

64320 / 4

Avant-projet de décret du ... (date) modifiant le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques

Le Gouvernement wallon,

Sur proposition du Ministre des Travaux publics,

Après délibération,



ARRÊTE :

Le Ministre des Travaux publics est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article unique. Dans le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, il est inséré par un article *3bis* rédigé comme suit :

« Art. *3bis*. Sur les autoroutes et sur les routes déterminées par le Gouvernement, les interventions relatives au dépannage des véhicules d'une masse maximale autorisée de moins de 3,5 tonnes et d'enlèvement d'objets entravant la circulation sont exécutées uniquement par des entreprises de dépannage désignées et appelées à intervenir via une plateforme unique de gestion des interventions de dépannage.

Le Gouvernement détermine les conditions et la procédure d'agrément des entreprises de dépannage désignées au sein de cette plateforme pour les interventions sur les autoroutes et routes visées à l'alinéa 1^{er}. Il peut notamment fixer des conditions relatives à l'équipement dont doivent disposer ces entreprises et à la formation de leur personnel. Il peut imposer que les véhicules affectés aux interventions de dépannage sur les autoroutes et routes concernées portent un signe distinctif.

Le Gouvernement fixe le tarif applicable aux interventions des entreprises de dépannage en cas de véhicule non couvert par une assistance, de véhicule abandonné et d'enlèvement d'objet sur les autoroutes et routes visées à l'alinéa 1^{er}. Il peut décider de tarifs différenciés en fonction du jour, de l'heure, de l'endroit ou du type d'intervention.

Le Gouvernement peut déterminer les modalités d'organisation et de fonctionnement de la plateforme unique de gestion des interventions de dépannage visée à l'alinéa 1^{er}. »

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a series of smaller strokes.

Willy BORSUS

Le Ministre des Travaux publics,

A handwritten signature in black ink, appearing as a series of horizontal and vertical strokes.

Carlo DI ANTONIO

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte et objectifs globaux

Mobilité

Environ 20% des congestions sont dues aux accidents.

Sécurité



! Vitesses pratiquées
! Risque d'incidents secondaires

Vu les vitesses pratiquées, le milieu autoroutier est un milieu dangereux.

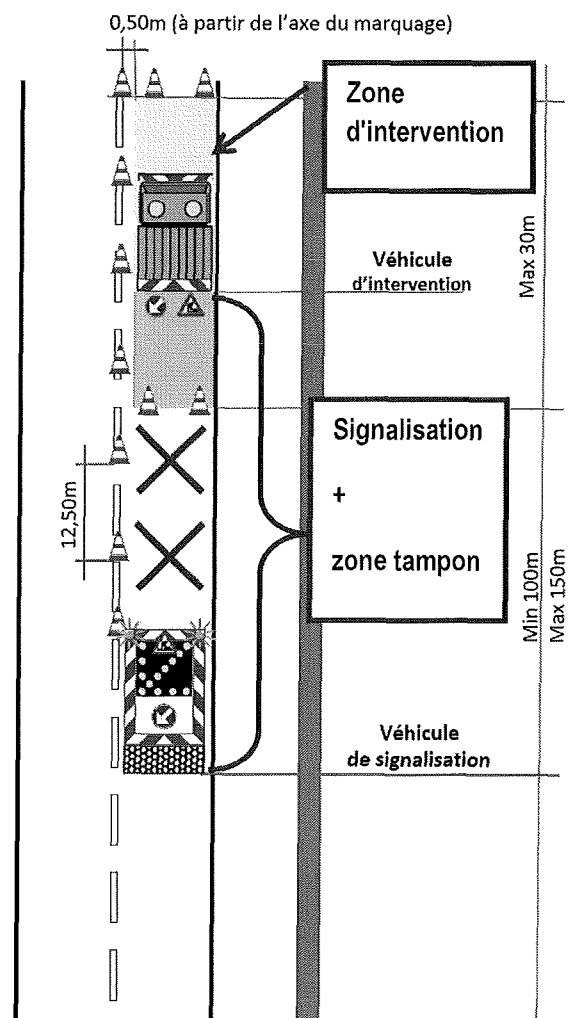
Les risques en termes de sécurité des intervenants ainsi que des usagers ne font que s'accroître, compte tenu de la densification croissante du trafic routier.

