



## ETATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE Présentation officielle des recommandations du CSWSR

15 juin 2012 - Palais des Congrès - NAMUR

---

### **DISCOURS DU MINISTRE WALLON DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE** **CARLO DI ANTONIO**

Mesdames, Messieurs,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je m'adresse à vous dans le cadre de ces Etats généraux wallons de la Sécurité routière. En tant que Ministre wallon de la Sécurité routière, j'ai bien conscience des défis qui attendent la Wallonie en la matière, mais je tiens aussi à saluer le travail accompli ces trois dernières années.

En 2010, mon prédécesseur, Benoît LUTGEN, a mis en place le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. Je suis persuadé qu'il découvrira ce rapport avec beaucoup satisfaction.

Les recommandations présentées par le Conseil prouvent clairement l'intérêt de la création d'un tel organe ! Mais aussi la qualité de travail qui peut être atteinte lorsque l'on met autour de la table des hommes et des femmes, certes, aux intérêts très différents, mais travaillant tous dans le même but : plus de sécurité routière et moins de victimes sur nos routes.

Etablir un tel rapport, réunissant l'approbation des 30 membres du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière n'a pas du être chose aisée. Je tiens donc à les remercier pour cet excellent travail, tout comme les experts qui ont apporté leur éclairage.

Je voudrais aussi remercier plus particulièrement, Monsieur Patric DERWEDUWEN, Président de ce Conseil wallon de la Sécurité routière, qui a géré les différents groupes de travail et réussi à obtenir un rapport d'une très grande qualité.

Un document précieux sur lequel le Gouvernement wallon va maintenant pouvoir s'appuyer pour atteindre ses objectifs en matière de sécurité routière.

Lors de la séance du Gouvernement wallon du 7 juin dernier, j'ai en effet pu obtenir de tous mes collègues un engagement à collaborer aux réponses que j'apporterai à ces recommandations en tant que Ministre wallon de la Sécurité routière.

TOUS les membres du Gouvernement wallon ont donc très clairement montré leur volonté de donner suite à ce travail, en fonction de leurs domaines de compétences. Je ne peux que me réjouir de ce signal.

Les recommandations du rapport qui vient de nous être présenté par M. DERWEDUWEN sont nombreuses. Je ne pourrai en aborder que certaines d'entre elles ce matin.

## RECOMMANDATIONS

### 1) AMÉNAGEMENTS DES VOIRIES

Comme vous le savez, une cartographie des zones à risque a été établie sur base des analyses des procès verbaux dressés par les services de Police lors d'accidents.

Grâce à ce travail, nous avons pu mettre en place un « Plan Routes » pour sécuriser, rénover et réhabiliter l'ensemble du réseau routier régional en profondeur. C'est un travail de longue haleine qui demandera encore un peu de patience aux usagers de la route. Si l'on commence à en voir les effets positifs, 2 ou 3 ans seront nécessaires pour se rendre véritablement compte du travail accompli.

Je partage tout à fait la vision du Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité routière sur la « responsabilité partagée ». Si l'utilisateur de la route doit impérativement adopter un comportement responsable, les administrations doivent quant à elles concevoir des « routes qui pardonnent ».

La majorité des accidents sont dus à une erreur de conduite mais en tant que gestionnaire de voirie, nous devons veiller à ce qu'ils aboutissent le moins possible à des blessures graves ou mortelles.

Les obstacles latéraux, en particulier, aggravent considérablement les conséquences des sorties de route et provoquent ainsi près de 200 tués par an en Wallonie (environ 50% du nombre total pour la période 2005-2009). Le traitement des obstacles latéraux le long des voiries constitue donc un enjeu de sécurité considérable et est devenu l'une des grandes priorités des audits et inspections de sécurité routière menés dorénavant en Wallonie.

Il est d'ailleurs de la volonté du Gouvernement wallon de généraliser ces audits aux voiries communales et provinciales. Des démarches seront entreprises dans ce sens par le Gouvernement wallon après l'évaluation d'une année d'application sur le réseau routier structurant.

