitesse et les distances de freinage des véhicules
9 à 10 ans		Danger de l'usage du téléphone ou du lecteur mp3	Evaluer le temps nécessaire pour la traversée et le temps d'approche des véhicules



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 201 de 204

	Comportement cycliste Déplacement en groupe à vélo dans la circulation Comportement passager de voiture Comportement usager de car/transport en commun	Vocabulaire lié au vélo, équipement du vélo Maîtrise du vélo en site protégé Notions de base du code de la route (règles de priorité) Techniques de déplacement d'un groupe dans la circulation (le bus à vélo)	Démarrer correctement en positionnant sa pédale Garder une trajectoire en ligne droite Effectuer un slalom Lâcher son guidon d'une main et tendre l'autre à l'horizontale Freiner correctement Se déplacer en groupe encadré Respecter sa place et son rôle dans le groupe Respecter les consignes, communiquer avec les autres usagers Rester concentré et prendre correctement ses décisions Rappel des objectifs du cycle 2
Cycle 4 P5 et P6 11 à 12 ans	Comportement piéton Comportement cycliste - Brevet du cycliste Construire son REVe (Réseau des Ecoliers à Vélo) Construction d'itinéraires vélo	Bref rappel Equipement du vélo et du cycliste Le code de la route et le cycliste Les infrastructures spécifiques au cycliste Pièges du trafic pour un cycliste et comportement adapté Vérification des acquis Connaissance de sa commune et lecture de carte Les points noirs et les bons aménagements Les bons itinéraires pour le cycliste	Exécuter les principales manœuvres à vélo Vérifier l'état de son vélo Prendre correctement sa place sur la chaussée Respecter les règles de priorités et le code de la route Anticiper les dangers Etre attentif aux autres usagers Sortie découverte en groupe Conception d'itinéraires et vérification sur le terrain Mise en pratique et valorisation des itinéraires



Page 202 de 204

	Comportement passager de voiture	Bref rappel	
	Comportement usager transport en commun	Bref rappel	Rappel des objectifs du cycle 2
Cycle 5	Passager d'une voiture	Formulation d'une phrase en "je" pour exprimer un malaise	Faire une phrase en "je" pour exprimer un malaise ou faire une remarque au conducteur
S1 et S2		Les différentes alternatives au transport en voiture	Citer les obligations légales pour transporter un passager
13 à 14 ans		Connaissance des obligations légales pour pouvoir transporter un passager	Citer les limites légales de consommation alcool pour conducteur
		Connaissance des limites légales pour la consommation alcool/drogues	Citer quelques impacts possible sur le conducteur de la consommation d'alcool ou de drogues
		Connaissance des conséquences consommation alcool/drogues	
		Comment préparer une sortie (et retour) en tant que passager	Citer les questions à se poser
		Connaissance des obligations légales sur le port de la ceinture	Citer les obligations légale d'un passager
		Connaissances des vitesses autorisées et impact vitesse	Citer les vitesses autorisées par type de voiries et conséquences vitesses excessives
		Connaissance signes endormissement au volant et solution "pitstop"	Citer quelques signes d'assoupissement
	Le déplacement en groupe à vélo	Rappel des notions acquises en primaire	Rappel des notions acquises en primaire:
		Equipement du vélo et du cycliste	Se déplacer en groupe encadré
	Autonomie à vélo pour un trajet domicile-école	Le code de la route et le cycliste	Respecter sa place et son rôle dans le groupe
		Les infrastructures spécifiques au cycliste	Respecter les consignes, communiquer avec les autres usagers
		Pièges du trafic pour un cycliste et comportement adapté	Rester concentré et prendre correctement ses décisions
		Techniques de déplacement d'un groupe dans la circulation (le bus à vélo)	



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 203 de 204

	Passager car-Tec-train		Rappel des objectifs du cycle 2
Cycle 6 S3 à S6 15 à 18 ans	Conduite et passager d'un cyclomoteur	L'équipement de sécurité adéquat et sa bonne utilisation Conséquences d'un débridage d'un cyclomoteur Conséquences de la conduite sous influence - Rappel Notions de temps de réaction Eléments de physique alliant vitesse et impact Notions de premiers secours Vidéo sur situations de conduite (ex: code S)	Découverte préventive et encadrée du cyclomoteur en site protégé Mise en situation illustrée par différentes manœuvres (équilibre, slalom, évitement, freinage) Citer quelques impacts possible sur le conducteur de la consommation d'alcool ou de drogues
	Passager d'une voiture	Formulation d'une phrase en "je" pour exprimer un malaise ou faire une remarque au conducteur - rappel Obligations légales pour transporter un passager Comment préparer une sortie (et retour) en tant que passager	Citer les questions à se poser Faire une phrase en "je" pour exprimer un malaise ou faire une remarque au conducteur Citer les obligations légales d'un passager Citer les vitesses autorisées par type de voiries et conséquences vitesses excessives
	Passager des TEC-car-train		Rappel des objectifs du cycle 2
	Encadrement d'un groupe d'enfants à vélo	Préparer la randonnée Le matériel spécifique au vélo et le matériel de secours Organiser le groupe Rouler dans le trafic en groupe	Organiser le groupe, le rôle des encadrants Rouler dans le trafic en groupe



Rapport du CSWSR - 26 Avril 2012
Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie

Page 204 de 204

Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière



Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR