

LA NEWSLETTER WALLONNE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



# POINT ROUTE 03 <sup>11</sup>/<sub>11</sub>

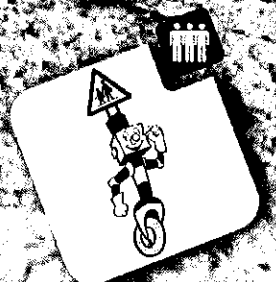
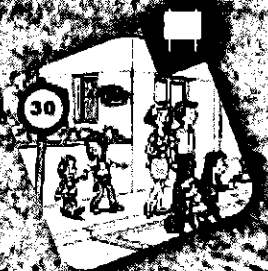
AMÉNAGEMENTS  
LE LONG DES ÉCOLES

LE RESPECT DES ZONES 30  
AUX ABORDS DES ÉCOLES

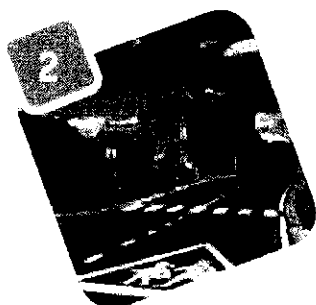
L'ASBL IAPPE ET L'ÉDUCATION  
À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Wallonie



## SOMMAIRE



SÉCURISATIONS  
AMÉNAGEMENTS  
LE LONG DES ÉCOLES

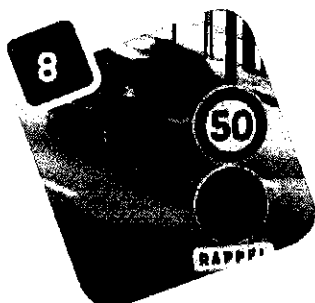
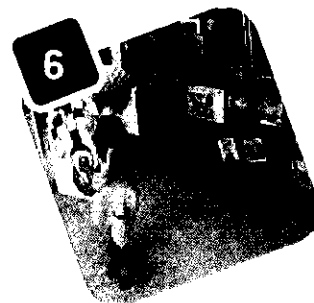


CAMPAGNES  
LE RESPECT DES ZONES  
30 AUX ABORDS DES  
ÉCOLES

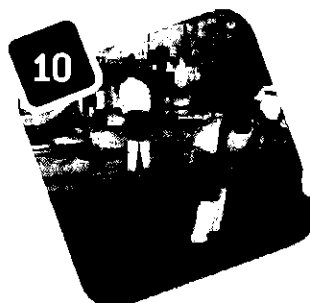
UN PARENT SUR CINQ  
N'ATTACHE PAS  
SYSTÉMATIQUEMENT  
SES ENFANTS !



ASSOCIATIONS  
L'ASBL IAPPE ET  
L'ÉDUCATION À LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
DANS LES ÉCOLES

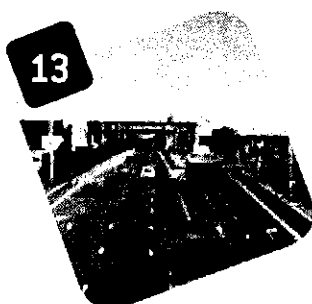


EXPERTS  
LE CONSEIL SUPÉRIEUR  
WALLON DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

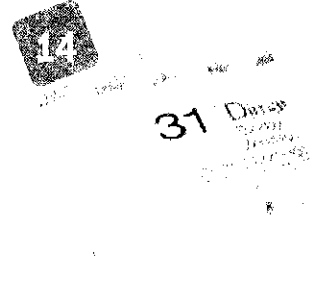


CHANTIERS  
QUELQUES CHANTIERS  
EN COURS OU TERMINÉS  
RÉCEMMENT

GRANDES RÉALISATIONS  
LIÈGE (E42) :  
L'AIRE DE BARCHON FAIT  
PEAU NEUVE !

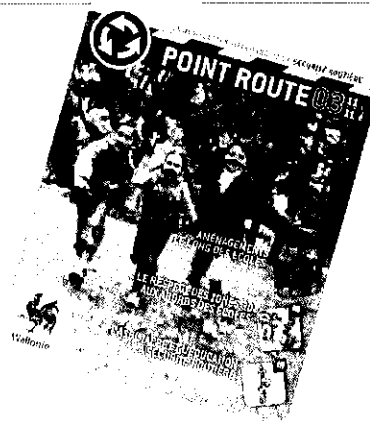


AGENDA - ÉVÉNEMENTS





EDITO



La rentrée scolaire est un moment important que connaît chaque famille au mois de septembre. Celle-ci doit s'accompagner de mesures de prudence durant toute l'année scolaire. C'est la sécurité de nos enfants qui est en jeu, notamment aux abords des écoles.

Leur sécurité est notre première priorité. En effet, des aménagements ont été réalisés aux abords des écoles pour mieux les sécuriser. Un ouvrage des bonnes pratiques pour ce type d'aménagement est par ailleurs dorénavant disponible pour harmoniser et accentuer les installations de sécurité aux abords des écoles.

Il est nécessaire de renforcer les liens entre les différents intervenants en matière de sécurité routière en Wallonie. Le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière en est un parfait exemple. C'est en travaillant ensemble que nous atteindrons les meilleurs résultats, à savoir éviter le plus grand nombre d'accidents et sauver un maximum de vies humaines.

Bonne lecture et prudence sur nos routes !

**Benoît LUTGEN**

Ministre wallon en charge de la Sécurité routière

**Marie-Dominique SIMONET**

Ministre de l'Enseignement obligatoire

« Il est nécessaire de renforcer les liens entre les différents intervenants en matière de sécurité routière en Wallonie. »



## AMÉNAGEMENTS LE LONG DES ÉCOLES : UN OUVRAGE DES BONNES PRATIQUES

À l'heure où nos enfants retrouvent les bancs de l'école, la question relative aux aménagements des abords des établissements scolaires est plus que jamais d'actualité. Etat de la situation.

