

PERMIS À POINTS OU CAMPAGNE CHOC ? COMMENT EMPÊCHER LA ROUTE DE TUER

Des deuils cruels, des destins brisés, des vies mutilées. Après avoir inauguré les premières bornes interactives de tests d'imprégnation alcoolique, Valérie De Bue, en charge la sécurité routière en Wallonie, frappe fort pour conscientiser les automobilistes.

Par Philippe Fiévet

■ Paris Match. Tel le monstre du Loch Ness, voilà la question du permis à points en Belgique qui fait sa réapparition. Mais comme il y a trente ans, on a senti une nette réticence de la classe politique francophone, MR et PS en tête, mais aussi de votre cabinet en particulier, sachant qu'une grande majorité des automobilistes du sud du pays y sont défavorables. Partagez-vous cette opinion générale qui met la Wallonie en décalage avec le nord du pays ?

Valérie De Bue. Oui, car je maintiens que le permis à points n'est pas le meilleur outil pour lutter efficacement contre la récidive au volant. Les expériences de nombreux pays qui l'ont adopté démontrent que celui-ci peut présenter des effets pervers, comme c'est le cas en France. Cela n'empêche nullement les conducteurs privés de permis de prendre le volant puisqu'en 2023, 700 000 d'entre eux ont roulé sans, et je ne parle même pas des fraudes au permis, qui prolifèrent. En outre, dans bon nombre d'études menées sur le sujet, on constate une diminution des victimes de la route à très court terme, mais aussi que cet effet s'estompe rapidement. Donc, même sous le régime du permis à points, les grands récidivistes continuent à faire des victimes. Il est préférable que ceux-ci prennent vraiment conscience du danger mortel qu'ils représentent, avec toutes les conséquences que cela entraîne. Et puis, ce qui me gêne avec ce genre de permis, c'est l'automatisme aveugle des retraits de points, sans jugement individuel et sans accompagnement. Je rappelle que les pays européens les plus performants en matière de sécurité routière, comme la Suède ou la Suisse, n'ont pas instauré ce type de permis. Cela dit, ne nous en cachons pas, les chiffres de la sécurité routière en Belgique et en Wallonie ne sont guère rassurants.

Cette saga met en évidence des appréciations différentes entre le nord et le sud du pays,

alors que la proposition finalisée par le fédéral était attendue pour début 2023, avec une application avant les élections de 2024. Où en est-on ?

Comme vous le sous-entendez, le permis à points est une capacité fédérale et aujourd'hui, il n'y a pas consensus à ce sujet. Hors du débat lui-même sur le permis à points, le gouvernement s'accorde à reconnaître qu'il faut lutter contre la récidive. Les Régions, qui doivent être consultées sur cette mesure, auront l'occasion de s'exprimer sur le sujet. Mais, franchement, je ne pense pas que le permis à points verra le jour de sitôt. Je maintiens mon avis sur la question : c'est loin d'être la mesure la plus efficace. C'est d'ailleurs dans cette optique que, dès le début de mon mandat, j'ai organisé des états généraux de la sécurité routière, qui se sont déroulés en 2020. Malgré la pandémie, cela a notamment abouti

à une large consultation publique : la plateforme a recueilli 10 000 avis en distanciel.

Avec quels résultats concrets ?

Nous avons adopté des mesures prioritaires qui sont aujourd'hui en cours d'implémentation. Parmi celles-ci, trois éléments fondamentaux : l'augmentation des contrôles en veillant à l'effectivité des sanctions ; la lutte efficace contre la récidive et la délinquance routière, en mettant le contrevenant face aux dangers qu'il fait courir aux autres et à lui-même ; et l'instauration de sanctions éducatives obligatoires pour les cow-boys de la route, afin d'agir directement contre les comportements déviants.

De sécurité routière, il en sera particulièrement question en ce mois de décembre puisqu'en marge des traditionnels tests d'alcoolémie au volant, vous lancez une campagne révolutionnaire. De quoi s'agit-il ?