Je sensibiliserai également prochainement la SOFICO et la Direction générale des routes du SPW à prévoir un budget spécifique annuel destiné au traitement de ces obstacles latéraux le long des voiries régionales. Comme le recommande le CSWSR, une hiérarchisation au préalable des zones à traiter sera également réalisée.

Il est aussi nécessaire d'aborder la question des constructions d'habitations en bord de route. La sécurité routière et la mobilité doivent être mieux prises en compte dans ce cadre. Le sentiment d'insécurité ressenti par les riverains, les aménagements de sécurisation alors nécessaires, la création de contournements routiers sont autant de conséquences qui méritent une réflexion à plus long terme afin de veiller au confort et à la sécurité de chacun.

Un groupe de travail entre les différentes administrations concernées a été lancé à ce sujet. Cela permettra de proposer au Gouvernement wallon des principes généraux d'aménagement, d'urbanisme, de gestion et de police du réseau routier régional selon la hiérarchie et la catégorisation du réseau, comme le réclame le Conseil.

## 2) EDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES ÉCOLES

Je voudrais maintenant revenir sur ce concept de « responsabilité partagée ». Trop souvent, on lit dans la presse « la route a encore tué ». Mais a priori, ce n'est pas la route qui tue mais bien le comportement de l'utilisateur. Il faut donc veiller à le responsabiliser et ce dès le plus jeune âge !

Je partage tout à fait les recommandations du Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité routière concernant l'éducation à la sécurité routière dans les écoles. Et plus particulièrement la nécessité d'un continuum éducatif à différentes étapes de la scolarité de l'enfant et de l'adolescent, qui soit en lien avec son évolution dans de le trafic routier.

Le Gouvernement wallon soutient actuellement différentes ASBL spécialisées en la matière. Le passage du Brevet du Cycliste proposé à 9.000 enfants d'écoles primaires en Wallonie avec l'asbl Provélo ou encore la sensibilisation à un comportement responsable des adolescents sur leurs deux roues motorisées par l'asbl FEDEMOT sont d'excellents exemples. Il faut maintenant essayer de généraliser de telles actions au sein des écoles.

J'ai déjà pris des contacts avec Madame la Ministre de l'Enseignement obligatoire de la Fédération Wallonie-Bruxelles, Marie-Dominique SIMONET, afin qu'elle étudie la question. Elle nous fera état de sa réaction à ce propos après la pause.

## 3) LA SENSIBILISATION

Comme je le disais, beaucoup de choses ont été réalisées ces trois dernières années, notamment en matière de sensibilisation.

Vous aurez pu le constater, les campagnes d'affichage en Wallonie ont pris une nouvelle orientation, et ce, grâce à la SOFICO. Elles s'inscrivent dorénavant dans une stratégie beaucoup plus élaborée où des actions de terrain sont développées en parallèle et des partenariats sont créés avec les services de Police, l'IBSR et des associations. Car, comme le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière le mentionne dans son rapport, c'est bien par des campagnes intégrées de sensibilisation-répression que nous obtiendrons des changements de comportements des usagers de la route.

Cependant, afin d'assurer au mieux ces campagnes de sensibilisation-répression, je pense aussi comme le CSWSR, qu'il est temps que la Wallonie mette en place une structure qui puisse disposer des moyens nécessaires pour coordonner et cibler d'avantage des actions efficaces. La première mesure forte que nous devons mettre en œuvre est bien celle là.

La régionalisation des compétences de l'IBSR est également une opportunité que la Wallonie doit saisir pour aller de l'avant en la matière.

La mise en place d'une politique volontariste et intégrée de sensibilisation et de répression sur des thèmes majeurs de sécurité routière en Wallonie induit la création de cette structure qui puisse travailler en étroite collaboration avec les services de Police et tous les acteurs concernés par la sensibilisation en la matière.

Cette structure pourrait également accueillir, comme le réclame le CSWSR, un pôle de coordination de l'assistance aux victimes de la route et un autre, sur le suivi des plans d'actions en sécurité routière des zones de police locale, notamment suite à la régionalisation du Fonds des Amendes.