« Pour aider les communes à mettre en place certains aménagements, un Guide des bonnes pratiques a été rédigé par le Service public de Wallonie. »

### INFO PRATIQUE :

Le guide de l'aménagement des abords d'écoles est disponible sur simple demande à la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières.

Tél.: 081 77 27 19

Site internet :

<http://routes.wallonie.be/>

Le panneau limitant la vitesse à 30km/h ne suffisant pas pour sécuriser les abords d'écoles, il a été décidé d'installer un éclairage spécifique des passages pour piétons, ainsi que des barrières jaunes et rouges à l'entrée des écoles. L'objectif de cette démarche est d'harmoniser et de rendre plus visibles ces zones où la prudence est de mise.

Dans le cadre de ces aménagements, les caractéristiques propres de chaque établissement doivent être prises en compte : la localisation d'une école, l'activité économique du quartier, le nombre d'élèves, leur âge, la présence de transports en commun à proximité, le mode de transports utilisé par les parents, etc.

### UN GUIDE DES BONNES PRATIQUES

Les formules sont diverses et variées pour la réalisation de ces aménagements. Elles peuvent se traduire par une largeur suffisante et l'utilisation d'un revêtement différencié pour les **trottoirs**, mais également par un **passage** pour piétons en léger décalage par rapport à la sortie de l'école. Des places de **parking** en suffisance et une zone de « dépose-minute » peuvent désengorger les abords aux heures de pointe. Enfin, un aménagement de la **voirie** grâce à des chicanes, des feux de signalisation et des îlots refuges en milieu de chaussée permet de sécuriser la zone.

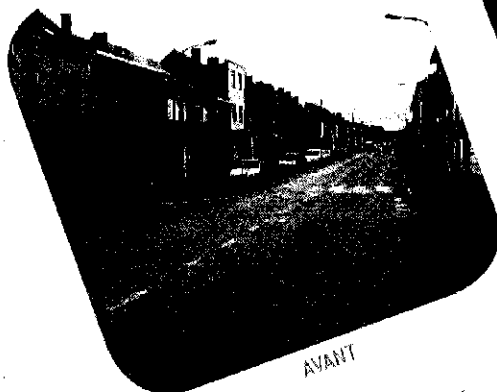
Pour aider les communes à mettre en place certains des aménagements, un Guide de bonnes pratiques a été rédigé par le Service public de Wallonie. Ce guide met en évidence les bonnes pratiques en la matière, ainsi que les recommandations à suivre pour un aménagement réussi.

### VIGILANCE TOUJOURS...

Si des investissements importants ont été réalisés au niveau des infrastructures, rien ne remplacera la vigilance. Les abords des écoles resteront toujours des zones particulièrement animées où des enfants se précipitent sans regarder, où des ados s'attroupent sur les trottoirs et dans les abribus, et où inévitablement, vous croiserez des automobilistes pressés et des parents qui ne respecteront pas les lieux de stationnement autorisés, d'où l'importance de veiller à sensibiliser les automobilistes.

« L'objectif de cette démarche est d'harmoniser et de rendre plus visibles ces zones où la prudence est de mise. »

RUE DE DOUR À BOUSSU (N549)



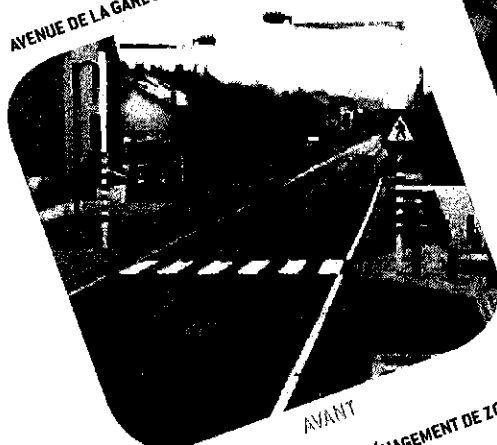
AVANT



APRÈS

« Si des investissements importants ont été réalisés au niveau des infrastructures, rien ne remplacera la vigilance. »

AVENUE DE LA GARE À HABAY-LA-NEUVE (N87)



AVANT



APRÈS

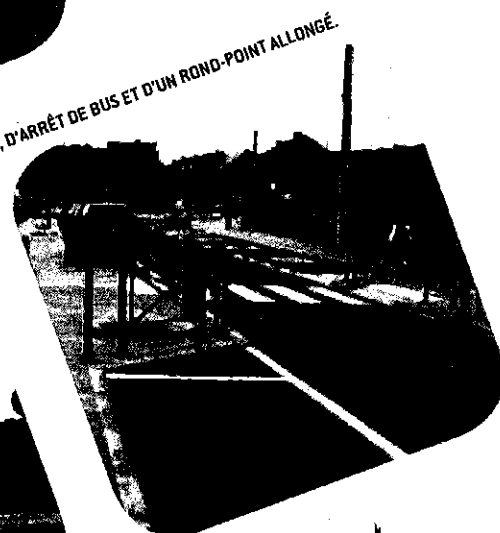
RUE SAINT-ROCH À MARCHÉ-EN-FAMENNE (N86): AMÉNAGEMENT DE ZONES DE STATIONNEMENT, D'ARRÊT DE BUS ET D'UN ROND-POINT ALLONGÉ.



AVANT



APRÈS



APRÈS

RUE D'ARLON À SAINT-LÉGER (N82): RÉTRÉCISSEMENT DES BANDES ET PASSAGE POUR PIÉTONS AVEC ÎLOTS REFUGE EN SAILLIE



APRÈS



CAMPAGNE

« Sensibiliser en toute autonomie tant les élèves que les parents aux bons comportements à adopter pour la sécurité des écoliers. »

## LE RESPECT DES ZONES 30 AUX ABORDS DES ÉCOLES

Depuis le début de l'année 2011, la Wallonie et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) se sont coordonnés sur différentes thématiques de sécurité routière, afin de renforcer leurs actions de sensibilisation mutuelles en Wallonie.