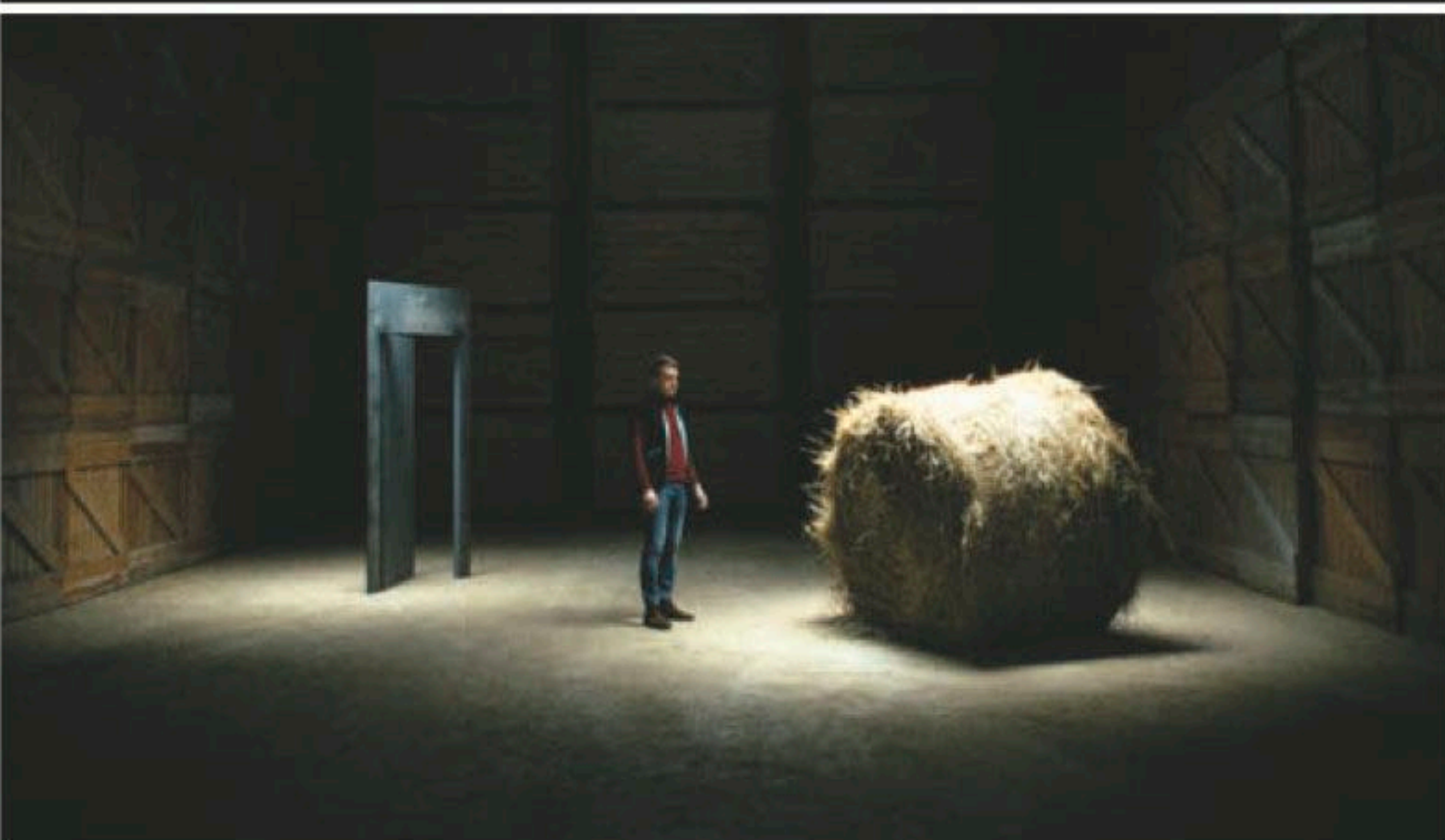
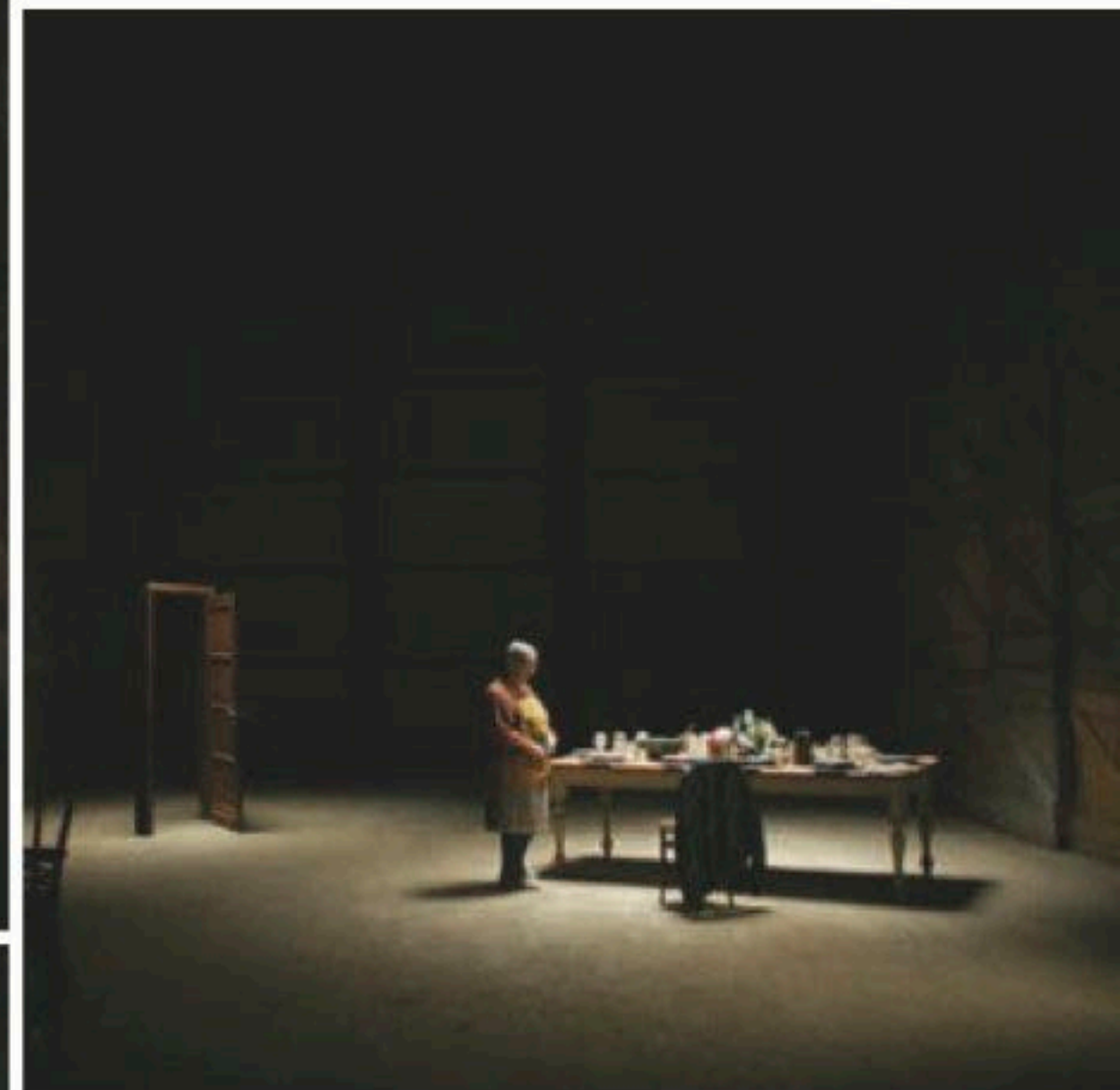
À la base, il s'agissait de développer une campagne différente en partant d'une constatation : la situation post-Covid a suscité un relâchement, les comportements se sont libé-

