

**INTERPELLATION
DE M. FOURNY À M. LUTGEN,
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE
LA NATURE, DE LA FORÊT
ET DU PATRIMOINE,
SUR**

**« L'INSTALLATION DES RADARS SUR LES
ROUTES WALLONNES »**

Mme la Présidente. – La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH) – Je vous remercie, Madame la Présidente, pour l'organisation de ces travaux et l'attitude que vous m'avez laissée pour intervenir le dernier dans ce dossier.

Monsieur le Ministre, je ne serai pas bien long, compte tenu des débats qui viennent de se dérouler, mais je voudrais revenir quelques instants avec vous sur la problématique des radars et de l'installation des radars le long des routes et autoroutes appartenant à la Région wallonne. C'est un débat qui a fait couler beaucoup d'encre lors de la précédente législature et pour lequel le Ministre de l'époque s'est, de manière continue et résolue, cantonné derrière le fait qu'il n'appartenait pas dans le chef de la compétence de la Région wallonne de placer ces radars le long des routes et dès lors que chacun a son métier : l'un crée l'infrastructure, l'entretien et l'autre contrôle les routes et les abords de routes.

Cependant, force est de constater que l'installation des radars fixes au regard de l'expérience française, apporte des résultats probants. J'ai pu lire dans la presse ces derniers temps que vous étiez favorable à porter une action particulière au niveau de la sécurité routière et qu'une des actions était de placer à certains endroits accidentogènes, des radars afin de pouvoir rencontrer les problèmes de vitesse plutôt que d'émettre des radars partout pour sanctionner les gens, prélever de l'argent de la poche du concitoyen au profit des Pouvoirs publics. Je pense que votre réaction est tout à fait salubre, positive et qu'elle doit être soulignée, et de rappeler qu'il s'agit d'un rôle de prévention.

En octobre 2003, si je lis les statistiques, le premier radar automatique était installé en France. Cinq ans plus tard, alors que ces radars ont fleuri un peu partout, plus de 11.000 vies auraient été épargnées et 150.000 blessés évités. La vitesse sur les routes régionales françaises qui était estimée à 90 km/h a été réduite de plus de 10 km/h sur cette période de 5 ans.

Autant vous dire que les gens ont pris conscience du phénomène du placement des radars qui sont par ailleurs signalés et que ceux-ci ont une réelle efficacité.

En Région wallonne, une vingtaine de boîtiers a été placée. Malheureusement, force est de constater que la grande majorité de ces radars n'a jamais servi ou presque.

Je pense donc que l'action que vous allez mener est la bonne et qu'il faut l'implémenter. Alors, ma question est la suivante : nous savons que vous avez la compétence des infrastructures routières, la Police fédérale intervient au niveau du contrôle, j'aurais aimé connaître les modalités pratiques que vous allez mettre en oeuvre et dans quel délai, pour placer ces radars ? Pouvez-vous confirmer que les radars automatiques pourront être placés ou seront placés prioritairement dans des zones accidentogènes ? Car le but de l'opération est un but préventif et non pas répressif.

Deuxième élément, Monsieur le Ministre, c'est la problématique du placement des radars mobiles. Là, je me pose de nombreuses questions. On voit bien ce type de contrôle se multiplier le long des routes régionales et autoroutes pour opérer des actions non pas de prévention, mais plutôt de répression. Malheureusement, ces voitures se placent sur la berne centrale, dans les talus. Alors, je m'interroge quant à la légalité de la mesure, dans la mesure où le véhicule qui opère ce type de contrôle ne respecte pas le Code de la route. Il franchit parfois lignes blanches continues, stationne sur une bande d'arrêt d'urgence, faisant des marches-arrières, là où c'est interdit, ou il stationne à côté du pont. Ce genre de comportement me pose problème.

Dans la réflexion à amener par rapport aux radars mobiles, n'y aurait-il pas un accord avec le Fédéral pour que les radars soient dans des endroits plus judicieux et que soit surtout développé le rôle préventif plutôt que le rôle répressif de ce type de contrôle ? Sur cette question de l'emplacement, j'aimerais vous entendre sur la manière dont la police de la route et d'autres corps de police fonctionnent.