Ce fut le cas durant les mois de mai et juin. Une campagne « choc » orchestrée par la Wallonie avait pour but d'attirer l'attention des usagers sur la problématique des accidents de week-end. Elle fut ensuite logiquement suivie par une campagne de l'IBSR rappelant la solution « BOB » durant l'été.

A l'heure de la rentrée scolaire, c'est évidemment sur la sécurité des enfants que la Wallonie et l'IBSR ont accordé leurs violons. Après que l'IBSR ait rappelé durant le mois d'août l'importance de bien attacher les enfants à bord des véhicules, la Fédération Wallonie-Bruxelles a enchaîné durant le mois de septembre avec une campagne qui rappelle l'importance de respecter les zones 30 aux abords des écoles.

Ainsi, tous les directeurs des écoles de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont reçu, à l'occasion de la rentrée scolaire, divers documents, autocollants et affiches leur permettant de sensibiliser en toute autonomie tant les élèves que les parents aux bons comportements à adopter pour améliorer la sécurité des écoliers.

En outre, toutes les zones de police locale de Wallonie, ainsi que la Police fédérale de la route, ont soutenu cette campagne par des actions de sensibilisation, parfois en étroite collaboration avec des écoliers, auprès des usagers de la route qui fréquentent les « zones 30 » aux abords des établissements scolaires.



© Bagénus



En mai et juin derniers, la campagne «choc» des accidents du week-end a été suivie par la campagne Bob de l'IBSR.



« A l'heure de la rentrée scolaire, c'est évidemment sur la sécurité des enfants que la Wallonie et l'IBSR ont accordé leurs violons. »

**Regarde papa, sans ceinture !**



Quelques liens Internet intéressants :

- <http://lexemplecestnous.org>
- <http://www.yapaka.be>
- <http://www.ibsr.be>

# UN PARENT SUR CINQ N'ATTACHE PAS SYSTÉMATIQUEMENT SES ENFANTS !

Cela fait vingt ans cette année que le port de la ceinture à l'arrière est obligatoire. Pourtant, selon l'IBSR, un passager sur deux ne boucle toujours pas sa ceinture à l'arrière ! 85,6% des conducteurs et 85,7% des passagers avant attachent leur ceinture. Or il est primordial de bien attacher les enfants dans les véhicules.

A l'avant comme à l'arrière, la place du mort est celle sans ceinture ! Le risque d'être tué existe déjà à partir de 20 km/h quand on n'est pas attaché. Il faut savoir que, de manière générale, la ceinture réduit de plus de 40% le risque de traumatisme crânien et d'environ 50% le risque de décès ou de blessures.

Outre le fait que certains parents ne montrent pas le bon exemple aux enfants en ne bouclant pas leur ceinture, le plus inquiétant est qu'ils sont encore trop nombreux à transporter leurs enfants sans veiller à leur

parfaite sécurité. En 2009, on relève que seuls 81,5% des parents déclarent transporter leurs enfants en toute sécurité. 75% confient même ne jamais ou rarement attacher leurs enfants.

*UNE VITASSE DE 50 km/h MULTIPLIE LE PLOIS DE L'ENFANT PAR 20*

Combien de fois ne voit-on pas des parents prendre leur enfant sur leurs genoux en voiture ?

Ils se disent que c'est pour un petit trajet et qu'au pire, en cas d'accident, ils retiendront l'enfant dans leurs bras. Cependant, c'est sur les plus petits trajets que sont relevés le plus grand nombre d'accidents. De plus, l'impact lors d'un accident à une vitesse de 50 km/h multiplie par 20 le poids de l'enfant. Ainsi, un enfant de 15 kg peut se transformer en une masse de près de 300 kg...

Même les parents les plus musclés ne pourraient retenir leur enfant en cas d'accident ! A 50 km/h, on considère que le choc d'un accident pour un enfant non attaché correspond à une chute de plus de 10 mètres de haut.

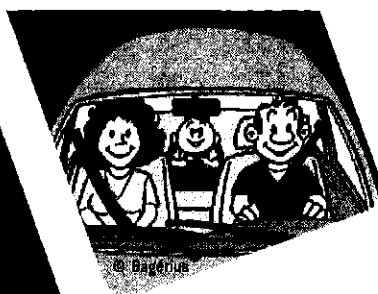
Parmi les parents qui déclarent transporter leurs enfants en toute sécurité, il arrive également que l'on constate que les enfants ne sont pas correctement attachés, notamment dans un siège-auto ou sur un coussin rehausseur. Or, bien attaché, un enfant court 3 fois moins de risques d'être tué ou gravement blessé en cas d'accident.

En 2009, 1.913 enfants de 0 à 12 ans ont été impliqués dans un accident corporel en Belgique en tant que passagers de voiture, dont 63 ont été tués ou grièvement blessés.

*« La ceinture réduit d'environ 50% le risque de décès ou de blessures. »*







### Enfants en voiture

Les enfants qui mesurent moins de 1,35 m doivent voyager dans un dispositif de retenue pour enfant qui leur est adapté (un petit siège dos à la route, un siège-auto, un rehausseur...). A partir de 1,35 m, ils peuvent encore voyager avec un rehausseur ou bien utiliser la ceinture de sécurité.

**Quel est le montant de l'amende pour un enfant non attaché correctement en voiture ? 50 €.**

### Enfants en voiture

> Avec un « siège-bébé » : toujours dos à la route, tant à l'avant qu'à l'arrière ! En cas de collision frontale, cette position diminue le risque de blessures graves et de décès. En effet, le cou du bébé n'est pas assez musclé pour retenir sa tête lors d'un choc. Attention à ne jamais placer le siège à une place où un airbag frontal n'a pas été désactivé.

> Même si les « lits-autos » (ou nacelles) sont homologués et bien fixés dans la voiture, n'oubliez pas qu'ils protègent moins bien les bébés en cas d'accident.