NOTRE GRAND TÉMOIN

Bien qu'elle soit en charge de plusieurs autres compétences dont celles de la Fonction publique, du Tourisme et du Patrimoine, c'est en qualité de ministre de la Sécurité routière au sein du gouvernement wallon que s'exprime la Nivelloise, détentrice d'un master en sciences économiques et qui a siégé à la Région wallonne et au Sénat depuis 2014.



©Nathalie Bidoul



Les accidentés de la route au cœur d'une campagne choc. « L'objectif est de montrer les conséquences concrètes d'un accident à travers des témoignages : le deuil, l'absence d'un proche, les séquelles physiques et psychologiques, la culpabilité », explique Valérie De Bue.

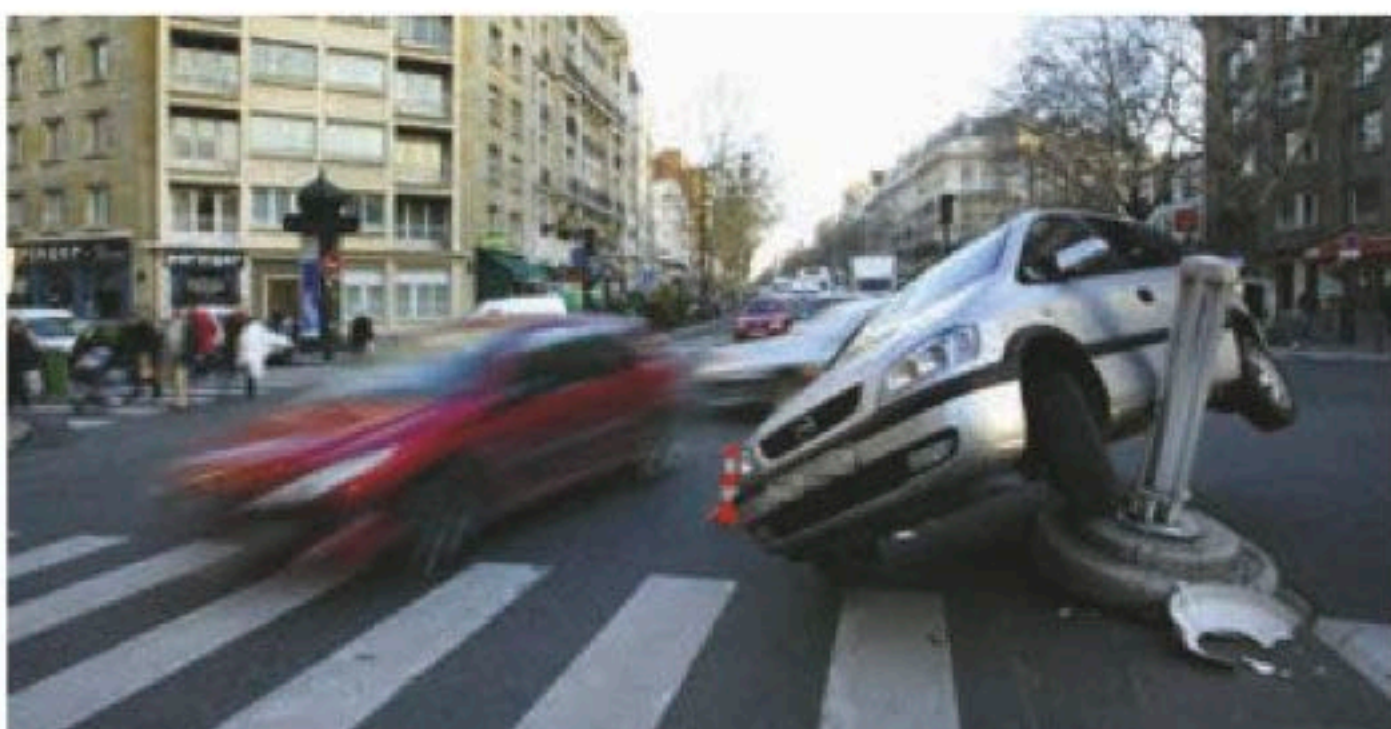
de nuit, restaurants, centres sportifs ou salles de concert s'achève ce mois-ci avec le Hainaut. Une enquête de terrain menée simultanément a d'ores et déjà montré la pertinence de cette initiative, les exploitants étant les premiers à s'en féliciter, en attendant les résultats qui seront dévoilés en janvier 2023. L'idée est de généraliser cette opération en la mettant à disposition des zones de police et de la poursuivre de manière pérenne. D'ailleurs, la campagne de sécurité routière dont il est question s'intègre dans notre volonté de sensibilisation. C'est une campagne-vérité où l'on a laissé la parole aux victimes de la route, en partant de l'idée qu'un accident n'arrive pas qu'aux autres et qu'il peut bouleverser la vie de manière irrémédiable. L'objectif est de montrer les conséquences concrètes d'un accident de la route à travers des témoignages : le deuil, l'absence d'un proche, les séquelles physiques et psychologiques, la culpabilité.

« Même sous le régime du permis à points, les grands récidivistes continuent à faire des victimes »

Il s'agit donc de spots mettant en scène des victimes ?

