

INTERPELLATION À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR « LES ETATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

INTERPELLATION À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR « LA NÉCESSAIRE AMPLIFICATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET SES IMPLICATIONS EN RÉGION WALLONNE »

QUESTION ORALE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR « LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES »

QUESTION ORALE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR « LES ETATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

QUESTION ORALE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR « L'AMÉNAGEMENT DE PASSAGES POUR PIÉTONS PRÈS DES ÉCOLES DANS L'ARRONDISSEMENT DE VERVIERS »

QUESTION ORALE À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR « LES MOTARDS ET LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES »

Mme Véronique Bidoul (MR). – J'aimerais vous entretenir sur les États généraux de la Sécurité routière en Région wallonne. Le constat est unanime. La Région wallonne affiche le plus mauvais bulletin en matière de sécurité routière en 2006. 503 morts dans les trente jours ont été recensés, ce qui représente une diminution de 11 % alors que la Région de Bruxelles affiche,

elle, une réduction de 36 % et la Flandre de 35 %. Le nombre de décédés « 30 jours » par milliard de véhicules/kilomètres parcourus sur autoroute place aussi la Région wallonne parmi les mauvais élèves. En 2006, le nombre de tués sur place a même augmenté de 7,1 %. La situation est plus que préoccupante. Chaque année la Région wallonne indemnise les victimes de la route à hauteur de 4,5 millions d'euros. 46 % des accidents sont dûs aux infrastructures. La condamnation du MET devant le tribunal de Police de Charleroi confirme la jurisprudence selon laquelle la responsabilité du gestionnaire peut être engagée. Il est donc capital d'assurer l'entretien de nos routes. Or, les revêtements routiers en Région wallonne ne sont renouvelés que tous les 25 ans, contre 8 ans pour la France. Le MET manque de moyens humains et financiers. Ce type de travaux nécessite d'importantes qualifications techniques. Or, on constate que le personnel qualifié est souvent peu nombreux et en fin de carrière. Le statut précaire de ce personnel explique le débauchage massif des jeunes agents qualifiés par des entreprises privées. Les autoroutes wallonnes sont équipées de caméras qui doivent permettre notamment au service du MET d'intervenir dans les meilleurs délais aux endroits stratégiques. Alors qu'elles ont un rôle prépondérant, sur les 11 caméras que compte la Région wallonne, 2 ne fonctionnent pas et 4 sont mal cadrées. La Wallonie compte actuellement 75 radars communaux et 16 nouveaux sont prévus pour 2000. Au vu des 1.118 radars flamands, l'effort budgétaire wallon est plus que relatif. Les 250.000 euros complémentaires paraissent dérisoires quand des chercheurs estiment à 208.000 euros le placement et l'entretien d'une seule caméra. Je note par ailleurs la disbrouille au sein du Gouvernement sur ce sujet. Les tensions trouvent même écho dans la presse, où les critiques de votre Collègue, le Ministre Antoine, sont à peine voilées : « Vous pouvez et vous devez faire mieux. » 100 millions d'euros sont alloués, en 2007, à l'entretien des routes. Selon de nombreux experts européens, ce sont pourtant 270 millions d'euros qui seront nécessaires à la mise en place d'un système de gestion et d'entretien efficace. Toujours en ce qui concerne les routes régionales, il faut ajouter que votre nouvelle organisation des articles budgétaires pour l'entretien a eu de lourdes conséquences sur le terrain : ce

sous-investissement de la Région débouche inévitablement sur une gestion inefficace de la problématique. On constate encore nombre de retards dans l'adjudication de certains marchés Le Gouvernement affichait pourtant, dans le cadre de la DPR, une politique volontariste de mobilité solidaire et soucieux de l'environnement. Il s'était notamment engagé à ce que les deux roues soient davantage pris en compte dans l'aménagement de la voirie. Les abords d'école devaient être sécurisés. Un système de transports publics de nuit devait être instauré le week-end. La complémentarité transports en commun – vélo devait être renforcée. Seul 1 % des Wallons va au travail en vélo, contre 12 % des Flamands. Que fait donc le Gouvernement ? La problématique des voiries provinciales m'interpelle aussi. La question de leur transfert vers la Région est réglé, mais sa réalisation effective se fait attendre. En effet, les agents attendent que le Gouvernement détermine, dans un arrêté d'exécution, la date et les modalités de transfert du personnel provincial. Qu'attend le Gouvernement pour clarifier la situation ? À cause de cette attitude, plus de 700 kilomètres de voirie sont à l'abandon depuis 2004. La situation n'est pas meilleure au niveau des routes communales. Les 52 millions d'euros annoncés par le Ministre Courard seront essentiellement utilisés pour l'égouttage et des aménagements de sécurité. Il est pour le moins paradoxal d'investir dans de nouvelles installations alors que le réseau existant n'est pas entretenu, faute de moyens. Il faut aussi mentionner le malaise des agents du MET face à l'externalisation des compétences que le Gouvernement favorise depuis le début de la législature. Le Conseil supérieur de la Sécurité routière annoncé aux Etats généraux s'inscrit dans cette dynamique. Néanmoins, le coût pharaonique et la pertinence de ces doublons posent question. La Commission fédérale pour la sécurité routière ne réunit-elle pas déjà l'ensemble des acteurs en matière de sécurité routière ? Chacun semble y aller de sa petite idée médiatique. Que dites-vous de l'annonce du Ministre Antoine qui envisage d'interdire le trafic de l'ensemble des poids lourds le dimanche ? Cette proposition est-elle soutenue par l'ensemble du Gouvernement ? Quel est l'objectif chiffré d'une telle mesure ? Le réseau wallon pourra-t-il supporter le trafic des poids lourds concentré sur cinq jours ? Lors des Etats généraux

