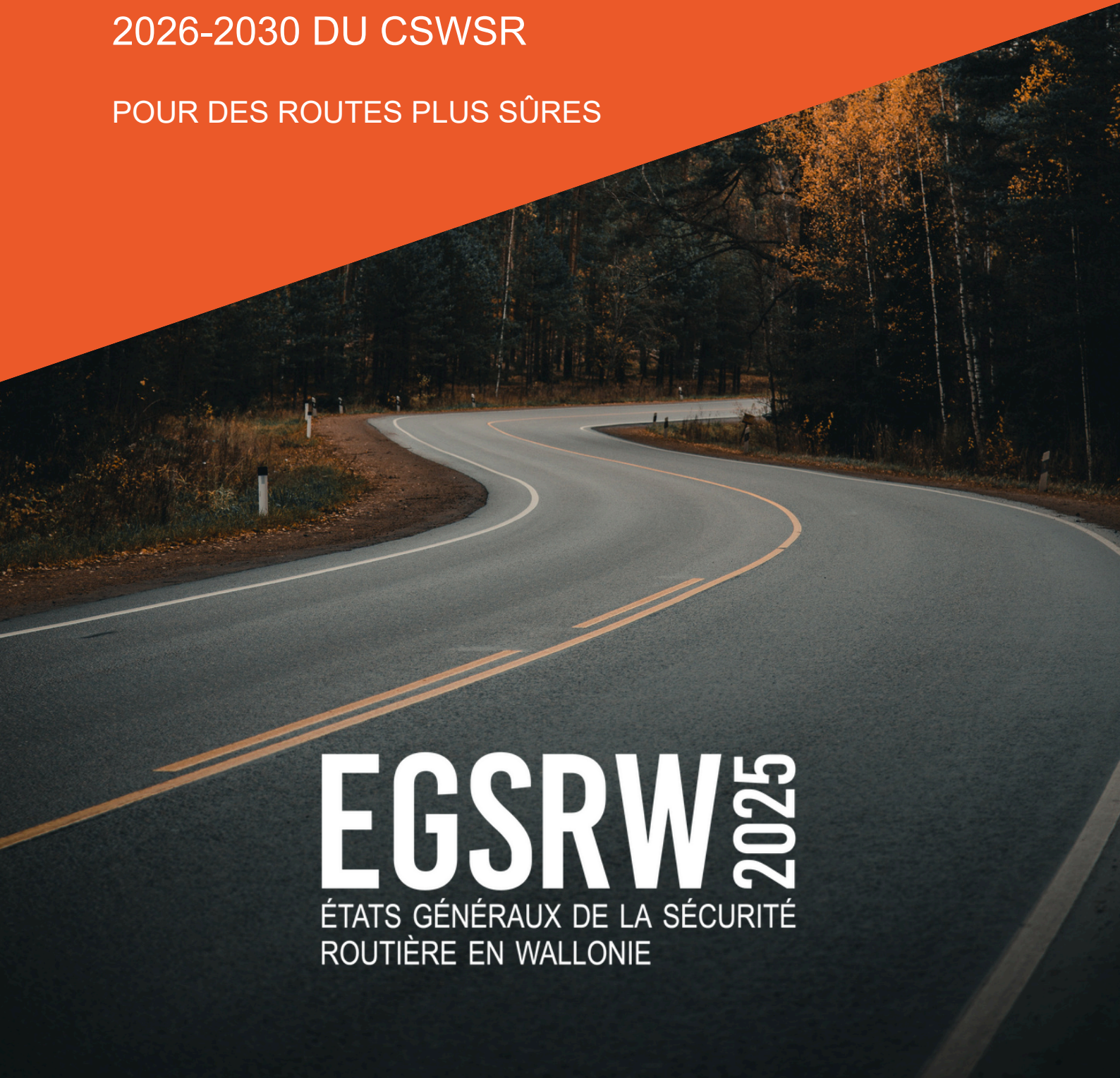


ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE

PROPOSITION DE PLAN D'ACTION
2026-2030 DU CSWSR

POUR DES ROUTES PLUS SÛRES



EGSRW²⁰²⁵

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN WALLONIE

Lorsque le Ministre François Desquesnes a confié au Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR) la mission d'organiser les États généraux wallons de la sécurité routière, nous avons aussitôt pris la mesure de l'enjeu. Il ne s'agissait pas seulement de réunir les acteurs concernés, mais surtout de mettre en place une dynamique collective pour co-construire une proposition de plan d'action, capable de transformer en profondeur la sécurité routière en Wallonie.

Ces derniers mois, le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR) a donc mobilisé ses forces, animé des groupes de travail, rassemblé des expertises multiples et tenu compte des réalités du terrain. Ce processus participatif a permis de dégager des priorités et de construire un plan que nous voulons à la fois ambitieux et réaliste, fidèle à la Vision Zéro inscrite dans la Déclaration de politique régionale, et aligné sur l'objectif intermédiaire fixé lors du lancement des États généraux de la Sécurité routière : moins de 100 décès et moins de 400 blessés graves d'ici 2030.

La proposition de plan d'action que nous présentons aujourd'hui n'est donc pas une simple liste d'intentions. Il constitue une feuille de route solide, qui trace une trajectoire exigeante mais réaliste, en cohérence avec les objectifs européens et attentive aux réalités locales.

Au-delà des mesures, ce plan traduit aussi une conviction forte : la sécurité routière est une responsabilité partagée, qui appelle l'engagement de chacun (institutions, pouvoirs locaux, associations, entreprises, citoyens, etc.).

Mais il ne s'agit pas seulement d'additionner les efforts. Ce qui peut faire la différence, c'est notre capacité à agir ensemble, dans une même direction, pour transformer notre rapport au risque sur les routes. Accepter que l'erreur humaine est inévitable, mais refuser qu'elle se paie par des vies brisées.

La Vision Zéro n'est donc pas un simple objectif chiffré : elle incarne une société qui refuse la fatalité et choisit de placer la protection de la vie au cœur de sa mobilité.

C'est avec cette conviction que nous invitons le Gouvernement wallon à adopter de ce projet pour ouvrir la voie à des actions concrètes et collectives afin de sauver des vies sur nos routes. Ensemble, faisons en sorte que chaque trajet, qu'il s'agisse d'aller à l'école, au travail, de rendre visite à des proches ou simplement de profiter d'un moment de loisir, puisse se faire sereinement et en toute sécurité.

LAETITIA DELANDE

Présidente du Conseil supérieur
wallon de la sécurité routière

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	04
2. État des lieux de la sécurité routière en Wallonie	07
• Évolution récente et comparaison européenne	08
• Augmentation des victimes vulnérables	09
• Accidents « seuls en cause » : un risque important	10
• Répartition spatiale et temporelle des accidents	10
• Principaux facteurs d'accidents	11
• Le risque de contrôle perçu comme peu élevé	12
3. Une méthodologie participative	13
• Le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR)	14
• Une approche structurée et multicritères	15
• Un comité d'évaluation	16
4. Actions prioritaires au niveau régional	17
• Axe 1 : Adapter l'environnement routier	19
• Axe 2 : Intégrer la sécurité routière dans le quotidien des Wallons	30
• Axe 3 : Garantir le respect des règles	37
• Axe 4 : Favoriser le développement de politiques locales de sécurité routière	41
5. Actions prioritaires relevant d'autres niveaux de pouvoir	44
• Recommandations au niveau communautaire.....	46
• Recommandations au niveau fédéral	48
6. Gouvernance et méthodologie de mise en œuvre	56
• CSWSR : pilotage décisionnel	59
• COPIL : pilotage stratégique	59
• Chargé de projet – Pilotage opérationnel	59
• Dispositif de suivi et évaluation.....	60

1. INTRODUCTION

Nos routes sont les artères qui relient nos villes, nos villages et, plus largement, nos vies quotidiennes. Mais parfois, elles deviennent le théâtre de drames qui souvent auraient pu être évités.

Pour changer cette réalité, le Gouvernement wallon a fixé un cap ambitieux : zéro décès sur nos routes à l'horizon 2050. Le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière (CSWSR) s'est pleinement emparé de cette vision et l'a intégrée au cœur de sa réflexion.

La **Vision Zéro** suppose de concevoir nos routes et notre mobilité en tenant compte de la vulnérabilité humaine. Les meilleures expériences internationales montrent la voie avec le **Safe System**, fondé sur une conviction simple mais essentielle : l'être humain est faillible et fragile, c'est donc au système de mobilité de s'adapter à lui, et non l'inverse. Une infrastructure qui pardonne les erreurs, des véhicules plus sûrs, des vitesses adaptées, des usagers responsabilisés et des secours efficaces en constituent les piliers.



Les États généraux de la sécurité routière 2025 incarnent ce virage stratégique. Ensemble, nous avons engagé l'élaboration d'un plan opérationnel destiné à mobiliser chacun d'entre nous pour concrétiser la Vision Zéro. Car la sécurité routière n'est pas seulement une politique publique, c'est un pacte collectif pour protéger ce que nous avons de plus précieux : la vie.

Cette proposition repose sur deux volets complémentaires.

RÉGIONAL ET LOCAL

La Région dispose en effet de compétences essentielles, mais leur pleine efficacité repose sur l'implication des communes et des zones de police, au plus près des réalités quotidiennes. C'est pourquoi ce projet consacre un axe spécifique aux initiatives à déployer au niveau communal, afin que chaque autorité locale puisse s'approprier la dynamique proposée et l'adapter à ses priorités et spécificités.

COMMUNAUTAIRE ET FÉDÉRAL

La sécurité routière est une responsabilité partagée dont certaines mesures relèvent d'autres niveaux de pouvoir. Elles sont présentées sous forme de fiches argumentaires à défendre auprès des interlocuteurs concernés.

C'est cette combinaison cohérente d'actions qui permettra de progresser vers des objectifs fixés : sauver au moins 100 vies et éviter plus de 400 blessés graves sur les routes wallonnes.