Oui avec trois témoignages directs, trois profils différents : Rose-Marie a perdu son fils, Carine a été percutée par un véhicule alors qu'elle empruntait le passage pour piétons, et Martin, lui, est directement responsable de sa sortie de route. Ce sont trois vies, trois histoires différentes qui interpellent et qui vous prennent aux tripes, car on imagine d'autant plus aisément ce qu'on ressentirait en pareil cas. Le canevas est percutant, car il suggère ce que la victime aurait eu comme vie sans accident et la vie qu'elle mène actuellement. Chacune de ces réalisations a nécessité deux heures de rencontres pour un clip de 45 secondes réalisé avec l'aide de l'AWSR, l'équivalent de Vias au fédéral, qui possède un service d'accompagnement juridique et psychologique des **[SUITE PAGE 10]**

rés et il y a eu davantage de déplacements sur les routes. Depuis le printemps 2022, toutes les activités ont retrouvé un rythme normal. En Wallonie, en Belgique et dans tous les pays européens, le nombre de victimes de la route a augmenté par rapport aux deux années précédentes, au point de retourner aux chiffres de 2019. Nous sentions bien que la situation allait empirer, en particulier durant les moments festifs. C'était d'ailleurs dans cet esprit que j'avais lancé les premières bornes de test interactives, permettant à tout un chacun de vérifier son taux d'alcoolémie avant de reprendre le volant. La phase de test de cette expérience pilote de six bornes par province placées à proximité des boîtes



« Le contrevenant doit être mis face aux dangers qu'il fait courir aux autres et à lui-même. »

« Il faut dégager la visibilité aux abords des passages pour piétons, avec un marquage spécifique dans toute la Wallonie, en collaboration avec les communes. »

victimes. Cette campagne est leur campagne. Il faut rappeler que chaque semaine, en Wallonie, 200 personnes voient leur vie basculer après un accident. On dénombre plus de 7 000 accidents corporels sur les routes wallonnes au cours de l'année écoulée. Mais je le rappelle : derrière les chiffres, il y a des gens, des familles qui souffrent. La campagne sera diffusée en télévision pendant les fêtes de fin d'année, mais également depuis ce 7 décembre sur les réseaux sociaux. Des affiches le long des autoroutes et routes secondaires wallonnes rappelleront également aux usagers de la route qu'un accident peut toucher n'importe qui, n'importe quand.

Le démarrage de cette campagne n'est donc pas étranger à la proximité des fêtes ?

Non, et pour plusieurs raisons : avec des fêtes comme la Sainte-Barbe, la Saint-Éloi et les réveillons, l'alcool et la conduite sous influence sont plus que jamais d'actualité. C'est donc le moment de rappeler à quel point la vie peut basculer. Il s'agit aussi pour nous de marquer notre volonté de réduire de moitié le nombre de victimes de la route à l'horizon 2030 et de l'annihiler complètement d'ici 2050. Il faut dire que l'accident de Strépy-Bracquegnies, en mars dernier, a créé un véritable choc. Et on sait que dans un cas sur deux, quand un conducteur alcoolisé est au volant, c'est le passager qui succombe.

Le sud du pays a la réputation de montrer une certaine réticence à multiplier le nombre de radars en Wallonie – bien que cette tendance soit en train de s'inverser – et a toujours préféré la prévention à la sanction. Quelles sont les limites de cette politique ?

Ce n'est plus le cas. Depuis trois ans, nous avons renforcé le déploiement des radars de sorte qu'aujourd'hui, la Wallonie



est équipée de 510 radars permanents, soit un tous les 15 km, 460 radars fixes, 30 radars tronçons et 20 radars feux. Mais le plus important, c'est que l'infraction soit suivie de sanctions, raison pour laquelle nous travaillons avec les procureurs et la justice afin que celles-ci soient prononcées et appliquées dans toute leur rigueur. Une particularité wallonne, c'est que la présence de nos radars permanents est signalée. Les conducteurs sont donc prévenus afin qu'ils modifient leur comportement. Je m'insurge

contre l'idée que la Wallonie serait à la traîne. À titre de comparaison, par million d'habitants, il y a 170 radars en Suède, 160 en Italie et en Flandre et 140 en Wallonie, alors qu'en France, on n'en compte que 50.

Quelles sont les nouvelles mesures de sécurité routière qui seront d'application pour l'année 2023 ?