Enfin, pour terminer mon intervention, j'aimerais savoir si au niveau de cette politique de prévention routière, vous allez mener des actions conjointes avec le Ministre de l'Intérieur, Monsieur Furlan, afin de mettre aussi autour de la table les provinces et communes, propriétaires de la large majorité du réseau autoroutier puisque 77.000 km sont « propriété » des communes et provinces, 7.700 de la Région et de les impliquer en vue d'instaurer une uniformité des contrôles et la manière dont on entrevoit la vitesse sur nos routes, autoroutes et routes communales.

Voilà M. le Ministre, les quelques questions que je souhaitais vous poser par rapport à cette problématique des radars qui, je l'ai rappelé, a fait couler beaucoup

d'encre. Les résultats probants de nos voisins doivent nous inspirer.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les parlementaires, tout d'abord merci pour la deuxième fois aujourd'hui, car c'est un sujet important si on le place sous le sceau de la sécurité routière M. Crucke la rappelé, Mme Cassart également, largement M. Fourny aussi au travers des différentes statistiques, et dernière les statistiques s'est aussi évidemment des drames humains et familiaux.

Quelles sont finalement les priorités que l'on peut se fixer en début de législature ?

En ce qui concerne les priorités, la première priorité concerne bien entendu la sécurité routière. Celle-ci relève de deux aspects à savoir celui des aménagements et des infrastructures, mais aussi celui de l'utilisation des radars dans un objectif de sécurité routière.

C'est pour cela que dans mes déclarations, vous aurez constaté que je tiens à mettre en évidence la corrélation et l'adéquation la plus parfaite possible entre les endroits les plus dangereux de notre région et l'utilisation des radars.

Aujourd'hui, si on fait la superposition entre les deux, on constate qu'il y a quelques difficultés de corrélation.

J'ai donc donné des instructions à mon administration, il y a quelques semaines, afin d'établir un plan qui corresponde à la réalité de ces endroits les plus dangereux.

L'utilisation du radar sera indiquée très clairement.

En attirant l'attention des conducteurs sur le fait qu'à cet endroit, il y a eu autant de blessés et autant de morts durant ces dernières années.

C'est ainsi que j'envisage les choses. L'instruction a été donnée à l'Administration d'aller clairement dans ce sens-là. Sera-t-elle suffisante ? Non, je ne le pense pas. Nous devons considérer cela sur le plan de la sécurité routière en tenant compte des routes provinciales et communales. Ce serait stupide de considérer 7.500 kilomètres de voiries régionales, autoroutes et routes régionales et que le reste ne nous concerne pas.

Nous devons travailler en commun et nous avons déjà eu une première concertation des premiers points de contact et il y en aura évidemment davantage sur les modalités pratiques. Il faut que les provinces et les communes utilisent aussi la même méthode.

Par ailleurs, il est évident qu'une concertation devra également intervenir avec l'État fédéral. Il est clair que nous devons tous partager la même ambition. Il doit y avoir des aménagements pour que ces radars mobiles

puissent être installés. Les statistiques évoluent, je vais vous donner comme exemple le drame que nous avons vécu pendant l'été, la mort de quatre jeunes dans un accident sur la route de Hotton à Marche. Cette route a été refaite et rénovée, il y a peu de temps. Cette route est dans un parfait état !

Elle n'était pas reprise au nombre des axes comportant un risque élevé. Elle sera sûrement reclassée. Les radars doivent être utilisés en fonction de l'évolution d'une route qui n'était pas considérée à haut risque, mais qui l'est devenue de par les statistiques.

La Région wallonne a un rôle de concertation, de globalisation, d'harmonisation de l'ensemble des éléments.

Nous devons faire preuve de bonne volonté et surtout de beaucoup de combativité vis-à-vis des uns et des autres. C'est aussi l'intérêt des communes d'avoir des critères qui sont communs à l'ensemble de la région et des provinces.