De ce fait, il est important que les interventions soient rapides pour d'une part, diminuer l'exposition au risque, libérer la chaussée et réduire les perturbations de circulation et d'autre part, assurer la sécurité des équipes d'interventions, des usagers tant victimes de l'incident que les usagers circulant à proximité des lieux de l'intervention.

Pour cela, il s'agit d'établir des procédures d'intervention pour fixer le rôle de chacun, la manière de travailler, le matériel à avoir à disposition.

Signalisation

L'équipe d'intervention en milieu autoroutier devrait être quasiment systématiquement présignalée. Il y a en quelque sorte une dissociation entre la mission d'intervention et la mission de signalisation.

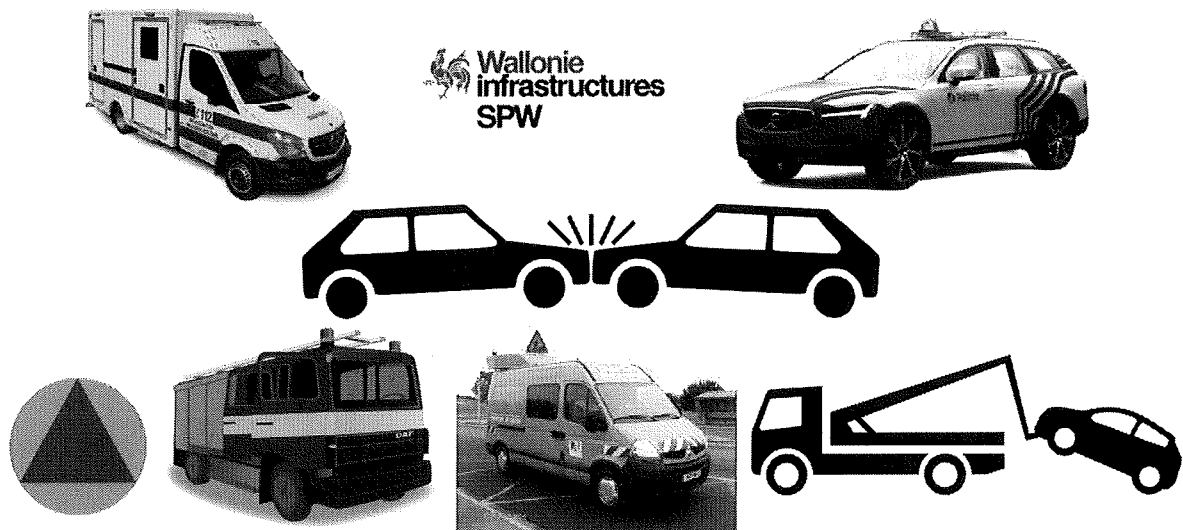


Multiple intervenants

Selon les interventions, de nombreux intervenants différents peuvent être présents :

- la police fédérale de la route (WPR), la zone de police, les pompiers, la protection civile, ...
- les équipes du SPW, les entreprises titulaires des baux d'intervention, ...
- les sociétés d'assistance (assisteurs), les dépanneurs.

Il s'agit de gérer les victimes, les véhicules, les débris et les usagers de la route. L'ensemble nécessite donc coordination et préparation.



Evolution des rôles



La protection civile cesse ses activités d'intervention de 1^{ère} ligne au 1^{er} janvier 2019. La police de la route restructure ses missions et réduit ses activités notamment de balisage. Le gestionnaire de voirie ou l'exploitant du réseau routier prend de plus en plus le rôle de gestionnaire des incidents sur son réseau. Cette tendance s'observe à travers toute l'Europe.