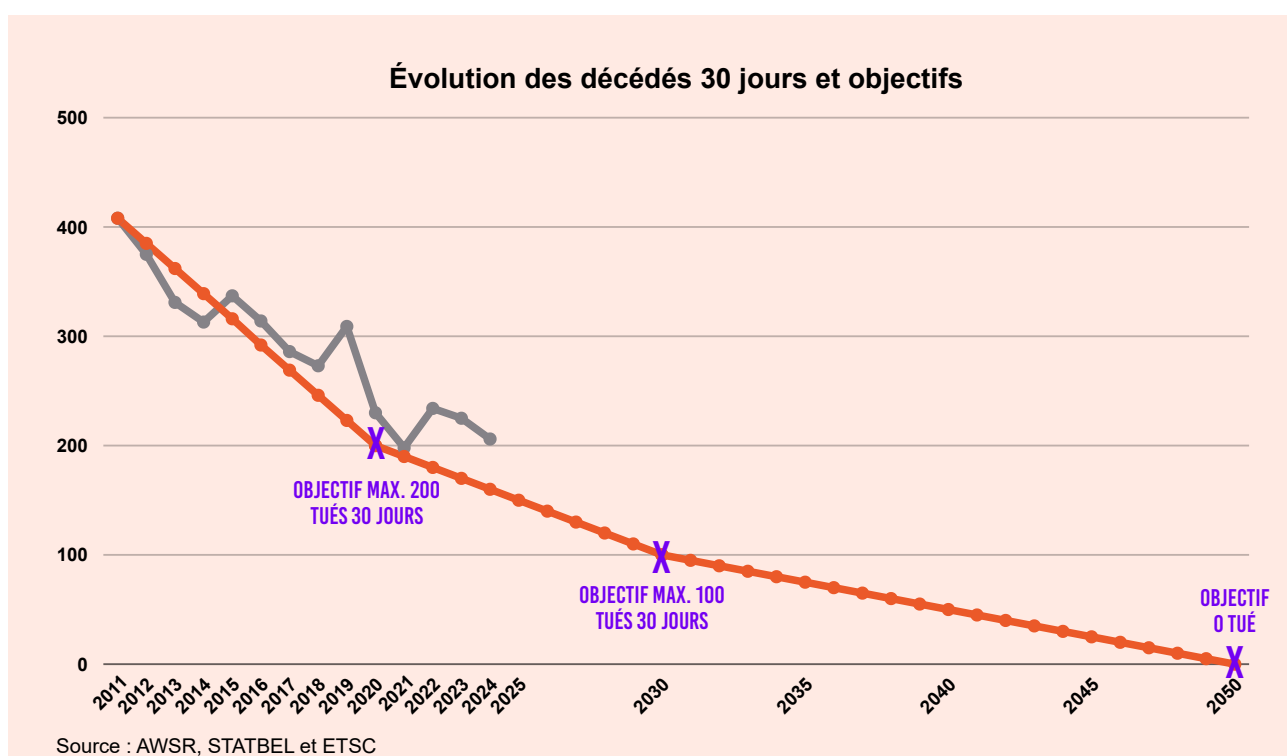
Une attention particulière a par ailleurs été portée à la cohérence avec les autres politiques régionales. La prise en compte des Plan Air Climat Énergie (PACE), Plan Social Climat, et Plan Wallonie cyclable de la Wallonie a ainsi permis d'identifier des leviers communs et d'ouvrir la voie à des synergies avec d'autres enjeux publics.

Enfin, cette démarche s'inscrit dans un cadre plus vaste. La Vision Zéro est en effet l'objectif également fixé aux niveaux européen, fédéral et des autres Régions. À travers cette proposition d'actions, le CSWSR invite la Wallonie à assumer pleinement sa part, en s'inspirant des meilleures pratiques européennes et en tirant parti des expériences déjà probantes, afin de progresser rapidement et efficacement.

2. ÉTAT DES LIEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE

En 2024, les services de police ont enregistré 10.027 accidents corporels sur les routes wallonnes. Ces accidents ont entraîné 206 décès, 789 blessés graves et 11.883 blessés légers, soit un total de 12.878 victimes (blessés ou tués). Pour mesurer concrètement l'ampleur de ce drame, rappelons que cela représente une personne tuée tous les deux jours, 35 personnes blessées chaque jour et des centaines de familles impactées.

Ces chiffres¹ ne reflètent en outre pas toute l'ampleur des conséquences de l'insécurité routière. De nombreux accidents, en particulier ceux impliquant un seul usager et provoquant des blessures légères, échappent à l'enregistrement. C'est ce que l'on appelle le « chiffre noir » de l'insécurité routière. Malgré ces lacunes, les statistiques officielles constituent un outil indispensable pour suivre les tendances et évaluer les progrès accomplis.



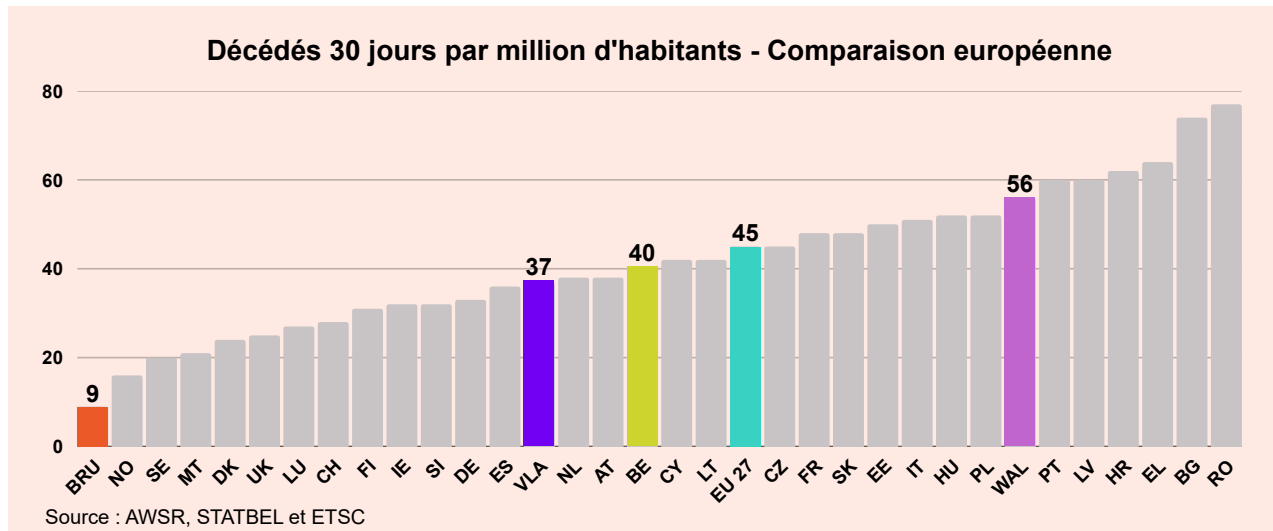
ÉVOLUTION RÉCENTE ET COMPARAISON EUROPÉENNE

En Wallonie, l'évolution récente montre des signes encourageants. Depuis 2019, **le nombre de tués a diminué de 33 %**, celui des blessés graves de 17 %, celui des blessés légers de 8%, et les accidents corporels de 6 %.

Ces progrès sont d'autant plus notables que la circulation routière n'a cessé d'augmenter. Le risque individuel d'être impliqué dans un accident est donc aujourd'hui plus faible qu'il y a quelques années.

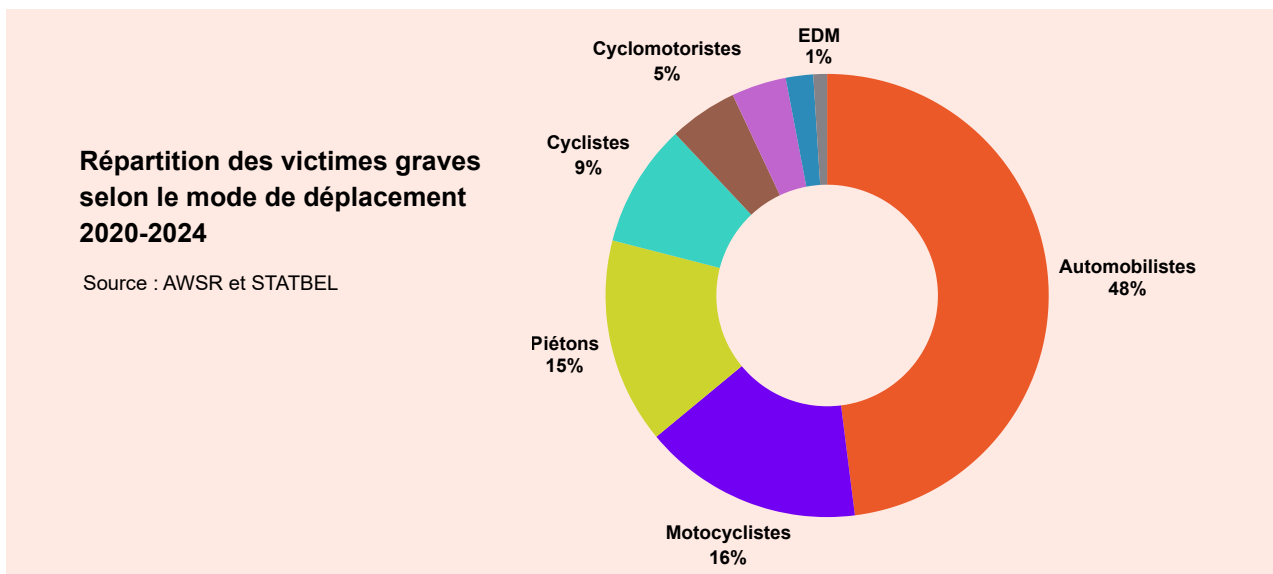
¹ Tous les chiffres concernant les accidents sont issus de la base de données officielles des accidents de la route, source : Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium)

Mais ce progrès ne doit pas masquer le fait que la Wallonie reste en retard par rapport aux deux autres régions belges et à la moyenne européenne. En 2024, son taux de mortalité routière atteignait 56 tués par million d'habitants, contre seulement 9 à Bruxelles et 37 en Flandre. Ce niveau place la Wallonie aux côtés de pays européens en bas de classement, tels que le Portugal (60), la Lettonie (60), la Hongrie (52) ou la Pologne (52). La marge de progression reste donc considérable.



