

WALLONIE - MOBILITÉ

Des panneaux pour indiquer la tirette

Le MR veut que la Wallonie s'inspire de la Flandre via des panneaux et des campagnes de sensibilisation

Le principe de la tirette est obligatoire sur nos routes. Pourtant, seuls 83% des Wallons savent de quoi il s'agit. Et encore moins l'appliquent. La députée Virginie Defrang propose deux mesures pour sensibiliser les automobilistes: des panneaux de signalisation et des campagnes d'information. Le ministre Prévot y est favorable.

Cela fait deux ans maintenant que le principe de la tirette est obligatoire sur nos routes. Pourtant, seuls 83% des Wallons sont au courant de son existence, contre 98% au nord du pays. Un constat qui s'explique via deux facteurs. Primo, des panneaux de signalisation spécifiques indiquant où la dite tirette est d'application ont été placés le long des routes. Second point : l'Agence flamande des routes et du trafic a fait une grande campagne de sensibilisa-

tion et de communication sur le sujet.

Si la Flandre a été proactive, ce n'est guère le cas de la Wallonie ! C'est en ce sens que le groupe MR, sous la houlette de la députée liégeoise Virginie Defrang-Firket, a déposé une proposition de résolution en commission des Travaux publics. « Nous voulons clarifier les questions du type : où la tirette s'applique-t-elle ? Pour qui ? Pourquoi ? Comment ? », s'interroge la libérale.

DEUX PROPOSITIONS

Qui avance, avec plusieurs collègues MR dont le bourgmestre d'Aywaille, Philippe Dodrimont, deux pistes concrètes, similaires à celles de la Flandre. Et de détailler sa première proposition : « Créer et installer, selon des critères prédéfinis, des panneaux de signalisation indiquant l'application du principe de la tirette sur le réseau routier et autoroutier wallon. Ce pourrait être

soit mobile soit fixe, à des endroits permanents ou sur des chantiers. »

De tels panneaux, assez clairs, sont déjà installés à certains endroits en Flandre. Ce qui permet d'avoir un effet préventif et évite de mobiliser une patrouille de police pour vérifier le respect de la règle... Autre aspect de la proposition, « inviter l'Agence wallonne pour la sécurité routière à mettre en place une campagne de communication relative à la tirette et à ses mobilités pratiques d'application. »

PUB EN 2017

Une proposition d'intérêt général qui a été votée à l'unanimité en commission. Elle passera en séance plénière d'ici deux semaines. Le ministre de tutelle, Maxime Prévot, s'est montré très réceptif à l'idée. « La programmation de campagne de l'AWSR de 2016 est bouclée. Pour ce qui est de 2017, j'avais ouvert la porte, en disant qu'il est tout à fait envisageable

qu'une des thématiques abordées pour la sensibilisation du grand public à travers les grands panneaux puisse concerner la question de la tirette », avance le ministre des Travaux publics.

Quant aux panneaux de signalisation aux endroits probants, dont les effets sont assez significatifs en Flandre, Maxime Prévot avance : « Dans l'absolu, je n'ai pas d'objection par rapport à cela. Je souligne juste que nombre d'interlocuteurs de la sécurité routière convergent vers l'idée qu'il faut faire du toilettage dans les panneaux parce qu'à un moment donné, il y en a de trop. Il faudra évidemment une étude d'opportunité quant au lieu, quant au type de panneaux lui-même. »

2017 devrait donc voir la Wallonie — enfin — lancer une vaste campagne de sensibilisation au principe de la tirette sur les routes. Rappelons qu'en cas de non-respect, l'amende est de 55 €. ●

GASPARD GROSJEAN



En Flandre, des panneaux, permanents ou amovibles, sont déjà installés. © PHN



Nous voulons clarifier les questions du type: où la tirette s'applique-t-elle? Pour qui? Pourquoi? Comment?



Virginie Defrang-Firket Députée wallonne MR

60 PERSONNES DÉCÈDENT CHAQUE ANNÉE

Trop de tués sur la route du boulot

Ce jeudi est la Journée mondiale de la Santé et de la Sécurité au travail. L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a fait les comptes sur cinq ans, 2010-2014. Près de la moitié des accidents du travail mortels ont lieu sur la route. En moyenne, 60 personnes décèdent chaque année dans ces circonstances, et près de 1.900 sont en incapacité de travail permanente. Depuis 2010, le nombre d'accidents du travail en général n'a cessé de baisser alors que les accidents de travail sur la route ont enregistré un faible recul avant de se stabiliser. « Les entreprises ont mené des actions pour améliorer la sécurité, mais pour ce qui est des accidents dans la circulation cela demande l'effort de tout le monde », analyse Benoît Godart de l'IBSR.

DES CONSÉQUENCES PLUS GRAVES

Les accidents de travail sur la route ont des conséquences nettement plus lourdes que les accidents de travail « ordinaires ». Dans le premier cas, on dénombre, par 1.000 accidents, une moyenne de 126 personnes tuées ou en incapacité permanente, contre 94 pour les autres types d'accidents.