wallons, l'exemple français a été cité. La présence du Président et de l'ensemble des Ministres illustre la volonté de faire de la sécurité routière une véritable priorité. La situation wallonne est très différente. Ainsi, alors que la Communauté française est sévèrement critiquée et que la Ministre-Présidente prône le rapprochement entre Communauté et Région, il est étonnant de voir qu'aucun représentant du Gouvernement de la Communauté française n'a participé, ni même assisté, à la journée d'étude. Il en va de même pour notre Ministre-Président. Nos concitoyens n'ont que faire des déclarations d'intention. Ils attendent du concret. Pour remplir son objectif, la Région wallonne doit mettre en place des mesures fortes, rapides et ciblées. Elle doit s'en donner les moyens. Quelles mesures fortes, rapides et ciblées comptez-vous mettre en oeuvre pour diminuer le nombre d'accidentés de la route ? Quels moyens réels seront dédiés à la réalisation d'une véritable politique de sécurité routière ?

M. Michel de Lamotte (cdH). – Monsieur le Ministre, vous connaissez ma préoccupation, ainsi que celle de l'ensemble du Groupe cdH, pour la sécurité des routes wallonnes. Si les routes belges sont globalement devenues plus sûres ces dix dernières années, nous savons tous que la Flandre et Bruxelles enregistrent des progrès nettement supérieurs à ceux de notre Région. Bien sûr, on peut toujours relativiser et se féliciter de compter moins d'accidents corporels que la Flandre. La situation demeure néanmoins très préoccupante en Wallonie et, notamment, dans la Province du Hainaut qui compte les routes les plus meurtrières du pays. A elle seule, elle totalise 182 décès en 2006. Un article, paru hier dans les journaux du groupe SudPresse, confirme le retard qu'accuse la Wallonie et épingle le peu de contrôles, le manque de moyens et de volonté politique. Les premiers Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie, qui se sont tenus la semaine dernière à Namur, étaient donc une initiative attendue, nécessaire et importante pour notre Région. Vous avez d'ailleurs, à cette occasion, annoncé deux projets :

- un protocole d'accord entre la Région et la Police fédérale, fixant les obligations de chacune des parties afin d'améliorer les contrôles autoroutiers ;

- *l'installation d'un Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. Cet organe sera une plate-forme de concertation, d'écoute et de propositions pour les acteurs wallons en matière de sécurité routière.*

Ces projets sont un premier pas dans la bonne direction. Un premier pas, parce qu'ils doivent impérativement être assortis d'actions concrètes. Et, bien évidemment, de résultats tangibles, au risque de n'être que de simples effets d'annonce. Je souhaiterais donc obtenir des précisions et des éclaircissements. Des éclaircissements tout d'abord, concernant le rôle du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. En quoi ce nouvel organe se différenciera-t-il, hormis de sa dimension régionale, de la Commission fédérale en la matière dans lequel sont représentés la plupart de ces acteurs ? Ensuite, comment parler de la signature d'un protocole d'accord entre la Région et la Police fédérale sans évoquer la problématique des radars ? Nous connaissons tous les différences qui nous séparent de nos voisins du Nord. La Flandre totalise aujourd'hui 1.118 radars automatiques alors qu'en Wallonie, nous n'en comptons que 75, tous sur le réseau communal. Quant aux abords des autoroutes wallonnes, on constate que les boîtiers y sont soit vides, soit absents de 16 points noirs du réseau routier. C'est un choix politique. La Flandre a décidé d'investir massivement dans le déploiement de radars. Certes, tous ne sont pas des radars mesurant la vitesse, mais également des outils de contrôle des véhicules franchissant les feux au rouge. Cependant, tous sont bel et bien des outils de prévention et participent à sécuriser les usagers de la route. Les radars ont souvent été l'objet de discussions en Commission du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. Vous y avez toujours renvoyé la responsabilité vers la Police fédérale, justifiant que, je cite : « la problématique des radars était du ressort de la police et que le Ministre des Travaux publics est, pour sa part, en charge de la route. Le contrôle de la vitesse est réalisé par la police et la sanction éventuelle est décidée par le juge. À chacun son rôle ! ». À chacun son rôle, certainement. Et la Région doit assurer le sien. Ce protocole d'accord signé lors de ces États généraux doit permettre d'aboutir à une politique et à une coordination efficaces en la matière. Quels seront les effets concrets de ce protocole d'accord ? Permettra-t-