AUGMENTATION DES VICTIMES USAGERS VULNÉRABLES

Le profil des victimes éclaire également sur les priorités à cibler. Les occupants de voiture représentent encore près de la moitié des tués et blessés graves (48 % sur la période 2020-2024). Mais la part des **usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, motards ou utilisateurs de trottinettes) est en augmentation et atteint désormais **46 % des victimes graves**². Cette évolution reflète l'évolution de la mobilité, avec l'essor des modes actifs et des nouvelles formes de déplacement individuel.



² 16% de motards, 15% de piétons, 9% de cyclistes, 5% de cyclomotoristes et 1% de trottinettistes.

ACCIDENTS « SEULS EN CAUSE » : UN RISQUE IMPORTANT

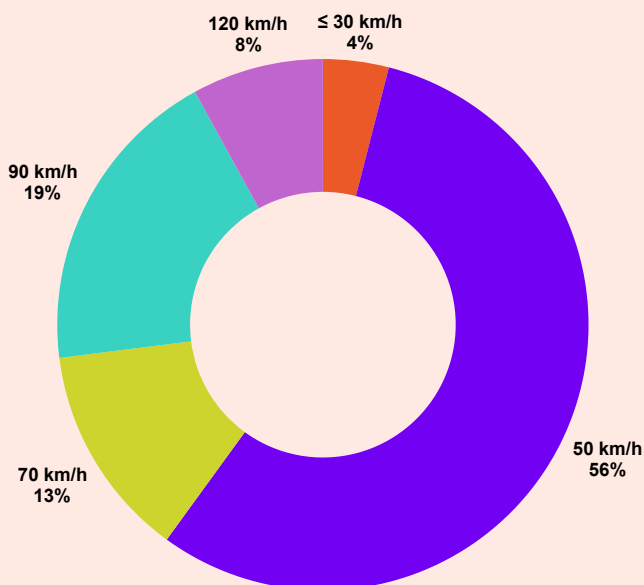
Un autre trait marquant de l'accidentalité wallonne est la proportion élevée d'accidents « **seul en cause** » : **quatre accidents graves sur dix** n'impliquent pas de partie adverse, et cette proportion grimpe à près d'un sur deux hors agglomération et à sept sur dix durant la nuit.

Leur gravité est particulièrement préoccupante : un décès sur deux en Wallonie résulte d'un tel accident, et un tué sur trois se trouvait dans une voiture n'ayant percuté aucun autre usager.

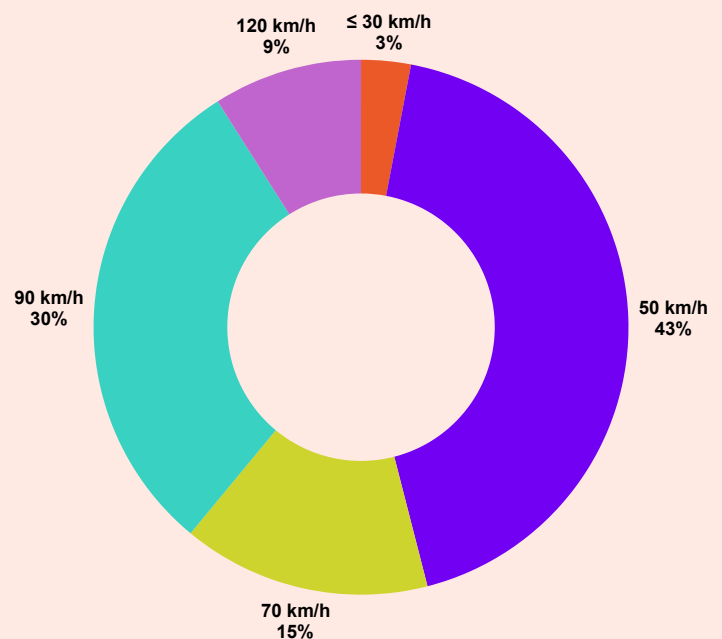
RÉPARTITION SPATIALE ET TEMPORELLE DES ACCIDENTS

Près de 60 % des accidents corporels surviennent en agglomération, où la vitesse est limitée à 30 ou 50 km/h. Mais ce sont **les routes à vitesse plus élevée** qui concentrent les bilans les plus dramatiques, avec plus de la moitié des tués et blessés graves.

Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse - 2020-2024



Répartition des victimes graves selon le régime de vitesse - 2020-2024



Source : AWSR et STATBEL

De même, si les heures de pointe concentrent une forte proportion d'accidents corporels, la gravité des accidents est bien plus importante **la nuit et le week-end**, moments où les comportements à risque – vitesse excessive, alcool ou drogues, fatigue, distraction – se multiplient.

PRINCIPAUX FACTEURS D'ACCIDENTS³

Parmi ces facteurs de risque, **la vitesse** occupe une place centrale. Plus elle est élevée, plus le risque d'accident croît, et surtout plus les conséquences sont graves. On estime qu'en Wallonie 30% des accidents mortels et 15 % des accidents corporels sont liés à une vitesse excessive ou inadaptée.

La réduction des vitesses pratiquées est donc incontournable pour atteindre les objectifs fixés à 2030 et 2050. Le respect accru des limitations, soutenu par une politique de contrôles renforcée, constitue un levier essentiel.

La conduite sous influence reste un autre facteur majeur. Près d'un quart des conducteurs avouent conduire au moins de temps en temps sous l'emprise de l'alcool⁴. Le taux de conducteurs roulant sous influence de l'alcool est 5 fois plus élevé les nuits de week-end⁵. Les conséquences sont dramatiques : au moins un accident mortel sur quatre est lié à l'alcool.

La consommation de stupéfiants est également en hausse et intervient dans près de 10 % des accidents mortels. La combinaison alcool-drogue est particulièrement dévastatrice, augmentant les risques d'accident jusqu'à 200 fois, selon les substances et les quantités consommées⁶. Sur cette proposition de plan, la Wallonie apparaît comme un mauvais élève en Europe, tant du point de vue des comportements que des normes sociales⁷.

La distraction au volant représente un autre enjeu croissant. Un automobiliste sur sept reconnaît téléphoner sans kit mains libres et un sur quatre admet envoyer des messages en conduisant. Or, entre 5 et 25 % des accidents seraient liés à ces pratiques. L'usage intensif des smartphones, la connectivité accrue des véhicules et les sollicitations constantes de la vie numérique accentuent cette tendance, en particulier chez les jeunes conducteurs et conducteurs professionnels.

Enfin, **la fatigue et la somnolence** constituent un risque silencieux, difficile à mesurer mais bien réel. Les études européennes estiment que 20 à 25 % des accidents pourraient leur être imputés.

Évidemment, il existe bien d'autres facteurs non mentionnés ici. Cela peut être des facteurs liés aux usagers comme les comportements agressifs ou des facteurs liés aux véhicules (problème d'arrimage ou d'angles morts par exemple) ou à l'infrastructure (obstacles non sécurisés ou revêtement glissant).

³ Ne disposant pas d'étude belge sur les facteurs de risque dans les accidents corporels ou mortels, les parts de chaque facteur (vitesse, alcool, drogue, distraction, etc.) dans les accidents sont estimées sur base de résultats d'études réalisées dans d'autres pays européens et résumées dans le Rapport thématique de la Commission européenne : « European Commission (2024). Road safety thematic report – Main factors causing fatal crashes. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. »

⁴ Sur base d'enquêtes réalisées par l'AWSR en 2025.

⁵ Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. et Bouwen, L. (2023). Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021 - L'alcool au volant en Belgique, Bruxelles : Institut Vias

⁶ DRUID project (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) <http://www.druid-project.eu>

⁷ Notamment au regard des résultats des études ESRA <https://www.esranet.eu/>

LE RISQUE DE CONTRÔLE PERÇU COMME PEU ÉLEVÉ

Face à cette multiplicité de facteurs, seule une stratégie globale peut apporter une réponse efficace.

À court terme, il est nécessaire de **combiner prévention ciblée et répression**. Or, les enquêtes⁸ révèlent que les Wallons perçoivent un faible risque d'être contrôlés : 75 % estiment peu probable d'être contrôlés pour alcool au volant au cours d'un mois donné, 83 % pour la drogue et 87 % pour ce qui est des médicaments. Des taux proches de 80 % apparaissent pour le non-port de la ceinture ou l'usage du téléphone. Seul le risque de passer devant un radar est perçu comme plus élevé : 29 % seulement considèrent la probabilité de contrôle comme faible. Augmenter le « risque subjectif de contrôle » constitue donc un enjeu majeur. Cela suppose d'accroître le nombre de contrôles effectifs, mais aussi leur visibilité et leur ciblage aux moments opportuns et aux lieux les plus sensibles.

À plus long terme, l'objectif devrait être de faire émerger **une véritable culture de la sécurité routière**, où les comportements responsables deviennent la norme et où le nombre de vies perdues sur nos routes diminue de manière significative et durable.

⁸ Sur base d'enquêtes réalisées par l'AWSR en 2025.