Il faut également travailler tous ensemble au niveau de la sécurité. L'utilisation du radar n'est qu'un des outils de prévention en matière de sécurité routière, il faut aussi ajouter les aménagements, l'entretien et la rénovation des routes.

Nous disposons via la SOFICO de moyens qui sont intéressants. Sont-ils suffisants ? Il conviendra de les utiliser afin de faire en sorte que nos routes soient le reflet de notre région en termes d'accueil et d'aménagement.

Bref, il en va de la sécurité routière, mais aussi de l'image de toute notre région. Et pour ce faire, les priorités ont été fixées. La qualité des routes a été établie en différentes classes de A à E suivant la qualité. Le E étant la pire, la A étant la meilleure qualité que nous pouvons retrouver sur notre réseau.

Cette méthodologie, je la proposerai aussi aux communes et aux provinces, car si une route est en mauvais état, c'est toute la Région qui en pâtit.

Il nous faut agir avec méthode et avec des contrôles réguliers. À cette fin, une machine a été achetée qui permet de classer les routes en fonction de leur qualité et d'aider ainsi les Communes dans leur tâche.

Je suis heureux, Monsieur Crucke, de votre intervention.

Certains mandataires sont déjà venus me trouver, je ne tomberai pas dans la facilité de dire : « Je fais plaisir à Pierre, Paul ou Jacques ». Que les choses soient très claires. Il y a des priorités en matière de sécurité routière et en matière d'entretien de nos routes. Tout cela a été objectivé et doit être objectivé. On doit intensifier l'objectivation des choix et c'est en fonction d'éléments précis que les travaux doivent être réalisés.

Je rappelle aussi ici qu'il y a toute une série de travaux

qui est déjà en cours ou programmé. Il y a une série de travaux qui viennent à peine d'être adjugés, c'est la situation aujourd'hui. C'était aussi l'intention de mon prédécesseur.

J'ai ce souci d'objectivation, je veux l'élargir à l'ensemble des routes et l'ensemble des acteurs doit aller dans le même sens en suivant la même méthodologie, avec la même objectivité.

Sur le planning et l'ensemble des éléments, il m'est difficile ici, en vingt minutes, de vous détailler point par point, ligne par ligne, route par route la réalité des travaux et de leur planification. Puis-je vous demander à tous les membres de la majorité et de l'opposition, d'éviter de venir avec des questions qui concernent un bout de route à un endroit en me demandant : « Monsieur le Ministre, est-ce pour tel jour, ou tel, ... ». À partir du moment que ma volonté est claire, l'instruction est donnée. Je vais regarder ça de très près avec mes collaborateurs pour dresser une planification, suivant la qualité du réseau et après je pourrais vous dire telle route sera programmée pour 2011, pour 2012, ... Évitions la succession de questions et de tomber dans la démagogie de dire « c'est quand même pas normal, car la route n'est pas en bon état ». Elle sera programmée en fonction de la qualité de la route et de la classification établie.

L'ambition, à travers les 600 millions d'euros programmés est de ramener l'ensemble du réseau au niveau de qualité de A ou B et d'assurer l'entretien.

Monsieur Crucke, vous avez parlé de ce débat avec M. Fourny, M. Stoffels l'a abordé d'une autre façon. Finalement, au-delà de la méthode, au-delà de l'objectivation, il faut des moyens. Y-a-t-il d'autres perspectives et d'autres possibilités pour l'avenir, quand on analyse la situation dans les autres pays ?

Nous pouvons évoquer le péage, la vignette, ...

Finalement, nous devons nous rapprocher de plus en plus en tenant compte de deux critères qui me semblent importants. Le critère familial, le critère rural et une meilleure adéquation entre l'utilisateur et celui qui paye effectivement l'ensemble de ces travaux, de cet entretien : c'est-à-dire le citoyen. On doit trouver des solutions, faire preuve de créativité et d'originalité. J'ai quelques idées en la matière, j'aurai plaisir à vous les soumettre et je sais que vous ne manquez pas d'idées non plus. Nous aurons de bonnes discussions en Commission, nous devons faire preuve de beaucoup d'ouverture.