il d'enfin mieux équiper les boîtiers de radars le long des axes autoroutiers ? Est-il, par ailleurs, exact que la Région octroiera des subsides pour le placement de radars fixes par les Communes, à hauteur de 75 % ? Instituez-vous une période test pour évaluer l'impact des radars sur certains axes routiers ? Un réel changement de mentalité implique malheureusement le besoin de sanctions réelles. Ainsi, en France, l'annonce et la mise en place du dispositif de contrôle sanction automatisé ont indéniablement participé à la baisse importante de l'accidentologie routière depuis fin 2002. En trois ans et demi, ce sont plus de 8.000 vies qui ont été sauvées. Le rapport de l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière de mars 2006 estime que la baisse de la vitesse a contribué pour 75 % à ce résultat. Enfin, les radars ne sont évidemment pas les seuls dispositifs qui permettent d'améliorer la sécurité de nos routes. La sécurité routière passe aussi inévitablement par un aménagement adéquat des voiries. Vous nous déclariez d'ailleurs préférer aux radars un investissement dans les infrastructures. Quels sont vos autres projets dans ce domaine ? Certaines interventions peuvent parfois apporter une réponse rapide à des problèmes de sécurité. Disposons-nous d'un cadastre, à jour, des actions prises et à prendre à ce niveau ? Au cours des Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie, M. Lemlin, Secrétaire général du MET, a par ailleurs plaidé pour la mise en place systématique d'audits de sécurité routière qui seraient réalisés par des consultants indépendants agréés pour tous les aménagements entrepris sur les routes. Pouvez-vous nous donner de plus amples informations à ce sujet ? Vous avez déclaré, en mars dernier, vouloir identifier les zones à haut risque afin d'y remédier. Quelles mesures avez-vous déjà prises ? Prévoyez-vous un plan d'aménagement des lieux reconnus comme dangereux ? Dans sa Déclaration de Politique Régionale, le Gouvernement wallon s'est fixé comme objectif de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves sur les routes d'ici 2010. En effet, il y avait :

- 9.583 tués et blessés graves en 2002 ;*
- 8.096 tués et blessés graves en 2006.*

Il faudrait donc, en 2010, ne plus être qu'à 4.700. Le défi est bien réel, si nous ne voulons plus être à la traîne. Nous devons prendre nos responsabilités.

Espérons que les Etats généraux de la Sécurité routière, et plus précisément le protocole d'accord entre la Région et la Police fédérale, permettent des avancées significatives. Nous ne pouvons plus accepter de renvois nonchalants vers d'autres niveaux de pouvoir, vers la Police fédérale. La Wallonie a besoin, dès aujourd'hui, d'une réelle stratégie et d'une politique de Sécurité routière proactive. Cette politique doit être basée sur des objectifs quantifiés et réalisables et elle doit être développée de concert avec les acteurs importants œuvrant dans ce domaine. Pour que nos routes soient plus sûres demain, c'est aujourd'hui que nous devons nous mettre au travail. Et nous comptons tous, Monsieur le Ministre, sur votre participation active pour y aboutir.

Mme Eliane Tillieux (PS). – *La tenue des premiers Etats généraux de la Sécurité routière ainsi que l'actualité récente nous ont rappelé que la première cause de mortalité chez les moins de 15 ans est l'accident de circulation. Ces dernières semaines, la presse a fait écho de la disparition tragique de nombreux jeunes. A Liège, le quartier sainte-Margueritte s'est ému de la mort d'une fillette de sept ans, renversée par une voiture avec sa maman à quelques dizaines de mètres de son école. Plus récemment encore, un enfant de dix ans a perdu la vie à Beho, en traversant la chaussée. À Gembloux, hier, il y a encore eu un grave accident qui a occasionné trois morts. Vous le disiez encore ce matin : l'important réside moins dans l'équipement de radar que dans le développement du sentiment de « peur du gendarme ». En effet, les conducteurs lèvent plus le pied s'ils craignent une quelconque infraction, d'où, la nécessité d'un accord avec le Fédéral. Il importe bel et bien de mettre en route une plateforme de concertation et d'écoute sur ce dossier. Conscient du problème, le Gouvernement avait annoncé, dans sa Déclaration de Politique Régionale, vouloir réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves entre 2002 et 2010. De votre côté, vous avez mis un point d'honneur, depuis le début de la législature, à renforcer la sécurité sur nos routes. Vous venez ainsi d'annoncer l'investissement de quelques 250.000 euros destinés à équiper les autoroutes de radars. Aux abords des écoles, un effort a également été consenti ces dernières années pour améliorer la sécurité. Le 5 septembre dernier, vous*

inauguriez le premier passage piéton éclairé et sécurisé à proximité d'une école à Mortier, en région liégeoise. La création de plus de sept cents autres infrastructures de ce type est annoncée pour la rentrée 2008, soit un investissement de huit millions d'euros. M. le Ministre pourrait-il me dire où et quand des passages pour piétons de ce type seront installés en province de Namur ?

M. Daniel Senesael (PS). – *Les États généraux de la Sécurité routière se sont réunis. Il s'agissait d'une première pour les politiques wallons. Ils se sont penchés sur cet important problème de société. En termes d'accident routier, la Wallonie ne progresse malheureusement pas assez vite par rapport à la Flandre et à Bruxelles. D'autre part, concernant le nombre de décès sur les routes en Wallonie, le Hainaut occupe une place très préoccupante. Monsieur le Ministre, vous avez également fait mention d'un Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière qui pourrait se pencher sur le modèle français, et qui a été présenté comme une plate-forme de concertation, d'écoute et de propositions pour les acteurs wallons en matière de sécurité routière. Monsieur le Ministre, d'autres enseignements peuvent-ils être retirés de ces États généraux, outre les deux mesures tant citées dans la presse ? En ce qui concerne le nombre de décès en Hainaut, quelles conclusions pouvez-vous en tirer ? Vous êtes-vous penché sur le sujet ? Quelles solutions y apporter ? Pouvez-vous nous exposer davantage votre suggestion de mettre sur pied un Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière ?*