Chaîne de communication

Alors que les victimes et les témoins sont stressés, ils doivent transmettre les informations nécessaires que sont la nature de l'incident, le lieu et les moyens à mettre en œuvre. Outre le stress, la rapidité de transmission des informations entre tous les intervenants est un élément essentiel.

Objectifs généraux

L'objectif est d'améliorer l'organisation, la qualité, la sécurité et la rapidité des interventions pour rétablir plus rapidement les conditions normales de circulation.

Les interventions visées sont les véhicules en panne ou accidentés couverts ou non par une assistance, les véhicules abandonnés, les opérations de balisage des interventions d'urgence et le ramassage d'objet.

2. Modèle retenu

Système actuel - SIABIS

Le système SIABIS (Système Informatique Assisteurs – Bijstandverleener Informatie System) existant depuis 2010 constitue la plateforme actuelle entre les assisteurs, leurs prestataires et la police. Cette plateforme organise le transfert des informations nécessaires aux interventions et la désignation des dépanneurs en fonction des contraintes de temps et de localisation.

L'objectif du "gentlemen agreement" est d'assurer rapidement l'évacuation des véhicules de moins de 3,5 t. accidentés ou en panne qui disposent d'une assistance.

La plateforme SIABIS est actuellement utilisée en province de Namur. Dans les autres provinces, son usage n'est que partiel. A ce stade, on compte, environ trois interventions d'assisteurs par jour via ladite plateforme. Lorsque le véhicule n'est pas identifié dans le fichier, les services de police désignent eux-mêmes la société de dépannage qui sera chargée de l'intervention.

Il est à noter que le ramassage d'objet en chaussée n'est pas, à ce jour, couvert par SIABIS, mais présente, également une dangerosité certaine. Jusqu'à présent, le ramassage s'opère, essentiellement, via les services de la Police fédérale de la Route, les agents du SPW ou les baux d'intervention d'urgence.

Situation en Flandre – F.A.S.T.

Le système instauré en Flandre (FAST) qui organise des interventions similaires est basé sur des marchés publics de prestations de services par secteur autoroutier.

Cependant, tant le SPW que la Police de la Route ont constaté que ce système a pour conséquence de rationaliser excessivement le marché et de réduire, à l'excès, l'intensité concurrentielle. Cette situation induit au final des tarifs globaux (trop) élevés des interventions.

Au final, le bilan est en quelque sorte : "1 gagnant, tous perdants".

SIABIS+

Sur base du bilan du système SIABIS, la Région a examiné tous les avantages et inconvénients à partir, d'une part, des constatations effectuées depuis 2010, et d'autre part, des contraintes dont la Région wallonne est tributaire du fait

d'éléments récents au niveau de la réorganisation des services de secours et de police, et, enfin, des solutions adoptées dans d'autres régions ou pays d'Europe.

Partant du constat que les durées d'intervention actuelles sont améliorables et trop variables ainsi que pour des motifs patents de sécurité et de fluidité du trafic, la DGO1 et les partenaires SIABIS ont dû admettre que les attentes n'étaient pas complètement remplies en l'état et qu'il fallait, en conséquence, faire évoluer les choses.

Par ailleurs, l'intention est de conserver le tissu économique wallon qui est composé d'entreprises de dépannage plus nombreuses et de plus petite taille qu'en Flandre, et de garantir des tarifs clairs et transparents, tout en intégrant des considérations environnementales qui impliquent une limitation des distances parcourues et donc, de recourir aux dépanneurs les plus proches du lieu d'intervention.

La DGO1 a conçu l'idée de diminuer de manière significative le temps d'intervention pour pouvoir disposer des effectifs et des moyens sur le terrain dans les 30 minutes. En vue d'atteindre cet objectif, un premier point d'amélioration porte sur le renforcement de la coordination entre les diverses disciplines (WPR, pompiers, SPW), ce qui, in fine, devrait permettre une évacuation plus rapide des véhicules et des objets.

