



# LES RECOMMANDATIONS DES ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020



**GWENAËL DELAITE,**  
Conseiller

Le Rapport des États généraux de la Sécurité routière en Wallonie 2020 a été publié ce 15 janvier 2021. L'occasion de revenir sur les mesures qui vont concerner plus spécifiquement les Pouvoirs locaux.

Les États généraux de la sécurité routière se sont déroulés le 1<sup>er</sup> décembre 2020, en visioconférence et en présence des trois ministres : Georges Gilkinet, Ministre fédéral de la Mobilité, Valérie De Bue, Ministre wallonne de la Sécurité routière et Philippe Henry, Ministre wallon de la Mobilité.

C'était l'occasion de faire état de l'avis des 10.000 citoyens qui se sont exprimés via la consultation citoyenne, organisée en septembre 2020 par l'AWSR, et de partager les recommandations des experts en la matière.

Depuis 2010, la mortalité sur la route a diminué (408 décès en 2011, 311 en 2019), mais cette tendance s'est inversée en 2019, qui a vu une croissance du nombre de victimes parmi les cyclistes, plus nombreux sur les routes wallonnes. Ce constat impose de renforcer les plans de sécurité routière et d'appréhender la sécurité routière en phase avec les modes de vies actuels.

L'ambition fixée par le Gouvernement wallon dans sa Déclaration de Politique régionale était d'atteindre un seuil limite de 200 tués sur les routes wallonnes en 2020, et de 100 en 2030, en vue d'une « vision 0 » en 2050. Un objectif qui peine donc à être atteint...

**ON OBSERVE AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES UN TRANSFERT VERS LES MODES ACTIFS, MAIS IL EST PRIORITAIRE DE DISPOSER D'INFRASTRUCTURES SÉCURISANTES EN SUFFISANCE.**

## UNE RÉFLEXION NOURRIE PAR L'AVIS DE 10.000 CITOYENS

Une première : une consultation citoyenne a été menée par l'AWSR et l'Institut de sondage Dedicated, en septembre 2020, dans le but de connaître l'avis des Wallons sur différentes mesures éventuelles visant à améliorer la sécurité routière et les invitant à soumettre leurs propres idées. Pas moins de 10.000 participants, issus d'un panel représentatif de la population wallonne, se sont exprimés quant à leur satisfaction vis-à-vis de la sécurité, leur adhésion aux mesures proposées, leur engagement personnel et leurs suggestions de mesures. Parmi les mesures plébiscitées par les citoyens se retrouvent sans surprise l'entretien des routes, mais aussi l'augmentation des contrôles et l'amélioration des infrastructures destinées aux usagers faibles.

Ces préoccupations étaient également celles des experts, et les travaux préparatoires aux EGSRW 2020, entamés en mars 2020, ont porté sur la plupart d'entre elles.

## LES RECOMMANDATIONS DES EXPERTS

Six groupes de travail - portant sur la sécurité routière en agglomération, sur la sécurité via les infrastructures, la conduite sous influence, le trafic lourd, le contrôle technique moto et les poursuites et sanctions - se sont réunis ces derniers mois. Ils ont émis une cinquantaine de recommandations afin de pérenniser les résultats obtenus sur 10 ans, et de permettre d'arriver aux objectifs du Gouvernement.

Ces recommandations ont ainsi débouché sur cinq grandes mesures sur la base desquelles la Ministre wallonne de la Sécurité routière, Madame Valérie De Bue, établira des actions prioritaires à court, moyen et long termes ; elles portent sur le renforcement des contrôles et des sanctions :

- ✓ intensifier les contrôles (vitesse, alcool, drogue et trafic lourd),

- ✓ automatiser les poursuites (simplification, harmonisation, intégration dans un système performant),
- ✓ mettre fin à l'impunité (sanctionner effectivement, faire évoluer les comportements).

Ainsi que sur la prévention :

- ✓ sécuriser les usagers faibles (équipement, infrastructures, engins),
- ✓ éduquer et mieux former, pour un partage de la route plus responsable.