> Lorsque votre bébé pèse plus de 13 kg ou lorsque sa tête dépasse du dossier de son « siège-bébé » (Groupe 0+, homologué pour les 0-13 kg), passez au « siège-enfant » face à la route (Groupe 1, homologué pour les 9-18 kg).

> Lorsque votre enfant pèse plus de 18 kg ou lorsque sa tête dépasse du dossier de son « siège-enfant », passez au « rehausseur » (Groupes 2-3, homologués pour les 15-36 kg).

> Bien que les rehausseurs soient homologués à partir de 15 kg, il vaut mieux laisser votre enfant dans son siège-auto le plus longtemps possible. Passer de 5 sangles à une simple ceinture de sécurité fait une sacrée différence en cas d'accident.

> Pour les plus jeunes, le rehausseur avec dossier est recommandé. Il permet de bien placer la ceinture sur l'épaule et offre des protections sur les côtés, notamment au niveau de la tête.

> A partir du moment où l'enfant mesure 1,35 m, la loi lui permet d'être attaché avec la seule ceinture de sécurité. Mais s'il pèse moins de 36 kg et qu'il est encore à l'aise sur son rehausseur, il vaut mieux qu'il continue à voyager sur celui-ci le plus longtemps possible.

> Ne jamais faire passer la ceinture sous le bras ou dans le dos de l'enfant, et ne jamais utiliser un rehausseur avec une ceinture ventrale (souvent le siège central à l'arrière du véhicule).

**Vous retrouverez tous ces conseils ainsi que différentes solutions à des situations particulières dans la brochure « Enfants en voiture ? Toujours attachés ! » de l'IBSR, téléchargeable sur le site Internet [www.ibsr-bivv.be](http://www.ibsr-bivv.be). Pour toute question à ce sujet, vous pouvez également contacter la Cellule Education de l'IBSR (Tél : 02/244.15.11. ou [info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be)).**

### QU'EST-CE QUE LE SYSTÈME ISOFIX ?

Depuis février 2011, la législation européenne impose aux constructeurs automobiles de doter leurs nouveaux véhicules d'au moins 2 places Isofix.

Isofix est un système qui permet de fixer le siège-auto à la structure même de la voiture. Le siège « compatible Isofix » n'est donc plus fixé avec la ceinture de sécurité. Il a des points d'ancrage qui s'accrochent dans des anneaux placés dans le siège de la voiture.

Auparavant, ce système était souvent proposé en option à l'achat du véhicule. En général, il peut encore être installé un peu plus tard par votre garagiste agréé.

<http://www.preventionroutiere.asso.fr/Fil-d-Information/Siege-auto-EuroNCAP-promeut-le-systeme-isofix>

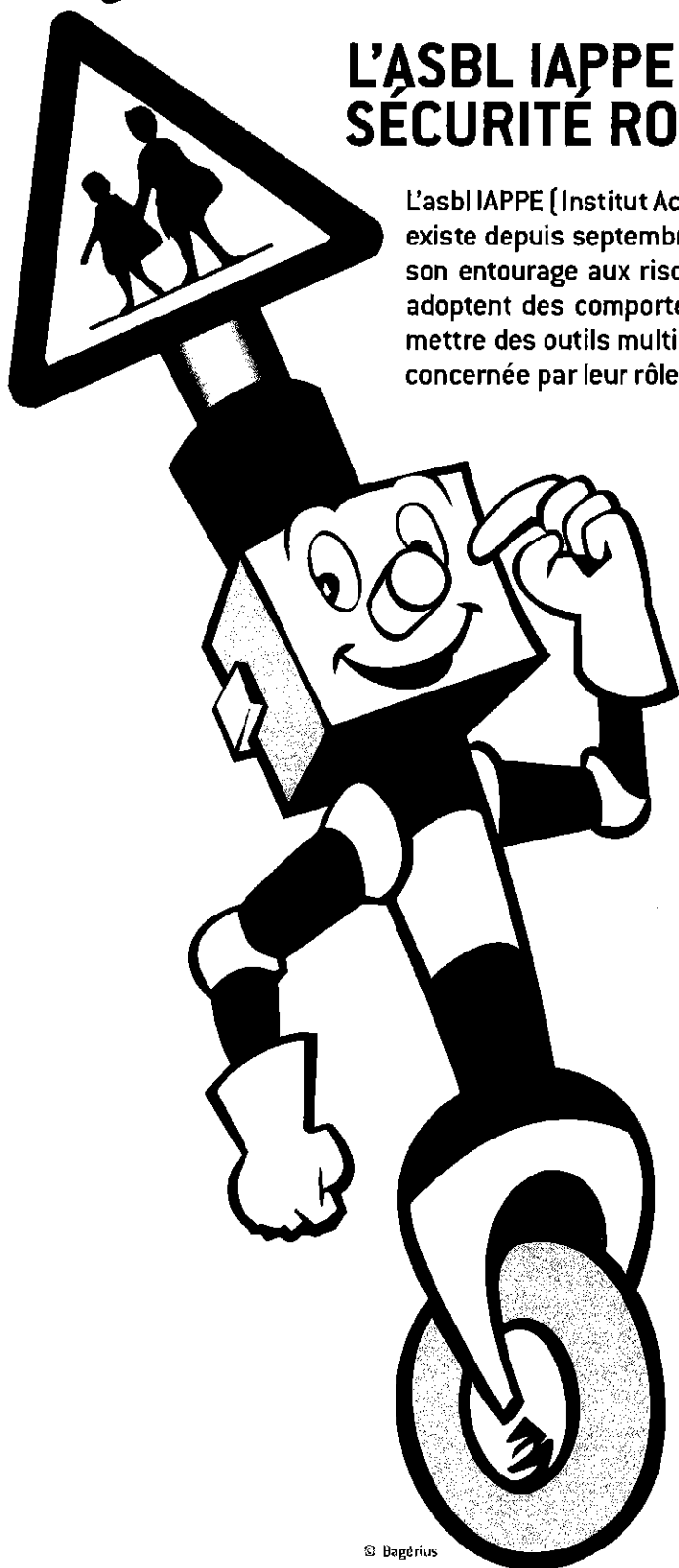


« L'IBSR  
vous offre  
l'assurance  
d'être au plus  
prêt en cas  
d'accident »



## L'ASBL IAPPE ET L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES ÉCOLES

L'asbl IAPPE (Institut Académique et Pédagogique pour la Protection de l'Enfant) existe depuis septembre 1998. Son objectif est double : sensibiliser l'enfant et son entourage aux risques de la vie quotidienne, afin que l'un comme l'autre adoptent des comportements leur permettant d'évoluer en toute sécurité, et mettre des outils multimédias à disposition de toute personne ou organisation concernée par leur rôle éducatif.