M. Herbert Grommes (cdH). – *Mes questions portent sur deux types d'usagers faibles. La première concerne la sécurité routière des enfants aux abords des écoles. Vous parliez d'aménager 700 passages pour piétons situés le long des routes nationales pour la rentrée 2008. Il s'agissait de prévoir un éclairage et une identification spécifiques, augmentant ainsi la visibilité de ces passages scolaires près des écoles. Avez-vous la liste des projets prévus dans la province de Liège ? Quels projets ont été retenus ? Je voudrais, par ailleurs, attirer votre attention sur la situation particulière d'un passage pour piétons du*

Village d'Ober-Emmels. Ma deuxième question concerne les motards qui sont particulièrement vulnérables dans le trafic. Ces derniers réclament haut et fort du MET que celui-ci accorde plus d'importance aux deux roues motorisées lors de l'entretien et de la conception d'infrastructures nouvelles ou à rénover. Les motards demandent de meilleures conditions d'adhérence de la moto sur la chaussée. Ils demandent qu'on prenne des mesures contre les marquages glissants au sol et soulignent qu'un entretien convenable doit éviter que des déformations et l'usure du revêtement routier puissent surprendre les motards et leur faire perdre l'équilibre. Ils demandent aussi de supprimer les éléments qui gênent la vue et que le nombre d'obstacles sur ou en bordure de chaussée soient limités. Merci de nous dire, Monsieur le Ministre, les mesures que vous prendrez prochainement au niveau des infrastructures routières afin d'assurer une plus grande sécurité des motards et, par la même occasion, des autres usagers de la route.

M. Jacques Gennen (PS). – *Beaucoup de choses ont déjà été dites au cours de cette interpellation. Je vais essayer d'apporter une plus-value. Je ne partagerai pas le point de vue de Mme Bidoul, puisque, selon elle, rien n'aurait été fait en Région wallonne en matière de Sécurité routière. C'est toutes les semaines que nous sommes interpellés par l'actualité cruelle qui s'étale dans les journaux. Que faut-il penser de tout cela ? Je voudrais profiter de ce débat pour élargir la réflexion. Nous savons combien les facteurs humains sont importants en matière de sécurité routière. Pour ma part, je préconise une approche globale et transversale de la problématique. Une politique efficace de sécurité routière consiste en des mesures proactives, notamment vis-à-vis des assuétudes, des mesures de répression, mais aussi des moyens afin d'augmenter l'efficacité de l'aide médicale urgente. C'est à cette réflexion et à cette nécessité de percevoir le problème de manière globale et transversale, que j'invite les Membres du Gouvernement. Qui dira que nous n'avons rien fait ? Qui dira que nous avons encore beaucoup à faire ?*

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Les premiers États généraux de la Sécurité routière en Wallonie ont eu lieu ce lundi à Namur, à l'initiative de la Région wallonne. On ne peut que s'en réjouir. Après des années de laxisme et de valse hésitation, le Gouvernement wallon commence sérieusement à s'occuper du problème. Les chiffres révélés par l'IBSR dans son rapport préparatoire à ces premiers États généraux wallons sont particulièrement inquiétants dans le Sud de la Belgique, alors que les statistiques des accidents s'améliorent dans le reste du pays. Entre 2000 et 2005, nos routes ont gagné en sûreté, le nombre de décès par an est passé de 1.600 à 1.089. Toutefois, les chiffres enregistrés à Bruxelles et en Flandre sont nettement supérieurs à ceux de la Wallonie. Et les raisons de cette différence sont multiples : moindre respect des limitations de vitesse, insuffisance des mécanismes de contrôle routier, manque de coordination des acteurs de la sécurité routière ou encore de stabilité de la législation, notamment. Diverses pistes ont été envisagées comme l'instauration d'audits de sécurité systématiques, proposée par M. Marc Lemlin, patron du MET wallon. Selon ce dernier, « le rapport coûts-bénéfices des aménagements de sécurisation est très positif ». La journée s'est clôturée par la ratification d'un protocole d'accord entre la Région et la Police fédérale. La structuration urbanistique et territoriale de la Flandre n'est évidemment pas celle de la Région wallonne. On peut néanmoins jeter un coup d'œil sur la politique qui y est menée. La méthode flamande pour diminuer le nombre d'accidents de la route s'appuie largement sur un contrôle et une répression accrues : radars, police plus présente, sanctions et amendes plus nombreuses et mieux perçues. Il faut cependant ne pas s'arrêter à ce constat. D'autres mesures sont nettement plus sympathiques : éducation (enfance, jeunesse, jeunes conducteurs) et aménagements du réseau routier (zones 30 effectivement aménagées aux abords des écoles). De ce point de vue, il n'y a rien qui procure une plus grande fausse sécurité pour les enfants que les zones 30 non aménagées aux abords des écoles. Il semble néanmoins un peu facile de vouloir tout mettre sur le dos des automobilistes alors que la politique du Gouvernement wallon continue à privilégier outrageusement le mode de transport routier, qu'il s'apprête à investir 800 millions d'euros dans des