« Une particularité wallonne, c'est que la présence de nos radars permanents est signalée. Les conducteurs sont donc prévenus afin qu'ils modifient leur comportement. Je m'insurge contre l'idée que la Wallonie serait à la traîne », explique la ministre.

Les nouveaux axes déjà tracés lors des états généraux de la sécurité routière sont les suivants : dégager la visibilité aux abords des passages pour piétons, avec un marquage spécifique dans toute la Wallonie, en collaboration avec les communes. Pour compléter les dispositifs existants, le gouvernement wallon vient de valider le projet d'équiper 747 écoles fondamentales sur les voies communales. Ces marquages seront effectués au printemps 2023. Par ailleurs, nous allons poursuivre l'implantation de radars supplémentaires et généraliser la présence des bornes interactives de tests alcooliques, tout en poursuivant nos campagnes de prévention. J'ajouterai à ces dispositions deux nou-



« Derrière les chiffres, il y a des gens, des familles qui souffrent »



veautés, à commencer par la limitation dynamique de vitesse en fonction du temps, de la densité du trafic ou de la configuration géographique de la voirie. Pour ce faire, nous mettrons en place, au cours de 2023-2024, des panneaux à affichage numérique, que ce soit sur autoroute, aux abords de chantiers ou sur les zones dans lesquelles se déplacent des véhicules lents comme les tracteurs ou les machines agricoles. Le système les détecte automatiquement et adapte la limitation de vitesse. Bien sûr, cela demande des moyens financiers conséquents. La deuxième mesure qui me tient à cœur concerne le milieu scolaire. Il s'agit de former une nouvelle génération d'usagers de la route en fonction des nouveaux modes de mobilité, vélos électriques, trottinettes, etc. Les

enfants doivent être éduqués dès le plus jeune âge dans l'optique d'un partage de la route.

Quelles sont les initiatives que vous préconisez ?

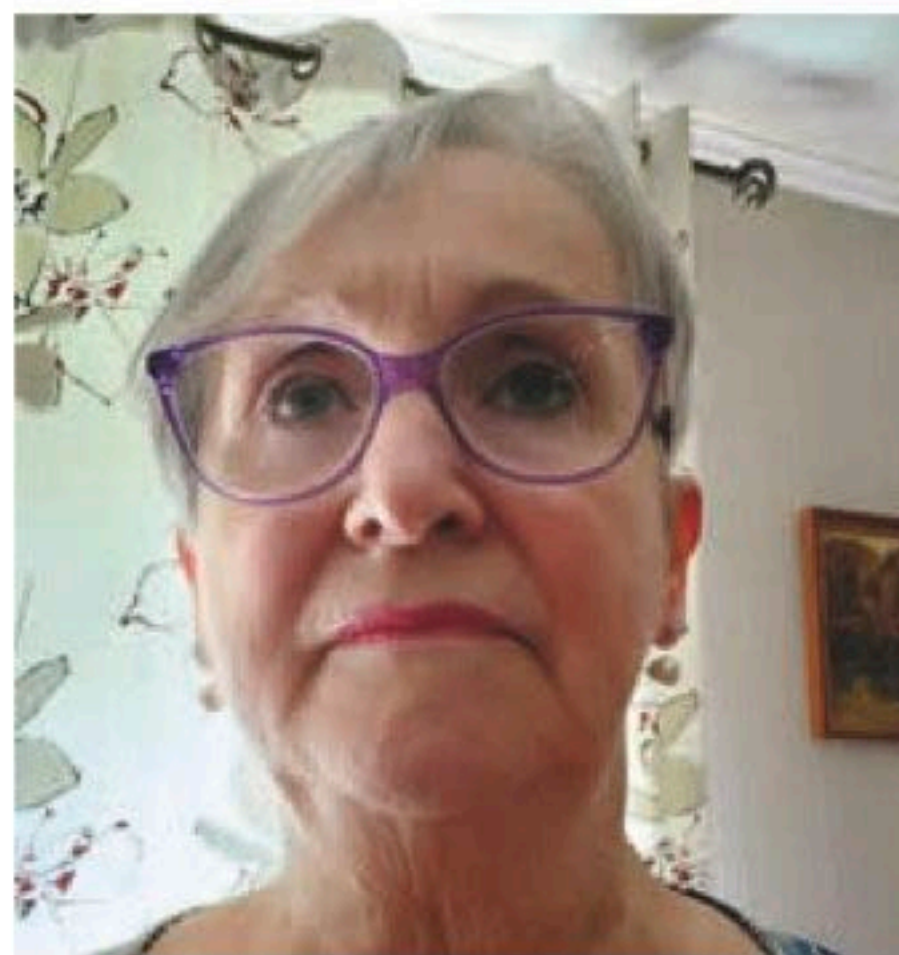
Je veux amplifier celles qui existent, comme le brevet de cycliste destiné aux enfants de cinquième primaire, à l'image du brevet piéton en première primaire. L'idée serait de généraliser ce type de démarche au niveau de toutes les écoles d'ici 2030.