© Bagérius

Le principal atout de l'IAPPE est « STOPI », le personnage symbole universel de la sécurité routière. Ce personnage a permis de donner naissance à un concept global qui débouche sur la création de différents outils pédagogiques. Un concept unique qui propose un programme complet et cohérent : un journal de courtoisie, des fiches pédagogiques, des expositions itinérantes, des livres et cahiers Stopi... Ce concept s'intitule « Stopi Génération » et a reçu en 2004 le 3ème prix européen Norauto de la Sécurité routière. L'IAPPE est ainsi devenu la première association belge à atteindre l'un de ces podiums.

D'autre part, l'IAPPE est un des administrateurs de l'association « Partageons la Route » qui regroupe 9 asbl traitant de la sécurité routière. (plus d'infos sur <http://partageonslaroute.be/>)

### QUI EST STOPI ?

Stopi est un robot programmé pour être la bonne conscience des enfants en matière de sécurité. Il est l'œuvre de l'ingénieur Professeur Hippolyte, expert en robotisme et en biologie marine. Stopi est une sorte d'encyclopédie dotée de pouvoirs impressionnants. En appuyant sur son nez, il possède en outre la faculté de communiquer des informations sur le code de la route. Il peut également prévoir des dangers et les contrer. Il est également un guide exceptionnel du bon comportement à adopter.

Pour les enseignants, Stopi représente le fil conducteur du concept. Il est le dénominateur commun entre l'école et la maison pour l'éducation en termes de sécurité. Stopi, c'est le collaborateur de l'enseignant, le complice par qui l'élève apprendra à corriger ses comportements.

« Le principal atout de l'IAPPE est STOPI, le personnage symbole universel de la sécurité routière. »



© Bagérius

Extrait du tome 1 "Plains feux"  
disponible auprès de l'IAPPE  
(voir site [www.stopi.be](http://www.stopi.be)).

« Pour atteindre l'enfant, l'asbl IAPPE travaille sur ses 3 environnements : la famille, l'école et les loisirs. »

Pour l'élève, Stopi n'est plus un robot. Il représente l'ami sur qui il peut compter, la bonne conscience, le protecteur, le génie. Il est la référence idéale en matière de courtoisie et d'usage de la route.

Enfin, pour les parents, Stopi est un grand frère, un parrain qui, sans faire preuve d'autorité, trouve les mots justes pour apprendre la sécurité aux enfants, là où les parents n'ont pas toujours de réponse.

#### LE CYCLE « STOPI GÉNÉRATION »

En juillet dernier, un dossier complet relatif aux « Compagnons de la Stopi Génération » a été introduit sur base de l'appel à projets de la Wallonie.

« C'est sur cette base que notre action pourra démarrer » précise Michel Bagérius, le créateur de Stopi. « Le principe est simple : nous travaillons par cycle de 7 ans et sur un territoire déterminé dont le point de départ est situé en Wallonie. Stopi Génération représente 1 cycle qui démarre des maternelles et va jusqu'à la sixième primaire. »

Pour sensibiliser l'enfant, l'asbl IAPPE travaille sur ses 3 environnements : la famille, l'école et les loisirs. « Entre chaque cycle, il y a une période préparatoire d'un an. Concrètement, si nous sommes prêts en octobre 2011, nous opérons dans les mouvements de jeunesse pour une période préparatoire d'un an pendant qu'une information de sensibilisation sera mise en place dans les écoles. Cette période préparatoire nous permet de breveter un maximum de médiateurs, que nous appelons les compagnons de la Stopi Génération. Ce sont eux qui effectueront un travail de sensibilisation à l'école et au sein de leurs familles. »

Dès la rentrée des classes de 2012, le premier cycle « Stopi Génération » démarrera. « On y a introduit une méthodologie avec des outils éducatifs, appuyée par un site Internet sur lequel l'enseignant pourra, du 1er au 30 juin 2013, introduire le nombre d'élèves situés dans le rouge, dans l'orange et dans le vert. En 2019, au terme du premier cycle, il y aura donc 7 triples compteurs de comportement. »

En parallèle, les dessinateurs de l'IAPPE s'appliquent à réaliser une bande dessinée par an pour une durée de 7 ans, soit 7 tomes par cycle. La série s'intitule « Le monde secret des Algaudes ». « Les enfants qui accompagnent Stopi vieilliront d'un an à chaque livre. Marc, Song et Julie ont 10 ans au premier tome, ils en auront 17 au tome 7, soit l'âge de conduire, mais aussi l'âge des responsabilités, du devoir citoyen. »

#### Plus d'information sur l'asbl IAPPE et le cycle Stopi Génération :

Veuillez contacter  
Michel Bagérius :  
071 32 32 31  
0478 56 10 25  
[michel.bagerius@skynet.be](mailto:michel.bagerius@skynet.be)

Visitez aussi le site  
[http : www.stopi.be](http://www.stopi.be).

Il vous apportera toutes les informations sur l'évolution des opérations du IAPPE asbl.