Tout le monde pourra s'exprimer pour trouver des pistes alternatives et voir comment faire pour arriver à une meilleure adéquation en tenant compte de critères environnementaux, ruraux et familiaux. Il faut une participation

la plus juste possible, en fonction de la réalité et des moyens de chacun.

Bref, il faut avoir un lien entre les utilisateurs et ceux qui contribuent à la réalité de l'amélioration du réseau.

D'autres enjeux sont importants, comme l'a rappelé M. Wesphael, concernant la SOFICO. Globalement, l'audit est plutôt positif. Le gouvernement a pris des dispositions en son temps, suite aux différentes remarques sans attendre, les décisions au niveau européen !

La SOFICO a demandé au Gouvernement wallon de définir les rôles afin d'éviter les conflits, les polémiques.

Il appartient à l'ensemble des responsables, chacun à sa place, chacun avec ses propres missions de relever le défi de l'amélioration du réseau dans notre Région.

Je n'accepterai pas de perdre du temps, de l'énergie par rapport à des entités qui ne collaboreraient, pas parfaitement, les unes avec les autres, non seulement pour la Région mais aussi pour l'ensemble des acteurs, qu'ils soient provinciaux ou communaux.

Au-delà de tous ces éléments, il y a des pistes, des moyens, des méthodes. Il faut une objectivation la plus forte possible. On a parlé des radars dans quel cadre effectivement ceux-ci peuvent et doivent être utilisés en fonction de la sécurité routière et de la prévention.

Mme Cassart-Mailleux est intervenue en parlant à plusieurs reprises de concertations afin de demander l'avis des uns et des autres. Je pense qu'il est important, bien sûr, d'organiser de grandes réunions sur la sécurité routière. Cela peut-être intéressant, mais il faut pouvoir associer directement, les acteurs de terrain en fonction de la réalité dans laquelle ils se trouvent. Je prends l'exemple de la Fédération des motos, d'associations d'accidentés de la route, leurs membres connaissent la situation de terrain à tel endroit. Une réflexion globale et une collaboration plus étroite doivent exister avec ces différents acteurs en termes de sécurité routière, d'aménagements, d'avis pour l'amélioration de la sécurité afin de faire le lien entre ces acteurs. Ceux-ci doivent apporter leur contribution en matière de sécurité, d'entretien, et de qualité pour l'ensemble des usagers wallons ou étrangers.

En conclusion, la vignette est programmée et prévue dans le DPR. Nous devons tenir compte d'une série de paramètres inhérents à cette vignette. Une collaboration et une harmonisation au niveau belge sont des priorités absolues. Il faut éviter d'avoir trois systèmes dans les trois Régions. Le contexte budgétaire de crise va nous aider à aller de l'avant en la matière. Nous devons tenir compte de toute une série de paramètres, en fonction de l'utilisation réelle du réseau.

En tant qu'ancien Ministre du Tourisme, je puis vous dire qu'une étude avait été faite par IPSOS, montrant qu'une vignette non adoptée à la réalité touristique aurait des conséquences pour l'emploi dans notre Région. Les séjours chez nous atteignent en moyenne deux jours, les parcs d'attractions ont la cote et font l'objet d'une dépense moyenne de 200 euros par séjour.

Si le prix d'une vignette était trop élevé pour venir une seule fois par an en Wallonie, les touristes pourraient ne plus y venir, ils iraient dans d'autres contrées ou d'autres Régions. Nous devons tenir compte de cette dimension, la vignette doit être adaptée.

Au-delà de la vignette qui avait été imaginée en son temps, les nouvelles technologies ont évolué, il y a d'autres possibilités qui existent aujourd'hui pour appliquer une corrélation la plus parfaite possible entre les utilisateurs et les payeurs pour l'ensemble du réseau. Une série de modèles et de techniques ont été mis en place en Allemagne et aux Pays-Bas. Il serait dommage de mettre en place en Belgique un système qui serait dépassé et d'une autre époque. Il y a différentes pistes en la matière. J'en discuterai prochainement avec mes collègues de la Région bruxelloise, de la Région flamande pour établir un planning de mise en oeuvre.