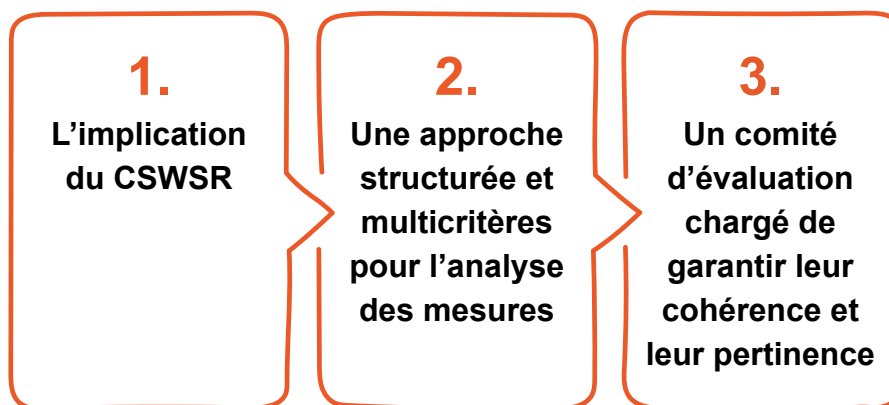
3. UNE MÉTHODOLOGIE PARTICIPATIVE

L'état des lieux de l'insécurité routière en Wallonie souligne l'ampleur du défi : des milliers de victimes chaque année, des facteurs d'accidents variés et des comportements à risque persistants malgré les progrès récents. Ces constats sont le point de départ de l'élaboration de cette proposition de plan d'action.

La stratégie mise en place repose en grande partie sur **l'intelligence collective**. Dès le lancement des États généraux, le CSWSR a été au cœur du processus, rassemblant expertises variées, expériences de terrain et sensibilités différentes pour construire une vision partagée.

La voix des citoyens a également été entendue, permettant de mesurer l'acceptabilité des mesures. L'objectif était de construire une proposition de plan ancré dans la réalité, intégrant le terrain, les contraintes institutionnelles et budgétaires ainsi que la faisabilité des actions.

Cette méthodologie s'articule autour de trois axes :



1. LE CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CSWSR)

LE CSWSR : UN CONSEIL D'EXPERTS AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière (CSWSR) est l'organe consultatif chargé, selon le décret du 22/12/2010, de formuler, à l'attention du Ministre wallon de la Sécurité routière et du Gouvernement wallon, des avis et des recommandations destinés à renforcer la sécurité sur les routes wallonnes.

Il a également pour mission de proposer un programme d'actions concret pour traduire la Vision Zéro à long terme, et d'assurer le suivi du plan régional de sécurité routière.

Sa force repose sur **une approche concertée et multidisciplinaire**, réunissant l'ensemble des acteurs concernés : administrations, forces de l'ordre, associations, experts, représentants du monde de l'enseignement, du transport, des usagers ou encore des victimes de la route...

Le Conseil compte **30 membres effectifs** et 30 suppléants.

ÉTATS GÉNÉRAUX : UNE DÉMARCHE COLLABORATIVE

Le CSWSR a été impliqué à chaque étape du processus. Ses membres, couvrant l'ensemble des usagers de la route et des dimensions de la sécurité routière, ont participé à la définition des thèmes prioritaires, à la formulation des mesures concrètes, à la rédaction et à la validation des fiches-action. Au cours des derniers mois, le CSWSR s'est réuni régulièrement, dans une logique de co-construction, avec pour objectif commun la réalisation de la Vision Zéro sur les routes wallonnes.

Pour traduire les priorités en mesures concrètes, plusieurs groupes de travail thématiques ont été constitués, composés de membres du CSWSR, de représentants des pouvoirs locaux et d'acteurs de terrain. Chaque groupe a concentré son expertise sur un enjeu précis : **mobilité sûre vers les écoles, conduite sous influence, vitesse, mobilité professionnelle, distraction au volant, formation des usagers tout au long de la vie et protection des usagers vulnérables.**

Cette diversité a permis d'intégrer des points de vue complémentaires et d'assurer que les mesures retenues soient réalistes, ancrées dans les réalités locales et alignées sur les ambitions stratégiques de la Wallonie.

2. UNE APPROCHE STRUCTURÉE ET MULTICRITÈRES

Une méthodologie rigoureuse a été appliquée pour analyser, classer et hiérarchiser les propositions issues des groupes de travail. Des critères de priorisation ont été définis et pondérés. La logique multicritères mise en place a permis de prendre en compte non seulement l'impact sur la sécurité routière (mesuré en vies sauvées) mais aussi la complexité des enjeux.

Les six critères retenus sont les suivants :

- | | |
|--|---|
| 1 Impact sur la sécurité routière
Estimation du nombre de vies sauvées. | 4 Budget annuel global
Ressources financières nécessaires pour la mise en place et le maintien de la mesure. |
| 2 Acceptabilité citoyenne
Évaluée par une enquête menée en juin 2025 auprès d'un échantillon représentatif de 1.000 Wallons. | 5 Freins administratifs et législatifs
Obstacles institutionnels ou juridiques susceptibles de retarder, compliquer ou bloquer la mise en œuvre. |
| 3 Rapidité de mise en œuvre
Capacité d'une mesure à être concrétisée rapidement. | 6 Synergies avec d'autres enjeux publics
Potentiel de la mesure à produire des effets positifs dans d'autres domaines (santé publique, environnement, mobilité, inclusion sociale). |

Chaque critère a été jugé « *toutes choses égales par ailleurs* », afin de garantir une analyse neutre et transparente. Cette approche a permis de construire un plan équilibré, fiable et réaliste, intégrant expertise technique, faisabilité et attentes de la population.

3. UN COMITÉ D'ÉVALUATION

Un comité d'évaluation, composé de membres volontaires du CSWSR, a analysé collectivement les mesures proposées sur cette approche structurée et multicritères à laquelle il a également contribué. Il a garanti la qualité méthodologique, fixé un cadre clair pour l'évaluation et permis aux groupes de travail d'ajuster leurs propositions.

Chaque mesure a été évaluée sur les six critères et classée en fonction d'une cote attribuée.

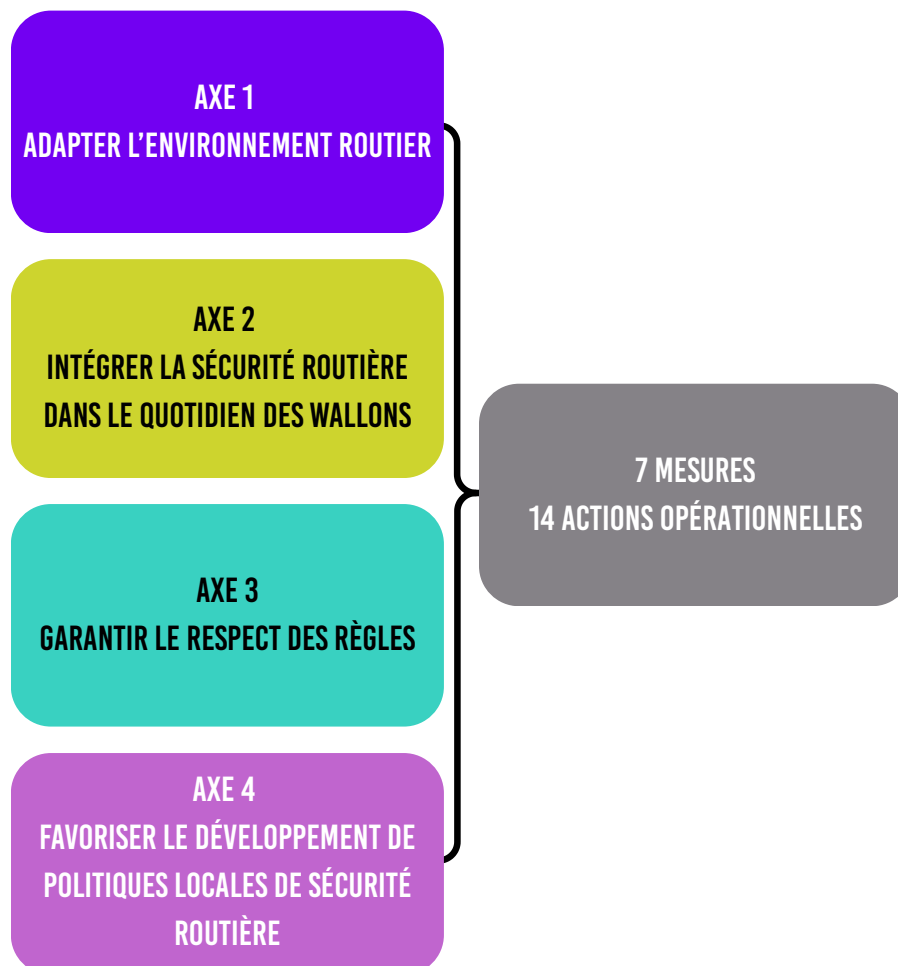
Ce processus renforce la crédibilité et l'appropriation collective du plan, en veillant à ce qu'il soit cohérent, priorisé et aligné avec la Vision Zéro tué et les objectifs intermédiaires pour 2030. La proposition de plan d'action se déploie en deux volets complémentaires liés aux compétences des différents niveaux de pouvoir.

4. MESURES PRIORITAIRES RELEVANT DE LA WALLONIE

Le volet wallon de la proposition de plan d'action se concentre sur les leviers et compétences de la Région wallonne. Il s'articule autour de **quatre axes** complémentaires, chacun ciblant un aspect spécifique de la sécurité routière.

Ces axes regroupent **7 mesures concrètes et 14 actions opérationnelles**. Chaque axe est détaillé dans les pages qui suivent, avec les mesures et actions associées : adapter l'environnement routier pour prévenir les accidents et en limiter les conséquences, intégrer la sécurité routière dans le quotidien des citoyens wallons garantir le respect des règles pour encourager des comportements responsables, et mobiliser les pouvoirs locaux pour une action de proximité cohérente et efficace.