D'autre part, et pour des raisons qui leur sont propres, les sociétés d'assistance et ASSURALIA ont adapté leur système afin de mettre en place un système unique pour la gestion de l'ensemble des interventions tant pour les véhicules belges et étrangers d'une MMA de moins de 3,5 t, sur le réseau des autoroutes et routes assimilées de Wallonie.

Compte tenu de l'efficacité du système SIABIS mis en place et d'un commun accord, le système serait, ainsi, étendu aux véhicules non couverts par une assistance, aux véhicules abandonnés et à l'enlèvement d'objets.

Cette solution implique une évolution de l'outil SIABIS existant et de la convention entre les partenaires vers un modèle permettant de répondre aux objectifs fixés, mais aussi aux conséquences des restructurations de la protection civile et de la police de la route, ainsi qu'au calendrier contraint qui en résulte.

Les objectifs fixés sont :

- augmenter la sécurité des usagers et des intervenants ;
- réduire les délais d'intervention ;
- obtenir une transparence et une maîtrise des coûts pour les usagers ;
- professionnaliser les intervenants ;
- conserver le tissu économique.

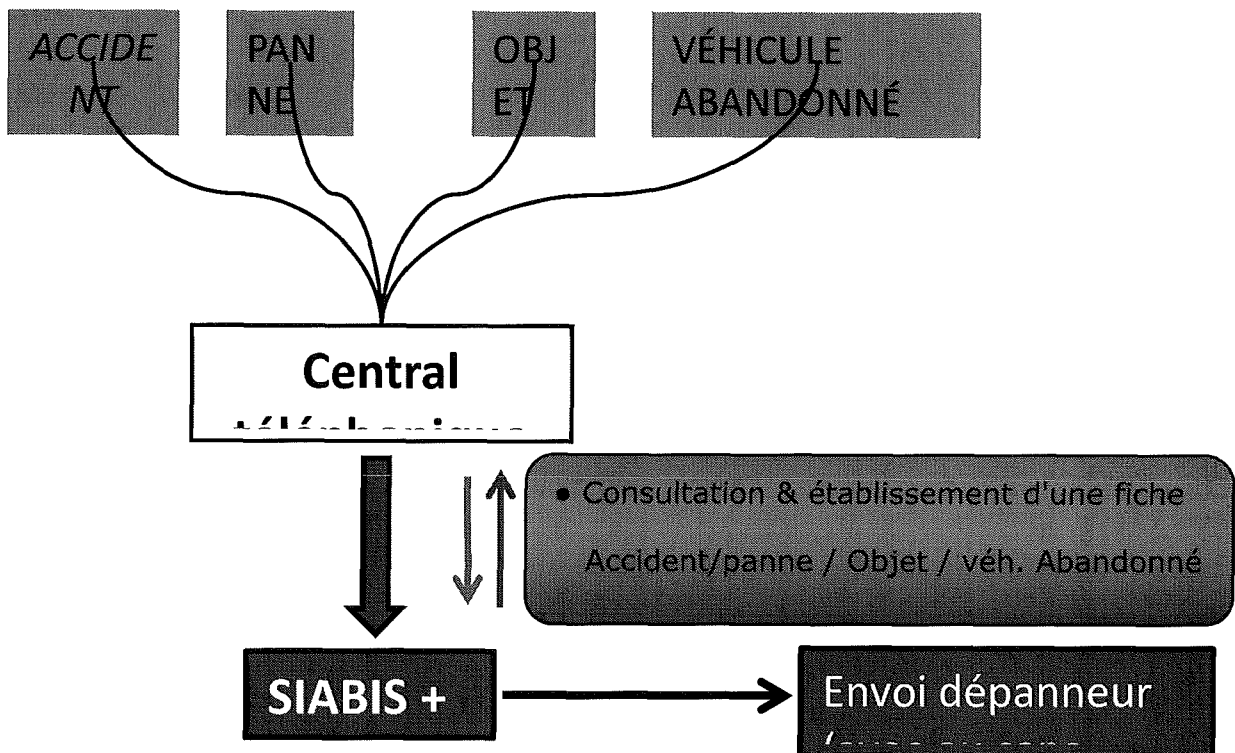
Les conditions et exigences requises pour intervenir sur le réseau d'intervention d'urgence commun SPW-WPR ont été définies et intégrées dans une annexe au projet d'avenant au gentlemen's agreement du 12 juillet 2010. Rappelons que pour des questions d'urgence et de sécurité publique, il est impératif d'intervenir sur les autoroutes et voies assimilées, dans des délais très restreints et dans le respect d'exigences de sécurité draconiennes.