Le CSWSR serait intégré à cette structure en tant qu'organe de réflexion indépendant, accompagné par une cellule d'appui et d'étude des statistiques spécifiques à la Wallonie.

#### 4) UN PARTENARIAT AVEC LES SERVICES DE POLICE

Les contrôles de vitesse font également partie de cette démarche de sensibilisation des usagers de la route. En effet, les radars sont devenus un moyen pour diminuer le nombre d'accidents. Il s'agit d'**outils**, j'insiste sur ce point, de prévention et de répression en matière de sécurité routière, et non pas d'un moyen de faire rentrer de l'argent dans les caisses publiques. Je pense que c'est un signal essentiel qu'il faut sans cesse rappeler.

20 radars répressifs fixes ont été placés en 2010 par le Service Public de Wallonie : 18 sur autoroutes et 2 sur la RN 5, et ce uniquement dans des zones à risques.

Conformément à ma volonté de ne pas « piéger » les automobilistes mais bien de les ramener à la bonne vitesse et d'attirer leur attention sur le danger de la zone traversée, la présence d'un radar est annoncée par des panneaux.

Ayant constaté une diminution de 40% du nombre de tués sur les autoroutes wallonnes en 2010, justement l'année où 18 radars ont été installés, j'ai décidé de poursuivre cette politique et d'installer 13 radars supplémentaires d'ici la fin de cette année. Des radars tronçons seront également prévus les années suivantes.

Mais je voudrais aussi et surtout attirer votre attention sur une **Convention de partenariat de sécurité routière** qui a été signée dernièrement entre le SPW, la Police fédérale, la SOFICO et les zones de police locale en Wallonie.

Pour la première fois, les zones de police locale disposeront d'un soutien financier de la Wallonie pour l'installation de radars fixes ou mobiles à proximité de zones à risque identifiés par le SPW ; mais également de voitures-tonneau pour sensibiliser les usagers au port de la ceinture, de balances mobiles pour effectuer des contrôles de surcharge des poids lourds en collaboration avec la police domaniale, et de toute une série d'autres services.

En effet, il était inconcevable de continuer à sécuriser les voiries régionales sans établir une véritable collaboration avec les services de police. Il arrive régulièrement que des aménagements routiers ne suffisent pas pour sécuriser un tronçon dangereux. Dorénavant, grâce à ce partenariat, une politique cohérente de sécurisation pourra être menée en Wallonie.

#### 5) LES ACCIDENTS DE WEEK-END

La Wallonie organise maintenant depuis deux ans une campagne de sensibilisation sur les « accidents de week-end » (et donc sur leurs causes : vitesse, alcool/drogues, fatigue, ...) durant les mois de mai et juin. Ces campagnes seront maintenues chaque année en collaboration avec les asbl spécialisées en la matière et les services de police.

Avec mes collègues du Gouvernement wallon, nous allons aussi tenir compte des recommandations du CSWSR afin d'élaborer une **politique de responsabilisation à la sécurité routière des organisateurs d'évènements festifs**. En effet, chaque week-end, des familles sont informées du

décès d'un proche suite à un accident de la route qui malheureusement survient trop souvent au retour d'une soirée. Un moment de fête qui se transforme en cauchemar...

Nous devons aider les communes à prendre des mesures pour encadrer au mieux toute autorisation donnée à l'organisation d'évènements sur leur territoire. La création d'un label qui serait octroyé à une soirée qui veille à sensibiliser à un retour en toute sécurité est une piste à creuser au plus vite. Nous devons donc soutenir d'avantage les lieux festifs qui organisent des actions de sensibilisation à la sécurité routière et encourager les autres à faire de même.

## 6) LA SÉCURISATION DES CHANTIERS

Il est un fait indéniable que notre réseau routier et autoroutier n'est pas en bon état. C'est pourquoi mon prédécesseur a lancé un « Plan Routes » dont nous commençons à voir les premiers résultats. Bien entendu, cela demande du temps et la réalisation d'un nombre important de chantiers. Des chantiers devenant provisoirement des zones à risque.