En moyenne, il y a plus d'accidents de travail sur la route en Flandre qu'en Wallonie. Mais les conséquences sont plus graves au sud du pays. Ainsi, le taux de gravité (tués et incapacités permanentes) culmine en province de Liège (154,5) alors que le nombre d'accidents dans la circulation par 1.000 travailleurs n'est que de 4,2. À titre de comparaison, la province d'Anvers a 7,1 accidents par 1.000 travailleurs et un taux de



Les accidents sont moins nombreux les jours où beaucoup télétravaillent. © PhotoNews

gravité de 121,4. En Wallonie, Liège a donc le taux de gravité le plus élevé, suivi par le Luxembourg (151,9), Namur (145,7), le Hainaut (141,2) et le Brabant. « Les conditions de circulation ne sont pas les mêmes. En Wallonie, il y a moins de ralentissements et on y roule plus vite », souligne Benoît Godart.

Si l'on compare les tranches d'âge et les sexes, on observe que les hommes de moins de 24 ans sont le plus souvent victimes d'un accident de travail dans la circulation. Chez les femmes de 18 à 24 ans, il y a une hausse par rapport aux autres catégories d'âge.

Deux secteurs d'activité paient un tribut très lourd alors que le nombre de sinistres est peu élevé : l'agriculture et l'Horeca. Dans le premier cas, les mauvais résultats s'expliquent par la taille des véhi-

cules qui laisse peu de chance lors d'une collision. Pour l'Horeca, les horaires décalés jouent. On roule plus vite en sortant du boulot à minuit qu'à 17h00.

FAVORISER LE TÉLÉTRAVAIL

En analysant les jours, l'IBSR s'est aperçu qu'il y avait plus d'accidents le mardi que le vendredi... un jour où beaucoup de personnes télétravaillent. L'Institut encourage les autorités à rendre le télétravail fiscalement plus attractif. « Les retombées seront positives en matière d'accidents, mais aussi de mobilité et de productivité. Les travailleurs seront moins fatigués par les trajets », estime Benoît Godart. Les entreprises ont un rôle à jouer. En 2015, l'IBSR leur a dispensé 200 formations en matière de sécurité routière. ●

YANNICK HALLET

Pour l'entreprise

Un coût élevé

Le coût direct pour l'employeur est très élevé : 2.000 à 4.000 € pour un accident matériel, 25.000 € pour une incapacité temporaire, 86.000 € pour une incapacité permanente et 400.000 pour un décès. « Les coûts financiers directs ont trait aux frais de franchise, aux frais non dédommagés par l'assurance et à l'augmentation des primes », pointe l'IBSR qui liste les coûts cachés, souvent plus important encore : le temps perdu à cause de l'interruption de l'activité, le remplacement du personnel et l'obligation de former des remplaçants, une baisse de rendement, etc. ●

Y.H.

SCANDALE À LA FRONTIÈRE TURQUE

70 vaches belges en train de crever !

Scandale à la frontière turque : 70 bovins belges sont bloqués depuis le 13 avril dans un camion qu'on ne peut pas même ouvrir ! Le chauffeur ne sait même pas si les animaux, installés dans la partie supérieure de son camion à deux étages, sont toujours vivants.

AFFAMÉES ET DÉSHYDRATÉES

Sur les images prises par le chauffeur, on voit les bovidés serrés les uns contre les autres, les pattes humides dans une couche d'excréments. D'après l'exportateur anversois Hasim Öztürk, le chauffeur ne sait pratiquement pas alimenter ni abreuver les animaux. Les médias turcs, qui relaient cette incroyable histoire, parlent de bovins affamés et déshydratés. Les vaches, de race blanc-bleu, étaient destinées à un élevage en Turquie, assure M. Öztürk. Il explique que c'est une erreur de date de l'Afscsa qui est à l'origine du problème : à leur arrivée à la frontière entre la Bulgarie et la Turquie, après cinq jours de trajet au départ de la Belgique, les bovins ont été placés sous séquestre, dans le camion, avec interdiction d'en sortir, « car la date butoir pour leur arrivée était dépassée ». Les interventions du propriétaire, de l'Afscsa et même de Gaia auprès de l'ambassade turque n'ont rien donné jusqu'ici. C'est donc l'impasse : les bêtes ne peuvent pas entrer en Turquie. Mais elles ne

peuvent pas non plus rentrer en Belgique « car la zone où elles se trouvent est moins sûre que la Belgique d'un point de vue sanitaire », explique Jean-Sébastien Walhin, porte-parole de l'Afscsa. Le propriétaire dit avoir demandé à la Bulgarie de pouvoir rejoindre l'un de ses abattoirs pour y tuer les bovins, mais la Bulgarie aurait refusé. Sans solution, la souffrance des vaches s'accroît jusqu'à la mort. Inacceptable.

BORSUS VA INTERVENIR

Pour l'Afscsa, qui va déposer plainte contre le propriétaire au nom du bien-être animal, le propriétaire a traîné pour mettre son dossier en ordre et, à son arrivée en Turquie, le délai maximal avait expiré entre les examens vétérinaires des animaux en Belgique et l'entrée en territoire turc. L'Afscsa va tenter de trouver une solution avec les autorités turques. Informé hier soir par nos soins, le ministre fédéral de l'Agriculture, Willy Borsus (MR) a confirmé la version de l'Afscsa et promis d'intervenir sur le champ auprès des autorités locales pour que les bêtes puissent sortir du camion au plus vite et que l'on respecte les règles en matière de bien-être animal. Gaia en profite pour rappeler son opposition au transfert des animaux vivants sur de longues distances.

MICHEL ROYER