Sur la base de leurs réflexions avec les sociétés d'assistance, les autorités wallonnes et la police fédérale ont mis au point le système dénommé SIABIS+ (tarif, conditions, documents, procédures), applicable sur les autoroutes et voies assimilées. Elles ont également rédigé un gentlemen's agreement (avenant n°1) avec les sociétés d'assistance au terme duquel elles s'engagent à proposer à leurs dépanneurs d'intervenir conformément aux conditions prescrites.

Conclusion sur le modèle retenu

Le projet wallon SIABIS+ est bien tout le contraire du système flamand FAST. En effet, en Flandre, l'administration a fixé les règles et les à imposer via un marché public.

En Wallonie, c'est la concertation entre tous les partenaires qui est le moteur pour déterminer les règles de fonctionnement en vue d'améliorer le système actuel et tenir compte des nouvelles contraintes comme par exemple, la fin des activités de la protection civile.



Le "gentlemen's agreement" SIABIS entre les partenaires est donc adapté afin d'élargir son champ d'application : les véhicules en panne ou accidentés couverts ou non par une assistance, les véhicules abandonnés, les opérations de balisage des interventions d'urgence et le ramassage d'objet.

Par ailleurs, une annexe reprend les différentes conditions de travail :

- matériel minimum,
- formation du personnel,
- délai cible d'arrivée de l'équipe d'intervention 25',
- 24h/7j,
- modalités d'intervention pour les différents cas de figure,

- tarification conventionnée pour les prestations sur les véhicules non couverts par un contrat d'assistance et pour les prestations pour le compte de la SOFICO et du SPW.

SIABIS	SIABIS +
• Véhicule (belge ou étranger) disposant d'une couverture assistance	• Véhicule (belge ou étranger) disposant d'une couverture assistance • Véhicule (belge ou étranger) ne disposant pas d'une couverture assistance • Objet sur la chaussée • Véhicules abandonnés • Balisage

3. Volet financier et Grille tarifaire

Compte tenu du changement des conditions de travail, les tarifs entre les assistants et leurs prestataires (les dépanneurs) ont été révisés mais ils restent naturellement fixés dans le cadre de conventions entre partenaires privés.

En ce qui concerne les prestations pour le compte de la SOFICO et du SPW et les prestations à facturer aux usagers non couverts par un contrat d'assistance, une grille tarifaire a été établie sur la base d'un comparatif avec les tarifs en application :

- à l'étranger, dont la France – **Décret** n°89-477 du 11 juillet 1989 relatif au tarif de dépannage des véhicules sur les autoroutes et routes express, **Arrêté** du 12 juillet 2016 relatif au tarif de dépannage des véhicules légers sur autoroutes et routes express,
- dans le système FAST en Flandre,
- dans les baux d'entretien des districts autoroutiers.

Certains dépanneurs et sociétés d'assistance ont également communiqué leurs tarifs.

Par ailleurs, cette grille a été concertée aussi bien avec les assistants qu'avec les représentants des dépanneurs (TRAXIO) pour arriver à une rémunération au juste prix.

La grille tarifaire vise à un équilibre afin d'éviter que certaines prestations soient systématiquement déficitaires et compensées systématiquement par d'autres prestations.