La combinaison de ces axes illustre l'approche globale et coordonnée adoptée par la Wallonie pour tendre vers une mobilité plus sûre, pour tous.



AXE 1 : ADAPTER L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

Les causes d'accidents de la route peuvent être regroupées en trois grandes catégories : celles liées au comportement humain, celles liées aux véhicules et celles liées à la qualité de l'infrastructure. Si les facteurs infrastructurels n'interviendraient « que » dans 30 % des accidents mortels⁹, leur rôle demeure central : une route bien conçue et sécurisée limite les erreurs humaines, favorise le respect spontané des règles et réduit les conflits entre usagers. Cette logique est au cœur du Safe System, qui considère que l'erreur humaine est inévitable et que l'infrastructure doit être pensée pour en réduire la fréquence et en atténuer les conséquences.

Agir sur l'infrastructure constitue dès lors un levier puissant, complémentaire à la formation, à la sensibilisation et au contrôle. Pour la Région wallonne comme pour les communes, gestionnaires de voiries, l'environnement routier est un champ d'action privilégié, car il guide les comportements. Ces interventions bénéficient en outre particulièrement aux usagers les plus vulnérables — piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite — pour qui un environnement sûr est une condition essentielle à leur mobilité et à leur inclusion dans l'espace public.

Au-delà de l'enjeu humain, la sécurisation des infrastructures génère des retombées économiques et sociales significatives : chaque accident évité limite les coûts pour les familles, les employeurs et la collectivité, et chaque vie sauvée ou blessure grave évitée constitue un gain durable pour l'ensemble de la société.

L'intervention sur l'environnement routier est toutefois souvent lourde et coûteuse, et elle s'inscrit dans la durée. Dans un contexte où les moyens budgétaires de la Wallonie sont contraints, mais où les objectifs de vies sauvées imposent des résultats rapides, le CSWSR a jugé essentiel de cibler en priorité les mesures les plus efficaces et les plus efficientes pour améliorer la sécurité de tous.

Trois mesures majeures et 7 actions ont ainsi été identifiées dans cet axe consacré à l'environnement routier.

MESURE 1 RÉDUIRE LES VITESSES PRATIQUÉES	1.1 Abaisser les limites de vitesse sur base de la hiérarchisation du réseau 1.2 Développer la gestion dynamique des vitesses
MESURE 2 SÉCURISER LA MOBILITÉ DES USAGERS DE MODES ACTIFS	2.1 Sécuriser les traversées piétonnes réglementaires 2.2 Accorder une attention particulière à la sécurité des usagers actifs aux abords des chantiers 2.3 Sécuriser les trajets vers les écoles et jusqu'à l'entrée de l'école
MESURE 3 SÉCURISER LES ZONES À RISQUE	3.1 Sécuriser les zones à risque objectif et subjectif important 3.2 Favoriser les marquages audio-tactiles

⁹ Sur base d'une étude française de 2021 : 30% des accidents mortels ont un facteur « infrastructure » probable ou quasi certain en interaction, ou non, avec un facteur humain, véhicule ou lié aux conditions de circulation. CEREMA (2021). Les facteurs d'accidents mortels en 2015 ; Exploitation de la base FLAM. Rapport d'étude Cerema, Lyon, France.

MESURE 1 – RÉDUIRE LES VITESSES PRATIQUÉES

La réduction des vitesses pratiquées constitue un levier essentiel pour améliorer la sécurité routière et atteindre les objectifs fixés en Wallonie. Au-delà de la simple adaptation des limitations légales, il s'agit de repenser la manière dont le réseau est structuré et dont les vitesses sont régulées, afin d'assurer une meilleure cohérence, une meilleure lisibilité et une meilleure acceptabilité pour les usagers.

La hiérarchisation du réseau routier, qu'il soit régional ou communal, permet de classer les voiries selon leur fonction (transit, desserte locale, accès résidentiel, etc.) et de leur associer des vitesses, des aménagements et des usages adaptés. Cette approche cohérente facilite la gestion du trafic, renforce la sécurité et optimise l'entretien des infrastructures. Le CSWSR propose ainsi de hiérarchiser l'ensemble du réseau wallon et de réviser le cadre réglementaire en vue de d'adapter les vitesses maximales autorisées : favoriser l'extension des zones 30 km/h en agglomération et des routes à 70 km/h hors agglomération là où elles s'avèrent cohérentes avec l'environnement routier.

L'efficacité de cette action dépendra toutefois du respect réel des vitesses, qui repose notamment sur la cohérence entre l'infrastructure et la limitation fixée, ainsi que sur l'intensité des contrôles.

Parallèlement, la réflexion sur les vitesses dynamiques ouvre une voie innovante. Aujourd'hui, les limitations de vitesse sont indiquées par de la signalisation fixe alors que les conditions de circulation évoluent sans cesse : densité du trafic, présence de piétons ou de cyclistes, conditions météorologiques... Adapter la vitesse autorisée en fonction de ces paramètres permettrait d'améliorer la sécurité tout en fluidifiant la circulation.

Grâce aux technologies embarquées, aux capteurs routiers et aux panneaux à message variable, cette approche devient techniquement envisageable. La mise en place de limitations flexibles selon les circonstances constituerait une avancée utile, combinant sécurité, fluidité et acceptabilité.

ACTION 1.1 ABAISSER LES LIMITES DE VITESSE SUR BASE DE LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU



OBJECTIFS

- Réduire les vitesses pratiquées
- Adapter les vitesses maximales autorisées (VMA)
- Améliorer le respect des VMA grâce à une meilleure lisibilité et plus de cohérence



PILOTE

SPW Mobilité-Infrastructures

- Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
- Département des Infrastructures locales



Des vitesses adaptées

**IMPACT
ATTENDU**



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Réviser le cadre réglementaire et les recommandations applicables en termes de vitesse
- Définir les catégories de la hiérarchie du réseau
- Réaliser une carte reprenant la hiérarchie du réseau régional et du réseau communal structurant
- Réaliser une carte reprenant la hiérarchie de l'ensemble du réseau communal
- Mettre en œuvre sur le terrain la hiérarchisation (court et moyen termes)



DÉLAI

2026 : révision du cadre réglementaire et des recommandations

Fin 2027 : hiérarchie du réseau finalisée à l'échelon régional

Fin 2028 : hiérarchie du réseau finalisée à l'échelon communal

Dès 2027 : mise en œuvre progressive sur le terrain



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Carte reprenant la hiérarchisation du réseau
- Nombre de règlements complémentaires visant des réductions de VMA



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Augmentation de la part de kilomètres de routes à 30, 50 et 70 km/h
- Adaptation des vitesses pratiquées sur les routes avec la VMA modifiée
- Diminution du nombre d'accidents et de leur gravité

ACTION 1.2 DÉVELOPPER LA GESTION DYNAMIQUE DES VITESSES



OBJECTIFS

- Améliorer la perception et le respect des limitations de vitesse
- Réduire le nombre d'accidents corporels liés à des véhicules lents ou à hauteur des chantiers



PILOTES

- SPW Mobilité-Infrastructures - Département de l'exploitation des infrastructures
- SOFICO



Des vitesses adaptées

IMPACT
ATTENDU

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Gestion dynamique de la vitesse liée à la circulation des véhicules lents sur des voies rapides
- Gestion dynamique de la vitesse liée aux chantiers
- Développement à plus grande échelle de gestion dynamique des vitesses dans ces cas de figure ou dans d'autres



DÉLAI

Fin 2028 : mise en place et évaluation des projets pilotes



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Mise en œuvre des projets pilotes
- Evaluation des projets pilotes



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Nombre d'accidents, données de trafic et de comportement

MESURE 2 – SÉCURISER LA MOBILITÉ DES USAGERS DE MODES ACTIFS

Les modes actifs regroupent principalement les piétons, les cyclistes et, de plus en plus, les utilisateurs de trottinettes. Ces usagers représentent une part croissante des victimes de la route en Wallonie¹⁰ : la proportion de victimes graves utilisateurs de ces modes de transport est passée de 17 % en 2015 à 24 % dix ans plus tard. Ces dernières années, les progrès en sécurité routière ont été moins importants pour les usagers actifs que pour les autres usagers de la route.

Il convient de souligner que les usagers de vélos électriques et de trottinettes sont les seules catégories d'usagers à avoir connu une augmentation de leur nombre de victimes, directement liée à l'essor significatif de ces modes de déplacement ces dernières années. Si le risque intrinsèque ne semble pas avoir augmenté, la présence accrue des usagers actifs sur les routes impose une vigilance renforcée. Dans un contexte où les politiques publiques encouragent le report modal vers les modes actifs pour des raisons environnementales, de santé publique et de mobilité durable, garantir leur sécurité est d'autant plus essentiel.

Dans ce cadre, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière a identifié trois actions prioritaires pour réduire le risque auquel ces usagers sont exposés. Il s'agit de sécuriser les traversées piétonnes, en particulier celles présentant des problèmes de sécurité ou d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, de renforcer la sécurité des trajets scolaires, y compris aux abords immédiats des établissements, et de porter une attention particulière à la protection des usagers actifs aux abords des zones de chantier, en veillant à l'application stricte et systématique des recommandations existantes.

Ces actions s'inscrivent dans une démarche globale visant à rendre l'espace public plus sûr et inclusif pour tous, tout en favorisant le développement harmonieux des mobilités actives.