infrastructures autoroutières et, qu'en même temps, il s'avère incapable d'entretenir convenablement le réseau routier et autoroutier existant. De tous mes excellents Collègues Députés-Bourgmestres ou Députés-Échevins, j'en connais peu qui s'estiment satisfaits des moyens financiers mis à leur disposition par le Gouvernement wallon pour l'entretien de leurs voiries communales, pour ne même pas parler des aménagements de sécurité pourtant indispensables. Faut-il aussi rappeler que le MET vient d'être condamné au civil pour avoir causé la mort de deux motards par défaut d'entretien de voirie ? L'amélioration de la sécurité routière doit devenir une priorité gouvernementale. Encore faut-il que cette soudaine prise de conscience d'un Ministre qui est responsable depuis 1999 et qui a longtemps tenu un discours du laisser-faire ne constitue pas une nouvelle fois un moyen de se défaire, en faisant porter toute la responsabilité et le poids de la situation actuelle sur nos concitoyens au volant. Soyons clairs, la sécurité routière commence par une révision des priorités budgétaires et d'investissement du Gouvernement wallon dans les modes de transport et l'adaptation des moyens budgétaires aux nécessités de l'entretien des réseaux routiers existants. J'espère que vous allez appuyer ma demande de création d'une Commission spécifique de la sécurité routière de notre Région.

M. Christophe Collignon (PS). – *J'ai entendu beaucoup d'interventions qui font preuve de bon sens. S'il est vrai que les chiffres sont assez élevés en Région wallonne, il faut évidemment les relativiser. Le territoire wallon n'est pas comparable, ne fût-ce que par ses caractéristiques géographiques, à la Flandre ou la Région bruxelloise. La densité de circulation a également son importance. Il est, en effet, plus difficile d'avoir un accident quand on roule au pas, comme dans la Capitale. S'il faut relativiser les données, il faut aussi être objectif et reconnaître qu'un effort doit intervenir. Nous pouvons et nous devons mieux faire.* – *M. Charles Janssens, Secrétaire, prend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 14 minutes.*

La matière de la sécurité routière est éclatée entre pouvoir fédéral, Régions et même pouvoirs locaux. Rien qu'au niveau régional, deux Ministres sont concernés. Sans entrer dans une polémique stérile sur la volonté flamande de

régionalisation, il faut entamer une réflexion sur une coordination de la politique de sécurité routière en Région wallonne, en souhaitant que, dans un prochain Gouvernement, un seul Ministre wallon soit responsable de ces deux matières. Je ne vois pas pourquoi on changerait de règles quand on change de Région, alors qu'il faut harmoniser les choses au niveau européen. Cependant, la Région wallonne doit mener une politique spécifique. J'ai une proposition pragmatique à formuler. Il serait opportun de nommer un Commissaire général à la sécurité routière. Ce serait un outil relativement souple. Par ailleurs, je souhaite évoquer la politique à l'égard des camions. J'avais demandé, il y a un an, que l'on prévoit une interdiction de dépasser pour les camions lorsqu'il y a deux bandes. Le Ministre wallon de la Mobilité a, quant à lui, proposé d'interdire la circulation des camions le dimanche, mais il n'a pas été appuyé par les organisations syndicales. Je sais qu'il y a des initiatives intéressantes dans les pays limitrophes. Une proposition équilibrée consisterait à ne pas interdire les camions le dimanche, mais de le faire lors des jours fériés et les jours de départ en vacances. En cette matière, il ne s'agit pas de proposer des mesures populaires. Il importe surtout de ne pas avoir de tabous et de voir les choses d'une manière globale, en analysant ce qui se fait à l'étranger. Je pense, par exemple, au permis à points qui est utilisé en France. Il ne faut pas rejeter d'un revers de la main tout ce qui se fait en matière de sécurité. Une étude sérieuse doit être réalisée à ce sujet.

M. Dimitri Fourny (cdH). – *La sécurité routière concerne le Fédéral et les Régions. Il y a trois aspects importants en cette matière : l'infrastructure pour laquelle la Région wallonne est compétente, le comportement des conducteurs eux-mêmes qui relève de la politique préventive fédérale et la répression, c'est-à-dire tout ce qui touche aux sanctions et aux radars, par exemple. Monsieur le Ministre, nous devons réfléchir à un lieu de concertation entre le Fédéral et les Régions pour aborder ces trois aspects. Un appel clair peut être lancé au Fédéral pour envisager des politiques communes et concertées. J'en viens maintenant à la problématique de la circulation sur les autoroutes et de la présence de camions. C'est un problème très important en Province de*

Luxembourg où la fermeture des frontières limitrophes entraîne un afflux de camions le long de nos autoroutes. Les lieux de parking deviennent de véritables dépotoirs et la Police fédérale doit intervenir. Ne faudrait-il pas limiter ou interdire ce genre de pratiques. La question doit être posée maintenant au Fédéral et à la Région. Je signale qu'une telle interdiction a cours dans d'autres pays. Par ailleurs, beaucoup de camions s'arrêtent la nuit le long des autoroutes car les chauffeurs doivent respecter les heures de conduite. Monsieur le Ministre, il faut aménager les parkings pour éviter des problèmes. Je pense, par exemple, à ces camions qui s'arrêtent la nuit sur la bande d'arrêt d'urgence de la E411. Il faut également se pencher sur le comportement des conducteurs et, surtout, des jeunes conducteurs qui, le week-end, sont impliqués dans de nombreux accidents et alimentent les pages des nécrologies des accidents qui ont lieu à des heures très tardives. Monsieur le Ministre, ne serait-il pas possible d'imposer, sur tout le territoire, des heures de fermeture identiques aux débits de boissons, pour éviter des « transhumances » entre les bars et les discothèques ? Voilà la réflexion que je voulais apporter.