Voilà ou nous en sommes aujourd'hui. La réflexion pourrait être ouverte aussi pour répondre plus largement, au-delà de la vignette, globalement à l'adéquation entre l'utilisation et la contribution au niveau de la Région et des partenariats éventuels.

On peut être ouvert certainement aussi, en termes de réflexion pour appréhender tous ces éléments. Il faut ensemble relever ce défi et se dire, dans cinq ans, que cela soit moi ou un autre Ministre, nous faisons du bon travail tous ensemble de façon consensuelle, combative pour l'image de la Wallonie, pour l'ensemble des utilisateurs et surtout, comme M. Fourny l'a dit, que nous avons aussi épargné des vies et des accidentés de la route. Regardons la France, qui constitue un exemple en la matière, et c'est la responsabilité de tout un chacun.

Mme la Présidente. – La parole est Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – M. le Ministre, je vous remercie pour les différentes réponses que vous nous avez apportées sur les questions posées. J'aurai trois remarques à formuler par rapport à votre intervention.

L'objectivation de la planification en fonction des réseaux, et non un choix pour faire plaisir à Pierre, Paul ou Jacques, relève évidemment du bon sens. Nous avons toujours été demandeurs d'une objectivation afin de ne

pas tomber dans les travers des Conseils communaux. Deuxièmement, je regrette que budgétairement parlant, vous n'avez pas donné des chiffres. Le budget est serré.

Troisième remarque, la vignette est une bonne solution. Nous l'avons toujours soutenue. Il ne faut pas qu'elle coûte un franc de plus aux citoyens belges. Cette mesure a toujours été une demande de notre part. J'espère que sous cette législature, l'état des routes en Région wallonne trouvera une solution peut-être grâce à la vignette qui sera effective et qui ne fera plus l'objet d'une saga comme précédemment.

Mme la Présidente. – Mme Cassart-Mailleux, M. Fourny et les autres intervenants auront quant à eux deux minutes pour répliquer.

La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH). – Je remercie M. le Ministre du contenu global de sa réponse qui permet assurément de voir qu'il est entré en pleine possession du dossier. C'est donc extrêmement rassurant pour cette législature à venir.

Pour ce qui me concerne, je dois saluer :

- la méthodologie appliquée quant à l'adéquation entre les zones accidentogènes et le placement des radars fixes et mobiles – je pense que c'est extrêmement important;
- la méthodologie employée au niveau de l'objectivation des travaux et des priorités à déterminer – on l'a déjà souligné précédemment. C'est important, car on ne peut pas laisser se dégrader des routes qui le sont déjà. Il faut intervenir rapidement – au niveau de la méthodologie, c'est positif;
- la méthodologie au niveau des relations avec le pouvoir fédéral, provincial et communal – c'est important;
- l'initiative reprise en ce qui concerne la vignette – je pense que c'est salutaire parce que vous avez besoin de financements complémentaires si l'on veut mener à bien l'ensemble des projets.

P.W. - C.R.I. n° 1 (2009-2010) - mercredi 23 septembre 2009 51

J'attirerai quand même l'attention de Mme Cassart-Mailleux sur le fait que le plan SOFICO tel qu'imaginé et mis sur pied – voté par ce Parlement –, va se mettre en oeuvre. Mais souvenez-vous que les budgets tels que fixés permettaient la réalisation du plan SOFICO sans majoration budgétaire complémentaire puisque celui-ci prévoyait les investissements et l'entretien pour une durée de 30 ans. C'est important, il ne faut pas l'oublier. Les moyens complémentaires que l'on pourra dégager au niveau de la vignette, c'est du bonus. On sait aussi qu'il y a eu des retards au niveau de l'entretien des

glissières, du marquage au sol et dans toute une série d'aménagements. Ces 25 millions complémentaires seront évidemment les bienvenus. Je ne peux que me réjouir des initiatives qui sont prises dans ce dossier et la manière dont ce dossier a été appréhendé en l'état actuel des choses.