¹⁰ Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium) et AWSR

ACTION 2.1 SÉCURISER LES TRAVERSÉES PIÉTONNES RÉGLEMENTAIRES



OBJECTIF

- Réduire le nombre d'accidents impliquant des piétons en traversée



PILOTE

- SPW Mobilité-Infrastructures - Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie



Une infrastructure sécurisée

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Évaluer la sécurité et l'accessibilité des traversées piétonnes sur base d'une méthodologie et d'un outil à développer
- Classer les traversées piétonnes selon le niveau de sécurité et d'accessibilité
- Aménager les traversées piétonnes prioritaires



DÉLAI

Fin 2028 :
aménagement des premières traversées piétonnes



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Disponibilité d'une méthodologie et d'un outil informatique permettant l'évaluation des traversées piétonnes
- Nombre de communes ayant évalué des traversées piétonnes
- Nombre de traversées piétonnes évaluées
- Fourniture d'un classement validé au niveau communal
- Nombre de traversées piétonnes traitées



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du nombre d'accidents de piétons en traversées et du nombre de victimes piétonnes dans ces accidents

ACTION 2.2 ACCORDER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À LA PROTECTION DES USAGERS ACTIFS AUX ABORDS DES ZONES DE CHANTIER



OBJECTIFS

- Renforcer la sécurité des piétons, cyclistes et PMR dès la conception des projets et pendant leurs travaux, en assurant la continuité des cheminements
- Promouvoir une culture de la sécurité partagée entre tous les acteurs



PILOTE

- SPW Mobilité-Infrastructures



**Une infrastructure
sécurisée et des
vitesses adaptées**

**IMPACT
ATTENDU**



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Mise à jour et enrichissement de la Sécurothèque
- Renforcement de la formation et de la sensibilisation
- Actualisation des modèles d'arrêtés de police du Bourgmestre et outils d'aide aux communes.
- Renforcement des leviers de contrôle et de sanction



DÉLAI

- **1^{er} semestre 2026** : mise à jour et enrichissement de la Sécurothèque et actualisation des modèles d'arrêtés de police du Bourgmestre et outils d'aide aux communes.
- **2^e semestre 2026** : renforcement de la formation et de la sensibilisation



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Mise à jour et fréquentation de la Sécurothèque
- Nombre de sessions de formation, taux de participation et de satisfaction des participants
- Nombre de consultations ou téléchargements des contenus diffusés
- Nombre de modèles d'arrêtés de Police actualisés et taux d'adoption par les communes
- Application effective des sanctions prévues dans la réglementation et les Cahiers des Charges



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du nombre d'utilisateurs actifs victimes dans un accident en chantier
- Réduction des signalements d'incidents liés à l'accessibilité lors de chantiers

ACTION 2.3 SÉCURISER LES TRAJETS VERS LES ÉCOLES ET JUSQU'À L'ENTRÉE DE L'ÉCOLE



OBJECTIFS

- Réduire le nombre de victimes parmi les enfants lors de leurs trajets domicile-école
- Réduire le nombre de victimes parmi les modes actifs en sécurisant les trajets vers les écoles



PILOTE

- SPW Mobilité-Infrastructures - Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie



Une infrastructure sécurisée

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Évaluer la sécurité des trajets vers les implantations scolaires (10 minutes à pied ou à vélo autour de l'école) sur base d'une méthodologie et d'un outil informatique à développer
- Classer des trajets vers les implantations scolaires en fonction de leur niveau de sécurité
- Mettre en œuvre des actions de sécurisation rapide
- Mettre en œuvre des actions de sécurisation longue (via un réaménagement du site)



DÉLAI

Fin 2028 : mise en œuvre des premières actions de sécurisation



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Disponibilité d'une méthodologie et d'un outil informatique permettant l'évaluation des trajets domicile-école
- Nombre de communes ayant évalué des trajets vers des implantations scolaires
- Nombre de trajets vers des écoles évalués
- Mise à disposition des données aux autorités locales
- Nombre de trajets vers des écoles traités



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Baisse du nombre d'écoles avec un niveau critique de sécurité
- Évolution du nombre d'enfants victimes d'un accident de la route sur son trajet domicile-école

MESURE 3 – SÉCURISER LES ZONES À RISQUE

Dans le cadre de la directive européenne 2008/96/CE, telle que modifiée par la directive 2019/1936 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, la Wallonie doit se doter d'une méthodologie spécifique visant à identifier les zones présentant un risque important d'accidents. Cette méthodologie repose sur une double approche, proactive et réactive.

L'approche proactive évalue le niveau de sécurité d'une infrastructure en fonction de ses caractéristiques intrinsèques, mises en relation avec la fonction de la route dans le réseau. L'approche réactive, quant à elle, s'appuie sur l'analyse des accidents survenus afin de repérer les zones de concentration d'accidents. Ces deux méthodes se complètent : l'une s'appuie sur les propriétés techniques de l'infrastructure, l'autre sur les données d'accidentalité.

Cependant, la sécurité routière ne peut se réduire uniquement à des indicateurs techniques ou statistiques. L'infrastructure est aussi un espace de vie et de mobilité, dont l'usage dépend en partie du sentiment de sécurité qu'elle inspire. La prise en compte de cette dimension subjective, c'est-à-dire du ressenti des usagers, constitue un levier essentiel pour favoriser un usage serein et équitable des routes.

Combinés, ces outils permettent de guider les choix d'aménagement et de prioriser les interventions dans un contexte budgétaire contraint, afin d'optimiser l'efficacité des investissements publics. Parallèlement, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière recommande la mise en œuvre d'actions ciblées et relativement simples, comme l'installation de marquages audio-tactiles en amont de zones à risque, afin de capter l'attention des conducteurs et de renforcer la sécurité immédiate sur les tronçons les plus sensibles.

ACTION 3.1 SÉCURISER LES ZONES À RISQUE OBJECTIF ET SUBJECTIF IMPORTANT (PRIORITÉ AU RISQUE OBJECTIF)



OBJECTIFS

- Réduire le nombre de victimes de la route dans des zones accidentogènes
- Diminuer les zones à risque d'accidents



PILOTE

- SPW Mobilité-Infrastructures



**Une infrastructure
sécurisée**

**IMPACT
ATTENDU**



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Développer deux méthodologies de détermination des zones à risque objectif de manière proactive d'une part et réactive d'autre part
- Développer un outil informatique permettant de relever les zones d'insécurité subjective
- Classer les zones identifiées comme problématiques par les différentes méthodologies développées
- Mettre en œuvre la sécurisation rapide
- Mettre en œuvre les actions de sécurisation longue (via un réaménagement du site)



DÉLAI

Fin 2027 : mise en œuvre des premières actions de sécurisation



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Disponibilité des méthodologies pour identifier les zones à risque objectif et d'un outil informatique permettant l'identification des zones à risque subjectif
- Existence d'une liste classée des zones à sécuriser
- Nombre de zones traitées



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du nombre de victimes dans des zones identifiées comme à risque
- Évolution du niveau de sécurité des zones identifiées comme à risque

ACTION 3.2 FAVORISER LES MARQUAGES AUDIO-TACTILES



OBJECTIF

- Réduire le nombre de victimes dans les accidents dus à la distraction, à l'inattention ou à la somnolence via l'installation de bandes rugueuses pour renforcer l'attention des usagers



PILOTE

- SPW Mobilité-Infrastructures



**Une infrastructure
sécurisée**

**IMPACT
ATTENDU**



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Rédiger une fiche de recommandation pour la mise en œuvre de ce type de marquage et la rendre disponible dans la Sécurothèque (outil à disposition des gestionnaires de voiries et des professionnels de la sécurité routière)
- Mettre en œuvre des actions de sécurisation rapide dans des zones à risque



DÉLAI

Fin 2026 : mise en œuvre des premières actions de sécurisation



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Disponibilité d'une fiche dédiée dans la Sécurothèque
- Nombre de sites traités



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du nombre d'accidents et de victimes sur les sites traités

AXE 2 : INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE QUOTIDIEN DES WALLONS

On estime que les facteurs humains interviennent dans 90 à 95 % des accidents de la route¹¹. Cette réalité rappelle combien la responsabilité individuelle et collective est au cœur de la sécurité routière. Améliorer la sécurité routière exige une combinaison équilibrée entre sensibilisation et répression. La sensibilisation permet de faire évoluer les mentalités et d'ancrer des comportements responsables sur le long terme, mais elle n'est réellement efficace que si elle s'accompagne de contrôles et de sanctions crédibles.

C'est donc l'articulation cohérente entre ces leviers, traduite concrètement par les axes 2 et 3 de la présente proposition de plan d'actions, qui permettra d'agir efficacement sur les comportements à risque et de favoriser l'émergence d'une véritable culture de la sécurité routière en Wallonie.

Dans cet axe, **deux mesures et quatre actions** ont été retenues pour renforcer la sensibilisation des citoyens, afin d'inscrire la sécurité routière dans le quotidien des Wallons.

MESURE 4 INTENSIFIER LA SENSIBILISATION DES CITOYENS	4.1 Intensifier les campagnes de sensibilisation aux grands facteurs de risques 4.2 Coordonner l'offre de formation
MESURE 5 INTENSIFIER LA SENSIBILISATION AU SEIN DES ENTREPRISES	5.1 Intégrer la formation aux angles morts dans les modules de formation des chauffeurs professionnels et sensibiliser au choix des véhicules 5.2 Intégrer la sécurité routière dans la Car policy

¹¹ Plusieurs études internationales fournissent des chiffres de cet ordre, notamment : CEREMA (2021). Les facteurs d'accidents mortels en 2015 ; Exploitation de la base FLAM. Rapport d'étude Cerema, Lyon, France.

MESURE 4 – INTENSIFIER LA SENSIBILISATION DES CITOYENS

Dès leur plus jeune âge, les Wallons se déplacent quotidiennement dans la circulation et apprennent à interagir avec les autres usagers. Pour qu'ils puissent le faire en toute sécurité, il est essentiel qu'ils soient conscients de leur vulnérabilité et des risques liés à leurs comportements. Cette conscience ne peut s'acquérir qu'à travers un accompagnement continu tout au long de la vie, quels que soient l'âge, le mode de déplacement ou le niveau d'expérience.