Nous essayons de minimiser au maximum ces risques, tant pour les usagers de la route que pour les ouvriers qui travaillent chaque jour dans ces chantiers (et parfois même de nuit). Des campagnes de sensibilisation ont été réalisées sur le sujet, des radars préventifs et répressifs sont régulièrement installés pour sensibiliser chacun aux respects des limitations de vitesse en vigueur.

Malheureusement, bien trop souvent, les automobilistes ne perçoivent pas que la vitesse qu'ils pratiquent peut être extrêmement « dangereuse » vis-à-vis des ouvriers présents à quelques mètres. Il suffit de se mettre quelques secondes à la place de ces ouvriers pour comprendre les risques réels qu'ils encourent lorsqu'un automobiliste décide de ne pas respecter les limitations de vitesse.

Pour autant, cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas améliorer la sécurité de nos chantiers. Nous continuerons donc à veiller à limiter autant que possible la répétition de chantiers et à une meilleure coordination de ceux-ci. Comme le recommande le CSWSR, je proposerai également à un groupe de travail d'experts en la matière de me proposer une nouvelle check-list des aspects sécurité routière à respecter lors d'un chantier. Nous essaierons aussi d'améliorer encore la communication autour de ces chantiers que cela soit en termes de signalisation mais aussi de pertinence des informations diffusées.

Enfin, suite au Décret « Sécurité Routière » du 22 décembre 2010, des inspections de sécurité routière des chantiers ont été mises en place. Je veillerai à ce que ces inspections puissent rapidement prendre de l'ampleur.

D'autres mesures seront bien évidemment encore prises suite aux recommandations du CSWSR. **Le but de mon exposé n'est pas ici d'être exhaustif mais plutôt de vous prouver que tout ce travail mené par ce Conseil supérieur, sera suivi de faits.**

## 7) LA SÉCURITÉ DES MOTARDS

Pour la première fois de son histoire, la Wallonie a lancé au moins de juin une campagne de sensibilisation concernant la sécurité des motards. Celle-ci se poursuivra jusqu'au mois d'août en collaboration avec FEDEMOT, les Messieurs Motos du SPW, les services de police et l'IBSR.

De telles campagnes seront réalisées chaque année tant à l'attention des automobilistes que des motards, comme le recommande le CSWSR. Car si la Belgique ne dispose pas à ce jour

d'informations plus précises sur les causes des accidents impliquant un motard, on peut déjà néanmoins constater que ces accidents sont souvent liés à l'absence de compréhension réciproque entre motards et automobilistes dans la circulation. Il est donc essentiel de sensibiliser d'une part les motards à une conduite défensive et d'autre part les automobilistes à une plus grande attention envers les motards.

L'étude de l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) réalisée en 1999-2000 dans cinq pays européens révèle d'ailleurs que le facteur « humain » constitue la grande majorité des causes des accidents impliquant un motard. Il serait lié au conducteur de l'autre véhicule dans 50 % des cas et au motard lui-même dans 37 % des accidents. Quant au facteur "environnement", il intervient dans près de 8 % des cas.

Une étude de l'IBSR en cours de réalisation (dont la parution est prévue début 2013) devrait pouvoir approfondir tout cela.

Bien entendu, cette sécurisation des motards ne se limite pas à de la sensibilisation. Des aménagements concrets sont réalisés chaque jour par la Wallonie.

Outre l'application du « Plan Routes » de rénovation et de réhabilitation en profondeur du réseau routier régional, la pose de lisses sous les rails de sécurité suivant les lieux identifiés par l'asbl FEDEMOT se poursuit. Il en est de même pour le renouvellement progressif du marquage routier avec un certain degré de rugosité tel que prévu dans le nouveau cahier de charges « QUALIROUTES » de la Wallonie.