M. Pol Calet (PS). – *Monsieur Wesphael l'a déjà évoqué, la Région wallonne et le MET ont été reconnus civilement responsables de la mort de deux motards en 2004 sur une route de la Basse-Sambre. L'expertise a démontré que le mauvais état de la route était en cause. Le Tribunal de Police a reconnu les négligences de la Région wallonne qui aurait dû réparer la route. Elle est condamnée à payer 7.500 euros à chaque proche des victimes. Elle devra aussi payer des dommages et intérêts aux motards rescapés. Du moins, si elle n'interjette pas appel. Ce type de recours pose problème s'il se généralise. Que pensez-vous de cette condamnation ? Comment comptez-vous réagir ?*

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – *Je vous remercie pour l'intérêt que vous portez à ce débat très important sur la sécurité routière. Je tiens à m'inscrire en faux contre l'affirmation selon laquelle la Wallonie serait trop laxiste et ne se préoccuperait pas de sécurité*

routière. En la matière, la tendance à l'échelle de la Belgique va dans le bon sens. Le nombre de victimes de la route a sensiblement diminué ces dernières années. Cependant, de nombreux efforts doivent encore être consentis pour atteindre les objectifs fixés aux niveaux européen, belge et wallon. La Région wallonne doit contribuer à cette évolution positive et elle y contribue. J'ai enregistré toutes les interventions, mais il est temps d'en venir au moment de vérité : l'analyse des chiffres. Selon ceux de l'INS, si l'on compare le nombre de victimes décédées et de blessés graves entre 2006 et la moyenne des années 1998, 1999, 2000, on constate une diminution de 31,7 % au niveau du pays, qui se distribue entre les Régions de la manière suivante :

- moins 13 % à Bruxelles ;
- moins 31 % en Flandres ;
- moins 34 % en Wallonie.

C'est cela, la réalité des chiffres publiés par l'INS. S'il est vrai que nous avons enregistré ce résultat, nous devons toujours faire mieux. Certains d'entre vous l'ont évoqué, avec une grande rigueur scientifique, c'est le fait que ces résultats ont été engendrés malgré un contexte plus difficile en Wallonie que dans les autres Régions. En effet, toutes ces études le montrent : là où la congestion est forte, les accidents sont moins graves. C'est une question de bon sens et, pour ceux qui en doutent, je les invite à analyser l'étude réalisée par le Service Public Fédéral de l'Economie qui en atteste. Il s'agit donc de résultats satisfaisants, mais insuffisants. Le raisonnement à tenir est donc le suivant : comment avons-nous atteint ces résultats ? Comment allons-nous faire demain pour encore améliorer la situation ? Comme certains l'ont mentionné, la DPR prévoit une diminution de 50 % des victimes, à l'horizon 2010. J'insiste sur ce concept de victimes qui reprend aussi bien les décédés « 30 jours » que les blessés graves. La Région wallonne a eu raison de prendre en considération ces deux éléments au sein de la DPR. Un certain nombre des Parlementaires présents aujourd'hui sont aussi membres de la Commission du Budget et de l'Equipement. Ils accepteront sans doute de témoigner du fait qu'à chaque séance, plusieurs dizaines de questions portent sur la sécurité routière. Il est évident que je ne peux être que d'accord avec les propos des intervenants qui

ont rappelé que l'entretien du réseau était un élément clé de la sécurité. C'est la raison pour laquelle, au fil du temps, j'ai tenté d'améliorer la situation, mais les budgets ne sont pas extensibles. Si je pouvais atteindre les chiffres évoqués par Mme Bidoul, j'en serais très heureux, mais je crains que dans ce cas, mes Collègues n'aient plus grand chose à faire. Cela étant, avec la masse budgétaire que nous possédons déjà et son augmentation éventuelle via le système de vignettes, j'ai déjà pu réorienter nos dépenses. Ainsi, si précédemment, nous nous trouvions dans une situation dans laquelle la moitié des moyens financiers étaient réservés à l'entretien, et l'autre aux investissements, nous sommes aujourd'hui dans un ratio de 2/3 — 1/3. Malgré tout, cela n'empêche pas les uns et les autres de réclamer toujours de nouveaux investissements dans leur région. L'autre question était de savoir comment faire mieux. Car tel est bien mon objectif. C'est pourquoi, j'ai mis en place le Conseil supérieur de la Sécurité routière. Je conçois celui-ci comme une plate-forme d'échange, d'étude mettant en exergue l'expérience et l'expertise de différents acteurs impliqués dans cette problématique. Je pense notamment à la Police fédérale, aux Ministre fédéraux de la Mobilité, à la Communauté française, à l'UVCW, ou encore aux utilisateurs (des automobilistes, des motards, des cyclistes ou encore des piétons). J'estime qu'il est particulièrement important que les associations représentatives des victimes soient aussi associées à cette démarche. Il s'agit, en effet, de personnes marquées dramatiquement dans leur chair. Ils sont porteurs de revendications qui vont bien au-delà des dispositions techniques. Elles témoignent d'une autre facette du phénomène qui n'est pas à négliger. Comme certains orateurs l'ont rappelé, il s'agit d'une matière transversale. Ce conseil sera donc un instrument que je veux dynamique et pragmatique. Il ne s'agit en aucun cas d'un doublon par rapport à ce qui est fait au niveau fédéral. Certains Parlementaires ont évoqué le partenariat passé avec la Police fédérale. Celui-ci nous permettra de renforcer le contrôle. En effet, je ne suis pas dupe et comme je l'ai déclaré ce matin sur les ondes, la peur du gendarme est un élément important. C'est cette peur qui fait lever le pied et on sait que la vitesse est un des éléments fondamentaux dans le niveau de gravité d'un accident. Comme je le plaide depuis longtemps, chacun doit