Un autre avantage est la transparence des prestations de dépannage pour les usagers non couverts par un contrat d'assistance. Il s'agit d'une véritable mesure de protection du consommateur.

Au final et selon la situation, la société de dépannage à laquelle la société d'assistance s'adresse intervient soit pour le compte de la société d'assistance (véhicule identifié dans SIABIS), soit de la SOFICO (enlèvement d'objet et de véhicule abandonné sur la chaussée) soit de l'automobiliste (véhicule non identifié

dans SIABIS). Pour les véhicules identifiés dans SIABIS, le dépanneur établit sa facture conformément au tarif conventionné d'application avec la société d'assistance et l'adresse à celle-ci. Pour les opérations d'enlèvements d'objets et de véhicules abandonnés sur la chaussée, le dépanneur établit sa facture conformément au tarif fixé par la Région wallonne et l'adresse à la SOFICO conformément aux modalités fixées. Pour les véhicules non couverts par une assistance, le dépanneur établit sa facture conformément au tarif fixé par la Région wallonne et adresse sa facture à l'automobiliste.

INTERVENTIONS	FACTURATION À	MONTANT
Véhicule (belge ou étranger) disposant d'une couverture assistance + Balisage (si demandé)	Assisteur	Tarif conventionné de l'assisteur suivant les contrats spécifiques
Véhicule (belge ou étranger) ne disposant pas d'une couverture assistance + Balisage (si demandé)	Automobiliste	Tarif fixé par le gestionnaire
Objet sur la chaussée + Balisage (si demandé)	SOFICO	Tarif fixé par le gestionnaire
Véhicules abandonnés + Balisage (si demandé)	SOFICO	Tarif fixé par le gestionnaire

4. Déploiement

La convention SIABIS+ a été fixée et signée par les partenaires en avril/mai 2018. Le projet pilote a débuté au 1^{er} juin sur la province de Namur.

Sur 28 dépanneurs potentiels, 14 dépanneurs se sont engagés dans le projet SIABIS+.

Après 3 mois de fonctionnement du projet en province de Namur, le bilan est globalement positif même s'il y a naturellement encore quelques réglages à effectuer et certains points à améliorer.

Les démarches pour l'extension de système à l'ensemble des provinces de Wallonie sont entamées.

A ce jour, outre les 8 sociétés d'assistance, le nombre de dépanneurs qui s'engagent dans la démarche sont aux nombres suivants :

- Brabant wallon : 11 dépanneurs
- Hainaut : 33 dépanneurs
- Liège : 18 dépanneurs
- Luxembourg : 23 dépanneurs

Au vu du nombre de dépanneurs engagés dans le système, l'objectif de conservation du tissu économique peut donc être considéré comme atteint.

**Avant-projet de décret du ... (date) modifiant le décret du 19 mars 2009
relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies
hydrauliques**

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article unique

L'article vise à réglementer les interventions des sociétés d'assistance aux usagers et des dépanneurs sur les autoroutes et les routes déterminées par le Gouvernement. Complémentairement, le champ d'activité de ces intervenants est élargi à l'enlèvement des objets entravant la circulation qui sont manipulables à la main ou à l'aide d'un matériel réduit.

L'organisation des interventions s'établit via une plateforme unique de gestion des interventions de dépannage. Le Gouvernement peut déterminer les modalités d'organisation et de fonctionnement de la plateforme.

Le Gouvernement détermine les conditions et la procédure d'agrément des entreprises de dépannage désignées au sein de cette plateforme ce qui comprend la détermination de l'équipement minimum et de la formation du personnel d'intervention.

Le Gouvernement fixe le tarif applicable aux interventions des véhicules non couverts par une assistance, des véhicules abandonnés et d'enlèvements d'objets. Il peut différencier le tarif en fonction du jour, de l'heure, de l'endroit ou du type d'intervention.