Enfin, la réalisation d'audits et d'inspections de sécurité routière prenant en compte les deux roues motorisées devrait dorénavant mener à des aménagements plus adéquats pour les motards sur le réseau routier régional. Reste à convaincre les communes à faire de même.

C'est d'ailleurs pour cette raison que j'ai proposé récemment que les échevins des Travaux des communes aient dorénavant également la compétence « Sécurité routière » dans leurs attributions. Cela les amènerait à tenir compte de manière systématique des différents types d'usagers qui fréquentent leurs voiries.

Je souhaite que la dynamique régionale en matière de Sécurité routière trouve un retentissement dans les communes wallonnes.

D'ailleurs, la Direction générale des routes du SPW rédige en ce moment un guide à destination de tous les gestionnaires de voiries pour une meilleure prise en compte des motards dans l'infrastructure. D'autres guides sont également à leur disposition, notamment concernant la sécurisation des abords d'écoles, des passages pour piétons et des cyclistes, l'application de limitations de vitesse cohérentes avec l'infrastructure existante, ou encore sur le traitement des obstacles latéraux.

Concernant l'immatriculation des cyclomoteurs A et B, je sais mon homologue fédéral très sensible à la question. Je pense qu'il devrait prochainement apporter des éléments de réponse positifs à cette recommandation.

Après ces Etats généraux de la Sécurité routière, je chargerai le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière de mettre en place un groupe de travail sur la régionalisation de la formation à la conduite et des centres d'examen. Car on le constate rapidement à la lecture des différentes recommandations, de nombreuses pistes de solution pourraient se trouver dans cette formation à la conduite en vue de l'obtention du permis de conduire.

## **8) LES PEINES JUDICIAIRES ÉDUCATIVES**

Concernant les peines judiciaires éducatives, j'organiserai une rencontre avec les Ministres fédéraux concernés afin d'obtenir une politique cohérente et soutenue en la matière au minimum au niveau wallon.

Nous verrons également avec le Gouvernement wallon quelles sont les réponses que nous pourrions déjà apporter au niveau régional.

## **9) VICTIMES DE LA ROUTE**

Je voudrais terminer mon intervention par un point essentiel de la Sécurité routière que sont les victimes de la route.

La perte d'un proche suite à un accident de la route ou encore être soi-même victime d'un accident est une souffrance difficile, voire insupportable.

La Wallonie doit pouvoir apporter une aide coordonnée et cohérente à ces personnes afin qu'elles ne soient pas victimes une deuxième fois par le système quelquefois « froid » des procédures administratives et autres démarches à accomplir.

Il existe actuellement différents services pour soutenir les victimes : l'assistance policière aux victimes lors de la survenance des faits, l'accueil des victimes lorsque les procédures judiciaires sont lancées, et l'aide aux victimes qui est plus orientée sur l'aide psychologique à long terme. Cela demande une certaine coordination.

Différentes démarches seront entreprises dans ce sens mais également vers les autorités fédérales afin d'aboutir à une concrétisation rapide.

Le baromètre de l'IBSR faisait état pour l'année 2011 de 371 tués, 1.688 blessés graves et 15.886 blessés légers en Wallonie. Cela fait un total, pour une seule année, de 18.000 personnes ayant subi des conséquences physiques suite à un accident de la route. C'est énorme !

De plus, ne sont pas comptabilisées ici les personnes qui, même si elles n'ont pas de séquelles physiques, sont marquées psychologiquement par leur accident.

A tout cela il faut encore ajouter les conséquences pour les proches de ces victimes. Vous l'aurez compris, l'enjeu de cet accompagnement de qualité des victimes de la route est primordial.

## **CONCLUSION**

Je terminerais mon intervention en rappelant à tous que le Gouvernement wallon ne compte pas laisser ces recommandations sans réponse.

Certaines mesures prendront plus de temps à être appliquées que d'autres mais vous pouvez compter sur mon dynamisme et mon dévouement à la sécurité routière pour faire évoluer positivement les choses dans le bon sens, avant la fin de cette législature.

Merci pour votre attention

Carlo DI ANTONIO