rester dans le rôle qui lui est dévolu. À eux de se charger du contrôle des radars et des machines. À nous de veiller à l'aménagement des routes pour leur permettre d'exercer leur fonction. Voilà la ligne de démarcation contenue dans ce protocole. Aussi, je n'ai jamais dit que j'allais leur payer les boîtiers. Ce que j'ai dit, c'est que nous allons veiller à installer, sur nos infrastructures, routières des boucles d'induction afin que leurs radars puissent fonctionner. Je pense d'ailleurs qu'il serait opportun que les zones de Police communale soient, elles aussi, associées à cet accord. En effet, en l'espèce, ce sont plus de 80.000 kilomètres de route qui sont concernées. Il est vrai qu'au-delà de la politique d'aménagement générale, nous allons développer une série d'actions ciblées. Vous avez été nombreux à évoquer l'opération de sécurisation des passages pour piétons aux abords des écoles. Nous en sommes actuellement à 700 installations. - M. José Happart, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 16 heures 44 minutes. Les budgets sont d'ores et déjà prévus et les installations seront finalisées pour l'année prochaine. En ce qui concerne les motards, nous sommes conscients de l'importance qui doit être accordée à cette catégorie d'usagers. Des conventions ont été conclues avec des associations de motards afin qu'elles nous indiquent, par exemple, les endroits précis où placer des rails spéciaux. Pour éviter des accidents et aider les motards à conduire, nous travaillons, par exemple, sur des revêtements ou des marquages adaptés. Faudrait-il aller plus loin ? Oui, il faut encore améliorer le système en place. Je suis attristé à l'issue de ce procès. Le MET est condamné.

M. le Président. – *M. le Ministre, combien de temps vous faudrait-il encore pour terminer votre réponse ?*

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – *Il me faudrait encore une dizaine de minutes, vu l'importance des interpellations et questions qui m'ont été posées. Je vous remercie pour votre bonne compréhension. Le tribunal a pris position. Je ne conteste rien et je ne fais pas appel. Nous assumerons notre responsabilité. Avec d'aucuns, on a l'impression que l'on découvre l'eau chaude aujourd'hui. En effet, sur ces 80.000 kilomètres*

de route, imaginez le nombre d'accidents, toutes catégories confondues, qui entraînent des recherches de responsabilités. Chaque année, nous payons des sommes importantes à titre de dédommagement :

- en 2002, 2 millions d'euros ;*
- en 2003, 3 millions d'euros ;*
- en 2004, 4 millions d'euros ;*
- en 2005, 2,6 millions d'euros ;*
- en 2006, 4,5 millions d'euros ;*
- en 2007, 5,5 millions d'euros.*

Comment pourrait-il en être autrement ? C'est une réalité du terrain. Même si c'est dramatique, nous étions en défaut. Imaginez une situation idéale où sur 80.000 kilomètres de route, il n'y aurait pas le moindre défaut. C'est impossible. Nous travaillons à améliorer au maximum le réseau, mais il nous faut faire face à un réalisme pragmatique. Notre volonté de concertation avec les motards est totale. Notre but est de diminuer le nombre de tués sur la route et, d'autant plus, concernant les motards. Ceci est également vrai pour les vélos. C'est la raison pour laquelle j'investis massivement dans le réseau de voies lentes qu'est le RAVeL. Il est vrai, M. Senesael, que les chiffres du Hainaut ne sont pas bons. Une étude spécifique relative au Hainaut est menée et j'ai demandé que l'on s'interroge sur ces chiffres. Des éléments comme la configuration typologique des accidents, l'évaluation des facteurs humains et de vitesse seront pris en compte. Ceci devrait nous permettre de mieux cerner la situation en Hainaut. Une étude mentionnée par le Service public Economie a relevé que le nombre d'accidents était particulièrement important en Hainaut, mais également en Luxembourg et dans la Province Flamande du Limbourg. L'auteur fait une relation avec la densité du trafic, la vitesse et la gravité des accidents. Le Hainaut n'échappe donc pas à cette caractéristique. En guise de conclusion, je vous remercie pour ces questionnements, de même que je remercie le Président pour les minutes supplémentaires qu'il a bien voulu m'accorder. Je voudrais que vous soyez bien conscients que ma volonté est de parvenir à avoir des routes entretenues, sans zone à hauts risques et protégeant les usagers les plus faibles. Bref, obtenir un réseau de qualité et

sécurisé. En Wallonie, la sécurité routière sera, demain plus encore qu'aujourd'hui, un enjeu de société.