Afin de renforcer durablement la culture de sécurité routière en Wallonie, cette mesure vise à intensifier les campagnes de sensibilisation sur les principaux facteurs de risque - vitesse excessive, distraction, alcool et drogues - tout en valorisant les comportements positifs et responsables. Ces campagnes doivent être fortes, cohérentes et continues pour éveiller les consciences, encourager des comportements plus sûrs et maintenir la vigilance des usagers dans la durée.

En parallèle, il s'agit également de coordonner et de structurer l'offre de formation afin d'assurer un véritable continuum pédagogique tout au long de la vie. Cela implique de renforcer les liens entre les différents acteurs de la sécurité routière et de garantir la cohérence des messages délivrés à chaque étape de l'apprentissage et de la pratique de la conduite.

Parce qu'une vie perdue reste toujours une sanction disproportionnée face à une erreur humaine, la sensibilisation et la formation constituent des leviers essentiels pour responsabiliser chaque citoyen et faire de la sécurité routière une valeur partagée par tous.

ACTION 4.1 INTENSIFIER LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION AUX GRANDS FACTEURS DE RISQUE



OBJECTIFS

- Renforcer et améliorer l'efficacité des campagnes de sensibilisation relatives la distraction, la vitesse excessive ou inadaptée et la conduite sous influence
- Réduire les comportements à risques



PILOTE

- AWSR



Des usagers responsabilisés

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Mesurer les comportements/attitudes sur ces thématiques
- Sensibiliser les citoyens (en priorité les cibles identifiées comme à risque) :
 - Identification des risques/cibles et stratégie de communication
 - Conception des messages/campagnes
 - Diffusion selon les médias les plus pertinents
 - Évaluation de l'efficacité des campagnes et des messages



DÉLAI

Dès 2026



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation d'une mesure de comportement « vitesse » et d'études de comportements et d'attitudes annuels
- Rapport et conclusions et recommandations
- Plan de communication annuel/thématique
- Réalisation des plans
- Nombre de personnes touchées par toutes les actions menées dans le cadre de la stratégie de communication



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Diminution des infractions et comportements dangereux mesurés ou auto-déclarés au fil du temps

ACTION 4.2 COORDONNER L'OFFRE DE FORMATION POUR ASSURER UN CONTINUUM PÉDAGOGIQUE



OBJECTIFS

- Intégrer la sécurité routière à chaque étape de vie des citoyens
- Assurer une formation/sensibilisation continue (continuum)
- Renforcer la cohérence, l'efficacité et la visibilité des actions de prévention



PILOTES

- SPW Mobilité-Infrastructures - Département de la stratégie de la mobilité
- AWSR



Des usagers responsabilisés

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Réaliser un état des lieux de l'existant en Wallonie : répertorier l'ensemble des formations disponibles (sécurité routière et conduite), recenser les acteurs, analyser les financements et identifier les manques
- Développer une stratégie concernant l'offre de formations/animations : acteur coupole chargé d'harmoniser, prioriser, coordonner les moyens et acteurs relatifs à l'offre de formation/sensibilisation sur base des priorités identifiées suite à l'état des lieux
- Créer une commission pluridisciplinaire : regroupant experts, associations, écoles de conduite, acteurs institutionnels et pédagogiques, chargée d'harmoniser les contenus en distinguant les objectifs de la formation citoyenne (sécurité routière) et ceux de la formation technique (conduite)



DÉLAI

Dès 2026 : état des lieux

6 mois après l'état de lieux : plan de formation



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Rapport complet de l'état des lieux validé. Désignation effective de la coupole et mise en place de la stratégie
- Commission officiellement installée et fonctionnelle



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Statistiques du suivi des formations
- Taux de couverture du continuum

MESURE 5 – INTENSIFIER LA SENSIBILISATION AU SEIN DES ENTREPRISES

En Belgique, près d'un accident de travail sur dix survient sur le chemin du travail¹². Ces accidents ont des conséquences humaines, sociales et économiques importantes : ils affectent durablement les travailleurs et leurs familles, tout en générant des coûts considérables pour les entreprises confrontées à des absences prolongées ou à des incapacités temporaires ou permanentes.

Dans ce contexte, intégrer la sécurité routière dans les politiques de prévention des entreprises apparaît comme une nécessité. Il s'agit non seulement de protéger les collaborateurs dans leurs déplacements professionnels et domicile-travail, mais aussi de renforcer la culture de la sécurité au sein du monde du travail.

Cette mesure s'articule autour de deux actions complémentaires. La première consiste à intégrer la sensibilisation aux angles morts dans la formation des chauffeurs professionnels. Ces conducteurs, souvent exposés à des environnements complexes et à des interactions fréquentes avec des usagers vulnérables, doivent être pleinement conscients des risques liés à la visibilité réduite autour de leur véhicule. Un module spécifique, intégré aux formations initiales et continues, permettrait d'améliorer leur connaissance de ces zones à risque et d'adopter des comportements préventifs plus sûrs.

La seconde action vise à intégrer la sécurité routière dans la Car policy des entreprises, en la considérant comme un volet à part entière de la prévention. Cela implique d'inclure dans ces politiques, notamment, des critères de sécurité pour le choix des véhicules mais aussi des règles de bonne conduite et de gestion responsable de la mobilité. En plaçant la sécurité routière au cœur de la stratégie de mobilité, les entreprises participent activement à la réduction des risques d'accidents et à la promotion d'un comportement responsable sur la route.

Ainsi, cette mesure contribue à ancrer une véritable culture de la prévention et de la responsabilité partagée, où la sécurité des travailleurs sur la route devient un enjeu collectif et durable.

¹² Fedris – Agence fédérale des risques professionnels FR : <https://www.fedris.be/fr/professionnel/accidents-du-travail-secteur-prive/statistiques/rapport-annu...>

ACTION 5.1 INTÉGRER LA SENSIBILISATION AUX ANGLES MORTS DANS LES MODULES DE FORMATION DES CHAUFFEURS PROFESSIONNELS + SENSIBILISATION SUR LE CHOIX DES VÉHICULES



OBJECTIFS

- Former et sensibiliser les conducteurs
- Réduire techniquement les angles morts



PILOTES

- SPW Mobilité-Infrastructures - Département de la régulation et de la réglementation des transports
- SPF Mobilité



Des usagers responsabilisés et des véhicules sûrs

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Former les chauffeurs professionnels
- Intégrer le sujet « angle mort » dans les modules de formation "code 95" (formation continue des chauffeurs professionnels)
- Sensibiliser les entreprises et acquéreurs de véhicules professionnels sur les équipements réduisant les angles morts (caméras à la place des miroirs traditionnels, ...)



DÉLAI

2026 : intégration du contenu angle mort dans les formations

2027 : pour la sensibilisation des entreprises

2028 : début des formations + 5 ans pour former l'ensemble du personnel TEC



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Début des formations
- Pourcentage des chauffeurs ayant suivi la formation
- Nombre de formations intégrant le sujet « angle mort » dans le cadre de la formation continue des chauffeurs professionnels (code 95)
- Réalisation d'une campagne de sensibilisation auprès des entreprises



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Réduction du nombre d'accidents des piétons et cyclistes impliquant des véhicules utilitaires en lien avec les angles morts

ACTION 5.2 INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA « CAR POLICY »



OBJECTIFS

- Augmenter la sécurité des collaborateurs utilisant un véhicule dans le cadre professionnel ou privé
- Prévenir les accidents, éviter les coûts liés à ceux-ci et promouvoir une conduite responsable, dans l'intérêt de l'employé et de l'employeur



PILOTE

- AWSR



**Des usagers
responsabilisés et
des véhicules sûrs**

**IMPACT
ATTENDU**



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Créer un modèle de *Car policy* pour une sécurité routière maximale dans les entreprises et les administrations publiques
- Réaliser un plan d'action pour diffuser et inciter les employeurs à intégrer le volet sécurité routière dans leur *Car policy*



DÉLAI

2026 : modèle de
Car Policy

Dès 2027 : stratégie
envers les
entreprises et
administrations
publiques



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation du modèle de *Car policy*
- Réalisation du plan d'action
- Nombre d'entreprises touchées



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du nombre d'accidents impliquant des véhicules des entreprises ayant intégré le nouveau modèle de car policy

AXE 3 : GARANTIR LE RESPECT DES RÈGLES

Le respect des règles de circulation constitue l'un des piliers fondamentaux de la sécurité routière. Si les infrastructures adaptées et les actions de sensibilisation jouent un rôle majeur, elles ne peuvent produire pleinement leurs effets sans une adhésion réelle et durable des usagers au cadre légal.

La littérature scientifique internationale le démontre : les mesures visant à initier un changement de comportement sont plus efficaces lorsqu'elles combinent des campagnes de sensibilisation impactantes et une répression stricte¹³. Une réduction marquée du nombre de victimes de la route est dès lors difficile à obtenir uniquement par des actions de gestion de la vitesse ou de sensibilisation des usagers. Le contrôle du respect du Code de la route et l'application de sanctions justes et proportionnées représentent des éléments clés d'une politique de sécurité routière efficace.

Cet axe entend mobiliser plusieurs leviers simultanément : accroître la probabilité de détection des infractions grâce à des contrôles ciblés, efficaces et crédibles ; sensibiliser les usagers à l'importance de respecter les règles pour leur propre sécurité comme pour celle des autres ; et encourager une responsabilisation collective afin d'instaurer un climat de respect mutuel dans la circulation.

L'objectif est de faire en sorte que chaque usager perçoive le non-respect des règles comme entraînant des conséquences inévitables et immédiates, tout en favorisant une adhésion volontaire à des comportements responsables. La répression doit avant tout cibler les conducteurs les plus dangereux, notamment les récidivistes, afin de protéger l'ensemble des usagers et de consolider une véritable culture partagée de sécurité routière.

Une mesure majeure et deux actions ont ainsi été identifiées dans cet axe consacré au respect des règles.