EXPERTS

CONSEIL

SUPÉRIEUR

WALLON

SÉCURITÉ

ROUTIÈRE

## LE CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 21 juin dernier a eu lieu la séance inaugurale du Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière. Cette séance constitue à la fois la concrétisation de l'initiative lancée en juin 2010 et le point de départ d'une démarche qui vise à intégrer les multiples compétences et expériences accumulées par les nombreuses instances actives dans les domaines liés à l'amélioration de la sécurité routière en Wallonie.

Le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière (CSWSR) a été créé par un décret du 22 décembre 2010 initié par le Gouvernement wallon. Il comprend trente membres effectifs et trente membres suppléants qui représentent d'une part les instances officielles dont les missions ont un impact important en matière de sécurité routière (Police fédérale, Commission permanente de la Police locale, Collège des Procureurs généraux, Service public de Wallonie,...) et d'autre part des fédérations d'usagers de la route ou la société civile (Touring, Gracq, FEDEMOT, associations de victimes, représentants du transport de personnes ou du transport de marchandises...). Les membres du CSWSR ont été désignés par le Gouvernement wallon le 16 juin 2011.

« Quatre groupes de travail ont déjà été mis en place et se sont réunis à plusieurs reprises depuis mars 2011 »

50

RAPPEL

« D'autres groupes de travail seront lancés prochainement et aborderont de nouvelles thématiques »

Le Conseil a pour mission de formuler des propositions permettant de réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation; et ce, grâce à une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière. Ces propositions seront transmises via le Ministre de la sécurité routière au Gouvernement wallon.

#### DES MESURES CONCRÈTES

Différentes discussions vont être menées au sein des groupes de travail, qui incluent des membres du CSWSR, mais aussi d'autres personnes dont les compétences peuvent être utiles pour le thème traité.

Quatre groupes de travail ont déjà été mis en place et se sont réunis à plusieurs reprises depuis mars 2011 : un groupe de travail sur la problématique des accidents de week-end qui représentent 40 % des accidents mortels en Wallonie, un groupe sur l'éducation à la sécurité routière, un autre sur les accidents de la route dans le cadre des chantiers routiers et autoroutiers, et un groupe de

travail sur la problématique de l'assistance aux victimes de la route et de leurs proches.

D'autres groupes de travail seront lancés prochainement et aborderont de nouvelles thématiques comme l'urbanisme et la sécurité routière, l'aménagement d'infrastructures ou encore la sécurité des motards.

A moyen terme, les groupes de travail ont pour objectif de présenter leurs recommandations lors d'une réunion du CSWSR qui aura lieu en mars ou avril de l'année prochaine. Ces recommandations, validées par le CSWSR, seront ensuite transmises au Gouvernement wallon et feront l'objet d'Etats Généraux de la sécurité routière en Wallonie qui seront organisés en 2012.

## PORTRAIT

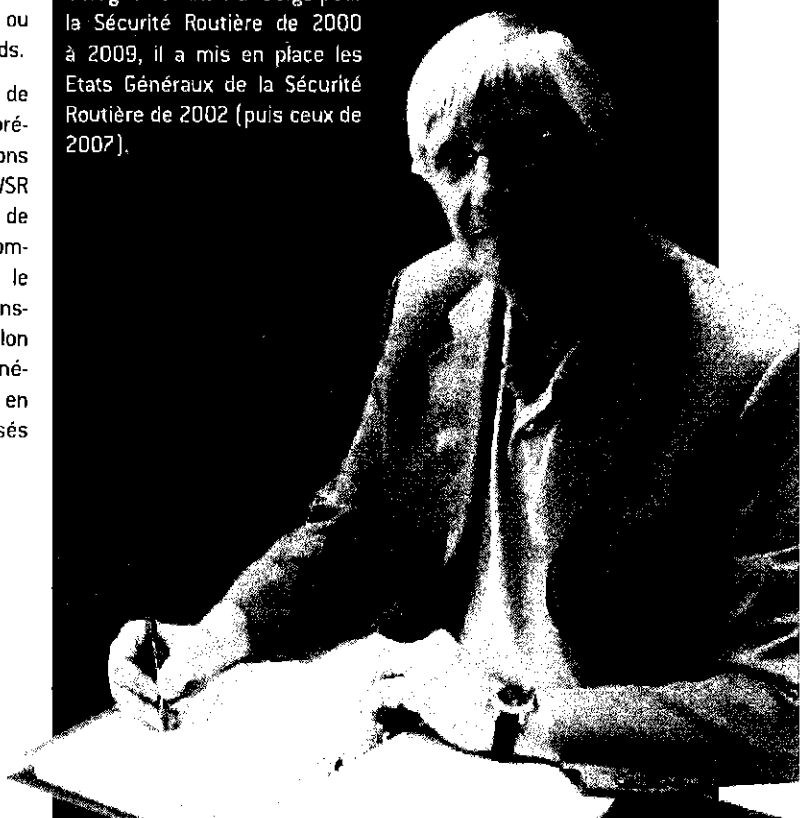
# PATRIC DERWEDUWEN, PRÉSIDENT DU CSWSR

Le 16 juin 2011, le Gouvernement wallon a décidé de nommer M. Patric Derweduwen Président du CSWSR.

Patric Derweduwen est ingénieur commercial de la « Solvay Brussels School of Economics and Management ». Après quelques années d'expérience dans un cabinet d'audit international, il a assumé les fonctions de Directeur Financier dans des entreprises privées et publiques.

En tant qu'Administrateur Délégué de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière de 2000 à 2009, il a mis en place les Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002 (puis ceux de 2007).

Patric Derweduwen a également été Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière dont les recommandations ont été largement reprises dans la déclaration de politique générale du Gouvernement fédéral. Pendant cette période, il a aussi assumé des responsabilités au sein d'associations internationales relatives à la sécurité routière.