On notera également la création d'un pôle d'expertise destiné à analyser les causes et les conséquences des accidents, pour mieux les comprendre et les prévenir, ainsi que la promotion de sanctions éducatives, notamment comme alternatives aux poursuites ou mesures probatoires.

**POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CES RECOMMANDATIONS, LES POUVOIRS LOCAUX ONT LEUR RÔLE À JOUER, PARTICULIÈREMENT DANS LA RÉFLEXION D'UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC POUR TOUS LES USAGERS, ET POUR DES AMÉNAGEMENTS PERMETTANT DE SÉCURISER LES MODES ACTIFS ET LES ENCOURAGER.**

En matière de sécurité routière en agglomération, remarquons particulièrement les recommandations suivantes :

#### **Réduire les vitesses de circulation en agglomération :**

Il s'agit ici de viser l'apaisement des quartiers, en réduisant la vitesse là où vie locale et mobilité active sont importantes ou devraient être développées dans un futur proche. Ainsi, la mise en place de zones 30 ou 20 km/h (zone résidentielle ou de rencontre) - bien que peu populaire auprès des citoyens, selon la consultation publique - devrait être encouragée et intensifiée dans des quartiers ou de larges zones dans les villes et communes de Wallonie.

#### **Augmenter la sécurité des modes actifs**

Une recommandation importante vise à augmenter la sécurité pour les modes actifs, selon les moyens suivants, qui concernent plus particulièrement les communes :

- ✓ Éliminer tous les masques à la visibilité 5 m en amont des passages pour piétons. Il s'agira de rendre physiquement impossible le stationnement hors chaussée, grâce à des aménagements non agressifs. En effet, de nombreux aménagements destinés à empêcher le stationnement peuvent néanmoins invisibiliser les piétons prêts à traverser.

- ✓ Augmenter le nombre de stationnement des 2 roues et des engins de micromobilité en chaussée. La réglementation n'interdit pas le stationnement des vélos et cyclomoteurs à 2 roues sur les trottoirs, néanmoins celui-ci doit se faire de telle manière qu'il ne gêne pas ou ne rende pas dangereuse la circulation des autres usagers. Des emplacements peuvent cependant leur être réservés en voirie, localisés judicieusement et signalés de manière adéquate.

En matière de sécurité via les infrastructures, les mesures suivantes revêtent une importance particulière pour les pouvoirs locaux. La définition d'une stratégie d'amélioration de la sécurité routière passe par l'identification des besoins. Le gestionnaire de voirie qui réduit le nombre de victimes de la route est celui qui parvient à mettre en œuvre les aménagements adéquats aux bons endroits.

#### **Systematiser les mesures en faveur des modes actifs et conformes au principe d'accessibilité universelle**

Il s'agira de gérer les risques associés au transfert modal. Plus particulièrement, au niveau local, nous retiendrons qu'il s'agira

- ✓ en matière de gestion du réseau : de vérifier la praticabilité des cheminements (piétons et cyclables), d'intensifier l'entretien des trottoirs et pistes cyclables et de systématiser les plans de déviation lors des chantiers (pour les modes actifs) ;
- ✓ en matière d'amélioration de l'accessibilité et du cheminement : d'assurer des revêtements piétons de qualité, d'améliorer le contraste visuel du marquage, des équipements et du mobilier urbain et de développer des aménagements piétons provisoires ;
- ✓ et en matière de sécurisation des traversées piétonnes : de systématiser les dalles podotactiles et l'abaissement de trottoirs, de respecter les critères de sécurité (@securothèque) et de poursuivre le plan d'actions des passages pour piétons sur les voiries 2x2 bandes.

Une évolution de la réglementation fédérale est également envisagée afin de favoriser les aménagements de route à « voie centrale banalisée », permettant à deux voitures de se croiser en empiétant sur les bandes cyclables suggérées des bas-côtés, comme cela se fait aux Pays-Bas.

Il est important de noter que les aménagements nécessaires au renforcement de la sécurité routière sont coûteux s'ils sont considérés a posteriori. Ils se doivent d'être envisagés au fur et à mesure et réalisés au gré des rénovations progressives de l'espace public. Une politique plus volontariste et plus rapide nécessiterait à notre estime un financement régional spécifique complémentaire.