Mme Véronique Bidoul (MR). – J'ai écouté attentivement vos propos. Le Conseil est unanime, parmi les dix intervenants d'aujourd'hui : les chiffres sont parlants. Je vous signale, à ce titre, que mes chiffres sont ceux des Etats généraux. Je n'ai pas dit que rien n'avait été fait, mais il est clair qu'on n'en fait pas assez. M. Fourny pense qu'il faut s'atteler à ce qui relève de vos compétences. Or, dans 46 % des accidents, l'infrastructure est en cause. Les experts européens estiment qu'il faudrait allouer un montant de 2 % de la valeur du patrimoine à la réparation de la voirie. Nous en sommes loin. Or, mieux vaut agir préventivement que curativement. Vous avez mentionné la création d'un Conseil supérieur de la Sécurité routière qui engagerait ainsi un travail qui prendrait en compte les spécificités du territoire wallon. Il me semble qu'en agissant de la sorte, vous « ajoutez une couche à la lasagne ». En effet, comme je l'ai déjà mentionné, un organisme fédéral regroupe déjà des représentants du MET, du Gouvernement wallon et de la Communauté française. Ceci ne constitue donc pas un geste fort en soi. Certes, vous avez parlé de chiffres catastrophiques, aussi bien en Région wallonne, qu'en Région bruxelloise, ou encore qu'en Région flamande, qui sont liés à la configuration des lieux, mais c'est un peu léger. Vous avez mentionné 80.000 kilomètres de voiries, mais la Région wallonne n'en gère que 8.000, les 72.000 restants relevant de la compétence communale.

M. le Président. – Mme Bidoul, je vous demanderai de conclure, tout le monde a le même temps de réplique.

Mme Véronique Bidoul (MR). – Vous dites que la sécurité routière est votre priorité, mais je n'ai entendu parler d'aucun geste fort ou d'un financement alloué à cette problématique. Soyez certain que je serai attentive au suivi de ce dossier.

M. Michel de Lamotte (cdH). – *La décision du Parlement Wallon de mettre en place des Etats généraux de la Sécurité routière relevait d'une décision fondamentale pour la Région wallonne, afin d'avancer dans ce secteur et de diminuer le nombre de morts sur la route. Pour ce faire, différents axes sont avancés tels que :*

- *l'entretien de la voirie ;*
- *l'éclairage public ;*
- *l'action plus spécifique envers les motards et autres usagers faibles ;*
- *la réfection de la voirie.*

Vous nous avez donné des réponses franches par rapport à un certain nombre de dossiers. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il faut manifestement faire plus et « mettre le turbo ». Un mort reste un mort qu'il soit Flamand, Wallon ou « étranger ».

Mme Eliane Tillieux (PS). – *Nous avons bien entendu toutes les mesures que vous avez prises ou que vous comptez prendre. Celles-ci peuvent se décliner en mesures comprenant l'infrastructure, la lutte contre les excès et la prise en compte du facteur humain (lutte contre les assuétudes, changement de mentalité) Des mesures doivent être prises au niveau fédéral, mais aussi au niveau local, ainsi qu'au niveau des foyers et des écoles. Il faut, en effet, se demander si ce n'est carrément pas un Plan Marshall de la sécurité routière qui doit être envisagé.*

M. Daniel Senesael (PS). – *Dans les différentes localités de notre entité se tiennent des réunions publiques. De celles-ci se dégage surtout l'idée que la préoccupation première de la population n'est pas l'emploi, mais bien la sécurité routière. Il y a lieu de sensibiliser sur certains comportements.*

M. Herbert Grommes (cdH). – *Il est nécessaire de prendre en compte les préoccupations des motards qui sont exposés à de nombreux dangers. Il s'agit d'une question de vie ou de mort et j'insiste donc pour que ces usagers vulnérables soient bien pris en considération.*

M. Jacques Gennen (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il a fait preuve de beaucoup de sensibilité et d'humanité.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je constate que les chiffres concernant nos routes wallonnes restent inquiétants. Je suis convaincu que nous avons bien besoin d'un Plan Marshall de la sécurité routière. L'argent nécessaire pour sécuriser les 56 points noirs de notre réseau routier existe bien, mais vous préférez, Monsieur le Ministre, le placer dans la construction de deux petits tronçons autoroutiers qui ne servent à rien. Vous n'osez pas faire un choix politique ! Comme je sais le cdH sensible aux questions de la famille, je lui demande de peser sur la décision du Ministre. Certes, Monsieur de Lamotte, vous demandez au Ministre d'aller plus loin, plus vite et plus fort, mais vous ne dites pas avec quel argent. C'est très fort.

M. Christophe Collignon (PS). – J'ai pris acte des chiffres donnés par M. le Ministre. Je reste persuadé que l'éclatement de la matière fait que celle-ci est plus difficile à gérer. - M. le Ministre Michel Daerden s'exprime hors micro. Je pense qu'il n'est pas inutile d'avoir une réflexion sur la création d'un organe consacré à cette matière. Je ne pense pas qu'un Conseil supérieur soit la meilleure option, mais une entité plus simple, comme un Commissaire à la sécurité routière, pourrait s'avérer utile.

M. Dimitri Fourny (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Le débat a montré que le sujet suscitait de nombreuses réactions. Aussi, peut-être ne serait-il pas inutile d'avoir un débat en Commission. Il faut bien garder à l'esprit que la Région n'est pas omnipotente. Elle ne doit pas tout faire. En cette matière, existe un mélange de compétences. Il serait utile de recadrer les choses.

M. Pol Calet (PS). – Il me semble qu'il est nécessaire d'équilibrer les budgets entre les nouvelles constructions et la sécurisation des routes déjà en place. La véritable question est de savoir si, oui ou non, nous voulons consacrer

davantage de moyens à la question de la sécurité. Il faut que chaque politique soit sensible à la question, car le trafic ne va malheureusement faire qu'augmenter dans les années à venir.

M. le Président. – *Plus personne ne souhaitant intervenir, je déclare l'incident clos.*

Parlement Wallon – séance publique du mercredi 03 octobre 2007.