Vous ne craignez pas d'empiéter sur les prérogatives de votre collègue de l'Enseignement ?

Au contraire, je suis demandeuse pour créer des synergies, par exemple en formant les adolescents aux nouvelles formes de déplacement.

Effectivement, les jeunes sont en première ligne puisque, selon l'AWSR, en 2019, les 18-24 ans représentaient 16 % de l'ensemble des tués sur la route en Wallonie. Est-ce la raison pour laquelle l'accès au permis de conduire est de plus en plus difficile et de plus en plus onéreux, au point d'empêcher un nombre croissant de jeunes de l'obtenir ? Pour bon nombre d'entre eux, c'est même devenu financièrement impossible. Ne sont-ils pas privés d'un droit qui leur devrait être acquis, d'autant que le permis est devenu de plus en plus souvent une condition sine qua non pour obtenir un emploi ?

Il est important de garantir une formation capable de préparer les futurs conducteurs à se déplacer sur les routes. Il doit aussi y avoir une perception des risques, et c'est d'ailleurs l'enjeu de la réforme que nous avons implantée en 2018 en Wallonie pour renforcer la formation. Il y a encore moyen de progresser, au niveau du rendez-vous pédagogique pour les apprenants et les guides des filières libres, sur un modèle à l'efficacité renforcée. Pour le public des jeunes précarisés, il existe des filières gratuites de formation. Mais il est important que les jeunes apprennent à se déplacer en toute sécurité quel que soit le moyen de transport. La notion de partage de la route est fondamentale, d'où l'intérêt d'une approche pédagogique. **== Philippe Fiévet**



« UN MULTIRÉCIDIVISTE ALCOOLISÉ A TUÉ MON FILS »

Les victimes de la route sont aussi celles qui restent. Rose-Marie (Verdin) est l'une de celles qui ont accepté de participer à la nouvelle campagne de sécurité routière. En septembre 2018, elle a perdu son fils Joachim, percuté par un conducteur alcoolisé et en excès de vitesse. Elle témoigne de l'absence ressentie au quotidien et particulièrement lors des fêtes de famille.

Paris Match. Qu'est-ce qui vous a poussé à participer à cette campagne ?

Rose-Marie Verdin. Je voulais rendre hommage à mon fils. Les gens au volant sont trop souvent inconscients. Dès qu'on leur parle de vitesse sur la route et de souffler dans le ballon, ils pensent que c'est uniquement pour remplir les caisses de l'État. Ce n'est pas le but, l'essentiel étant de diminuer la vitesse. La personne qui a tué mon fils était multirécidiviste et alcoolisée. Alors, ça fait réfléchir. Mais pour moi, c'est trop tard. Le mal est fait.

Dans quel état d'esprit êtes-vous aujourd'hui, quatre ans après la disparition de Joachim ?

Cela dépend des jours, mais en tant que parent, on ne retrouve jamais sa vie d'avant. Il y a des jours où ça va un peu mieux et d'autres où c'est plus difficile. Je garde un souvenir très vif des circonstances dans lesquelles j'ai appris son décès. Nous étions partis en vacances, mon mari et moi, dans le sud de la France. Nous venions d'arriver chez des amis. Au petit matin, mon GSM a sonné : c'était mon fils aîné qui m'apprenait la nouvelle. On a aussitôt refait les 800 km dans l'autre sens. Il n'y a pas un jour sans que j'y pense.

Noël approche. Quel message souhaiteriez-vous délivrer ?

Faites la fête, amusez-vous, mais raisonnablement. Et s'il le faut, restez sur place ou prenez un taxi. Une vie, cela ne se retrouve jamais. Après le tournage du spot, je me suis dit que si je peux contribuer à sauver une vie, j'aurai fait mon devoir. **== P.F.**