## QUELQUES EXEMPLES DE CHANTIERS RÉALISÉS SUR LE RÉSEAU ROUTIER WALLON

### E411 - VIADUC DE BEEZ

Ce chantier a débuté en avril 2011. Le revêtement dans le sens Namur – Luxembourg a été rénové.

### A3-E40 - LONCIN

Ce chantier visait à remplacer le revêtement sur un tronçon de 18 kilomètres entre Loncin et Waremme dans le sens Liège-Bruxelles. Les travaux entamés fin février se sont achevés début juin.

En août, des travaux similaires sur cette partie de l'E40, dans le sens Bruxelles-Liège ont débuté. Ils sont terminés depuis quelques jours.

### N243A - WALHAIN

Protection des cyclistes: pose d'une glissière bois-métal le long de la N243A et création d'un rond-point au croisement de la N243 et N243A.

### E19 - NIVELLES ET HAUT-ITTRE

Réhabilitation d'ouvrages d'art: pont 31 et ponts 22 avec des glissières de sécurité.

### N4 - GEMBLoux

Le chantier sur la N4 dans sa traversée de Gembloux au lieu-dit «Batty de Fleurus» jusqu'à l'approche de Lonzée est terminé. Des îlots centraux et nouveaux marquages au sol sont venus sécuriser les bandes destinées à quitter la chaussée pour se rendre vers les commerces et les voiries secondaires.

### N40 - ARLON

Réalisation d'avancées de trottoirs avec mise en place de barrières (type zone 30-Abords d'écoles).

### N88 AUBANGE

Ce chantier comprenait la création d'un dévoiement sur la chaussée pour ralentir les automobilistes et la réalisation d'avancées de trottoirs et la mise en place de potelets et de barrières.

### A7/E19 – HOUDENG/OUBOURG

Ce chantier vise à la réfection complète du revêtement. Une nouvelle couche d'asphalte est posée et la sous-fondation refaite pour la voie lente qui supporte l'essentiel du trafic poids-lourds.

Les 3 premières phases du chantier sont terminées. La 4<sup>ème</sup> phase, sur la portion entre Oubourg et l'échangeur du Roeulx, débutera au printemps 2012 dans le sens vers Charleroi/Namur/Liège. 2X2 bandes de circulation ont été aménagées durant tout le chantier pour limiter l'impact sur la circulation.

### N875-ATHÉNÉE DE VIRTON

Ce chantier comprenait la construction d'un petit rond-point pour permettre aux parents d'élèves de faire demi tour, la construction d'un nouveau passage pour piétons muni de bordures et de dalles de vigilance pour les personnes à mobilité réduite et la construction de trottoirs.

### N4 - WAVRE

Création d'un rond-point en face de la sortie Décathlon (investissement privé mais coordonné par le SPW).



## LIÈGE (E42) :

# L'AIRE DE BARCHON FAIT PEAU NEUVE !

Point crucial pour le trafic fret européen, l'aire de Barchon, sur l'E42 en province de Liège, vient d'être entièrement rénovée et réaménagée dans le cadre d'un programme de renouvellement des aires autoroutières lancé par la Wallonie.

Les objectifs de cette rénovation sont multiples : apporter plus de confort aux usagers, en particulier aux transporteurs, mais aussi une réelle plus-value en termes de services et de sécurité.

Concrètement, le parking poids-lourds compte 100 places (50 dans chaque sens), mais, à court terme, une extension de 100 emplacements est prévue dans le sens Liège-Aix-la-Chapelle. Au niveau des véhicules particuliers, des zones de co-voiturage ont été réalisées et, c'est une première, une quinzaine d'emplacements pour les motards ont été créés.

Une attention particulière a également été portée à la fluidité du trafic. Le site possède des connexions avec les voiries régionales et locales situées à proximité. Le pont qui enjambe l'autoroute facilite également la mobilité des usagers.

En terme de sécurité, le site se verra doté, à court terme, d'un habillage lumineux du pont-restaurant en parfaite harmonie avec l'éclairage de l'aire. Des caméras de surveillance seront par ailleurs installées sur l'ensemble du site (les images seront à l'usage exclusif de la police).

### UNE AIRE D'AUTOROUTE ORIENTÉE ENVIRONNEMENT

Une attention toute particulière a également été portée aux aspects environnementaux avec la création de bassins d'orage, le traitement sélectif des déchets, l'auto-suffisance énergétique et le développement de sources alternatives de production d'énergie, tant du point de vue de la récupération de chaleur que de l'énergie photovoltaïque.

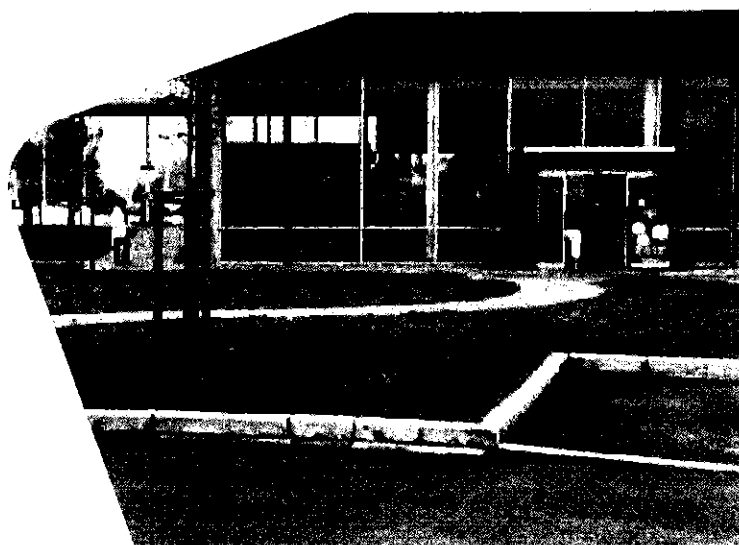
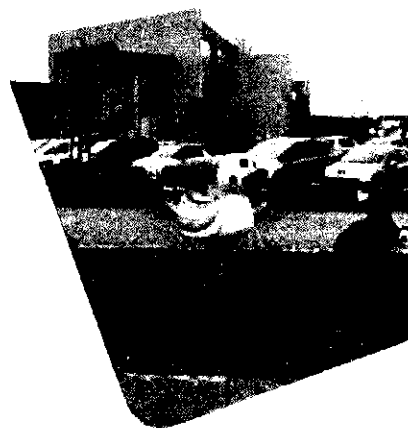
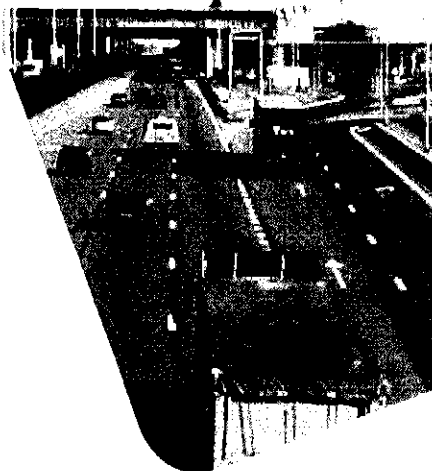
### LE SERVICE À L'USAGER AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS

Les ingénieurs et techniciens du Service public de Wallonie ont mis à l'honneur des concepts innovants. Outre l'attribution du pont-restaurant entièrement réaménagé pour une clientèle familiale, des espaces « Business-lounge » uniques en Belgique ont été créés. Les hommes d'affaires ou représentants de commerce peuvent y trouver un lieu dédié aux réunions et rendez-vous professionnels qui leur offre différents services (recharge de batterie GSM ou PC portables, connexion WIFI, etc.).

Cette nouvelle aire de Barchon a nécessité un investissement total d'une trentaine de millions d'euros, dont une grande part a été assumée par le concessionnaire.

Pas moins de 20 millions d'euros seront investis dans les 5 prochaines années dans le cadre du « Plan Routes » pour rénover une partie des 56 aires de repos, situées le long de nos autoroutes wallonnes.

« Des caméras de surveillance seront installées sur l'ensemble du site. »





> Obligation pour les motards (deux roues motorisées au-delà de 125 cm<sup>3</sup>) et leur passager de porter des gants, une veste à manches longues, un pantalon qui couvre la totalité des jambes, et des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles.

> Les motocyclettes peuvent être rangées sur les trottoirs et, en agglomération, sur les accotements en saillie, sans gêner ou rendre dangereuse la circulation des autres usagers et à condition de laisser libre une bande praticable d'au moins 1,50 mètre de largeur.

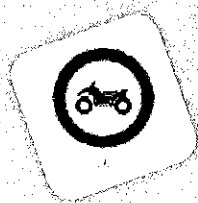
> Les enfants de moins de 3 ans ne peuvent pas être transportés sur un cyclomoteur à deux roues ou sur une motocyclette. Et les enfants de 3 à 8 ans ne peuvent pas être transportés sur une motocyclette d'une cylindrée de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

> La circulation entre les files sera autorisée si la moto ne dépasse pas 50 km/h et que sa vitesse ne dépasse pas celle des voitures de plus de 20 km/h. Ce dépassement doit en outre obligatoirement se faire sur la gauche.

> Une motocyclette avec side-car peut désormais tirer une remorque à la condition que la roue du side-car soit munie d'un frein. L'interdiction de tracter une remorque reste en vigueur pour les cyclomoteurs à trois ou quatre roues.

> Les tricycles à moteur, sans habitacle dont la masse à vide n'excède pas 400 kg, n'étaient pas admis autrefois sur les autoroutes et les routes pour automobiles. Ces véhicules peuvent désormais y circuler.

> Entrée en vigueur d'un nouveau panneau (C6) signalant l'interdiction aux quads de circuler sur la voirie concernée. Ou plus exactement : «Accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à quatre roues, construits pour terrain non praticable, avec une carrosserie ouverte, un guidon comme sur une motocyclette et une selle».



L'Union Européenne devrait promouvoir l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage dans le transport professionnel et œuvrer à généraliser une vitesse limitée à 30 km/h dans les zones résidentielles, selon une résolution approuvée par une écrasante majorité des députés européens, mardi 27 septembre. Ils réclament d'urgence un nouveau plan d'action de sécurité routière et recommandent d'harmoniser les règles de circulation, les signalisations, les contrôles techniques et le taux d'alcoolémie toléré.

La "vision zéro mort" à long terme a guidé le rapporteur du Parlement, Dieter-Lebrecht Koch (PPE, DE) pour la rédaction d'une résolution qui vise à réduire de moitié le nombre de tués, de 40 % le nombre de blessés graves et de 60 % le nombre d'enfants tués sur la route d'ici à 2020, par rapport aux chiffres de 2010. "Nous exigeons entre autre une analyse harmonisée des causes d'accidents et de blessures ainsi qu'un échange des données à l'intérieur de l'UE tout en respectant un haut niveau de protection de la vie privée", a-t-il ajouté.

Les députés demandent à la Commission de nommer un coordinateur européen de la sécurité routière pour aider les Etats membres à mettre un programme d'action en œuvre.

➤ Plus d'infos sur <http://www.europarl.europa.eu>



Wallonie

POINT ROUTE est une publication trimestrielle de la Wallonie et de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments (DG01) du Service public de Wallonie | Editeur responsable : Madame Laurence Zanchetta, Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments (SPW) - Boulevard du Nord 8, 5000 Namur | Conception et coordination : Peps Communication - [www.pepscommunication.be](http://www.pepscommunication.be) | Création graphique : Knok Design - [www.knok.be](http://www.knok.be) | Photographies : Peps Communication - Service public de Wallonie - asbl IAPPE - Fotolia - Shutterstock | Illustrations : Michel Gugerius | Impression : LienPrint

Vous désirez recevoir la version électronique de cette newsletter ?  
Rendez-vous sur [www.pointroute.be](http://www.pointroute.be)