MESURE 6 AMÉLIORER LA QUANTITÉ, LA QUALITÉ ET L'IMPACT DES CONTRÔLES POLICIERS

- 6.1** Renforcer les contrôles routiers et la visibilité policière, avec un focus sur les lieux et moments problématiques, et sur les facteurs de risque
- 6.2** Améliorer la communication et la diffusion d'informations sur les contrôles routiers pour augmenter chez l'utilisateur la perception du risque subjectif d'être contrôlé

¹³ Voir par exemple l'étude européenne CAST : <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/sites/default/files/castroadsafetycommunicationcampaigns.pdf>

MESURE 6 – AMÉLIORER LA QUANTITÉ, LA QUALITÉ ET L'IMPACT DES CONTRÔLES POLICIERS

L'amélioration de la quantité et de la qualité des contrôles policiers occupe une place stratégique dans la politique de sécurité routière. Les contrôles constituent l'un des outils les plus visibles et les plus efficaces pour garantir l'application des règles et prévenir les comportements dangereux. Leur impact dépasse la sanction : ils véhiculent un message clair et tangible à l'ensemble des usagers, celui que les infractions ne restent pas impunies.

Les groupes de travail préparatoires aux États généraux de la sécurité routière (EGWSR) ont mis en évidence que les citoyens estiment la probabilité d'être contrôlés relativement faible. Pour renforcer l'efficacité et la crédibilité des contrôles, il est donc essentiel d'augmenter la présence et la visibilité des forces de l'ordre, notamment dans les zones sensibles et aux moments à risque. Cette mesure vise à intensifier les contrôles dans les contextes où les comportements dangereux sont les plus fréquents, en ciblant en priorité la conduite sous influence, la vitesse excessive, la distraction et les infractions techniques liés au transport lourd.

L'impact dissuasif des contrôles sera amplifié par une communication stratégique et ciblée, destinée à augmenter la perception du risque d'être contrôlé. Cet effet psychologique constitue un levier essentiel pour influencer les comportements à risque. En renforçant la visibilité réelle et perçue des actions policières, cette communication proactive permettra de maximiser l'effet des contrôles tout en optimisant les ressources disponibles. L'objectif est que chaque usager intègre progressivement l'idée que le risque de contrôle est omniprésent, et qu'il adapte en conséquence sa conduite vers plus de responsabilité et de prudence.

Pleine illustration d'une démarche intégrée combinant sensibilisation et répression, cette mesure phare a pour objectif d'accroître l'effet préventif des contrôles, de réaffirmer l'importance du respect des règles et d'encourager l'adoption de comportements plus sûrs. Elle contribuera directement à la réduction du nombre d'accidents graves et mortels.

ACTION 6.1 RENFORCER LES CONTRÔLES ROUTIERS ET LEUR VISIBILITÉ, AVEC UN FOCUS SUR LES LIEUX ET MOMENTS PROBLÉMATIQUES, ET SUR LES FACTEURS DE RISQUE



OBJECTIFS

- Réduire les comportements à risque
- Contribuer à la diminution des accidents liés aux principaux phénomènes d'insécurité routière
- Augmenter chez l'utilisateur le risque objectif et subjectif d'être contrôlé, de sorte de réduire le nombre de victimes



PILOTE

- Police intégrée et Unité de Contrôle Routier (UCR)



Des usagers responsabilisés

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Identifier les moments et lieux de contrôle les plus pertinents
- Déployer de manière ciblée la présence et la visibilité des services de police aux moments et lieux identifiés comme problématiques
- Augmenter les contrôles sur les facteurs de risque (distraction, conduite sous influence, vitesse et infractions techniques), tant de manière visible que discrète



DÉLAI

À déterminer par entité, en fonction des moyens disponibles



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Évolution du nombre d'heures de contrôles routiers
- Évolution du nombre de tests d'haleine et salivaires effectués
- Nombre d'infractions constatées
- Évolution de la temporalité lors de la réalisation des contrôles
- Évolution du nombre de radars installés en Région wallonne



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du nombre et de la gravité d'accidents de roulage par entité de police

ACTION 6.2 AMÉLIORER LA COMMUNICATION ET LA DIFFUSION D'INFORMATIONS SUR LES CONTRÔLES ROUTIERS POUR AUGMENTER (CHEZ L'USAGER) LA PERCEPTION DU RISQUE SUBJECTIF D'ÊTRE CONTRÔLÉ



OBJECTIFS

- Augmenter (chez l'utilisateur) la perception du risque subjectif d'être contrôlé, en rendant les campagnes de contrôle plus visibles et leurs résultats plus accessibles
- Renforcer l'effet dissuasif et réduire le nombre de victimes



PILOTE

- AWSR



Des usagers responsabilisés

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un espace de coordination Communication
- Développer des outils et supports de communication
- Annoncer largement les campagnes et opérations de contrôle
- Diffuser les résultats de contrôles pour renforcer l'effet dissuasif



DÉLAI

Mise en œuvre rapide (< 6 mois)



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Nombre de campagnes annoncées publiquement
- Taux de reprise médiatique



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Évolution du risque subjectif d'être contrôlé

AXE 4 : FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE POLITIQUES LOCALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'ambition de la proposition de plan d'action repose sur une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière. Si les compétences régionales permettent de fixer des orientations fortes, c'est bien au niveau local que de nombreuses solutions concrètes doivent émerger. Les communes, au contact quotidien des réalités de terrain, occupent une position stratégique pour agir au plus près des besoins des citoyens.

En tant qu'échelon de proximité, les pouvoirs locaux disposent d'une connaissance fine des infrastructures, des comportements, des usages et des enjeux de mobilité propres à leur territoire. Ils sont dès lors bien placés pour identifier les zones à risque, cibler les publics sensibles, adapter les messages de prévention, et impliquer les habitants dans des démarches participatives. C'est pourquoi la proposition du plan d'action consacre un axe spécifique au renforcement de leur rôle dans la construction d'un système sûr.

Cet axe repose sur une logique de coresponsabilité et de partenariat : il s'agit de créer une dynamique collective impliquant les communes, les zones de police, les associations locales, les établissements scolaires, les services techniques, mais aussi les citoyens eux-mêmes. L'objectif est de favoriser des actions concrètes, mesurables et durables, en misant sur l'intelligence collective, l'innovation territoriale et le partage de ressources. Articuler une impulsion régionale et un déploiement local renforcera la cohérence du réseau routier et fera progresser l'ensemble du territoire vers l'objectif de la Vision Zéro.

Une mesure et une action majeures ont ainsi été identifiées dans cet axe consacré aux pouvoirs locaux.

MESURE 7

OUTILLER LES COMMUNES POUR DÉVELOPPER UNE POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ADAPTÉE AUX RÉALITÉS DE LEUR TERRITOIRE

7.1 Mettre à disposition une feuille de route globale pour soutenir les communes dans la conception et la mise en œuvre de leur politique de sécurité routière

MESURE 7 – OUTILLER LES COMMUNES ET LES ZONES DE POLICE POUR DÉVELOPPER UNE POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ADAPTÉE AUX RÉALITÉS DE LEUR TERRITOIRE

Afin de permettre aux communes de jouer pleinement leur rôle, la proposition du plan d'action prévoit la mise à disposition d'un ensemble d'outils pratiques, méthodologiques et financiers, réunis dans une boîte à outils régionale. L'objectif est de soutenir les pouvoirs locaux dans toutes les étapes du processus : de l'analyse initiale des enjeux jusqu'à la mise en œuvre des actions.

Pour cela, les communes doivent pouvoir établir un diagnostic précis de leur situation, sur la base des données disponibles (accidentalité, causes, localisation, publics vulnérables...), et disposer des outils et ressources nécessaires pour concevoir et mettre en œuvre des actions adaptées. Ce soutien régional passe par la structuration d'un accompagnement clair et accessible.

Une enquête menée par l'AWSR auprès des acteurs locaux en amont des États généraux a permis de mettre en lumière leurs attentes : un meilleur accès aux données (trafic, accidents, vitesses, infractions...), des échanges de bonnes pratiques, des exemples de plans d'action et des moyens financiers adaptés.

La mesure proposée par le CSWSR repose sur trois étapes clés :

- Réaliser un inventaire des outils, données, formations, financements et ressources existants, tout en identifiant les éventuels manquements ;
- Élaborer un parcours type permettant aux communes d'évaluer leur situation en matière de sécurité routière et de définir leurs priorités d'action ;
- Proposer un financement des actions et des mécanismes de financements adaptés aux parties prenantes (communes – zones de police et Police Fédérale).

En mettant à disposition des outils concrets, progressifs et adaptés, cette mesure vise à renforcer la capacité des communes à développer leur propre politique de sécurité routière, en cohérence avec les objectifs de la proposition du plan d'action.

ACTION 7.1 METTRE À DISPOSITION UNE FEUILLE DE ROUTE GLOBALE POUR SOUTENIR LES COMMUNES ET LES ZONES DE POLICE DANS LA CONCEPTION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LEUR POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



OBJECTIFS

- Outiller les communes et les zones de police afin qu'elles puissent développer et mettre en œuvre des politiques locales de sécurité routière adaptées à leurs réalités territoriales
- Atteindre l'objectif global de la Vision Zéro via une boîte à outils



PILOTES

- AWSR
- UVCW
- SPW Mobilité-Infrastructures
- Zones de police locale



Des usagers responsabilisés, des véhicules sûrs et des vitesses adaptées

IMPACT ATTENDU



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un groupe de travail issu du CSWSR
- Créer une boîte à outils à disposition des autorités locales



DÉLAI

Fin 2026



INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

- Création du GT
- Inventaire réalisé et parcours défini
- Boîte à outils opérationnelle
- Niveau d'utilisation de la boîte à outils par les communes et les zones de police



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Nombre de communes et zones de polices disposant d'un plan de sécurité routière
- Évolution des indicateurs d'accidentalité

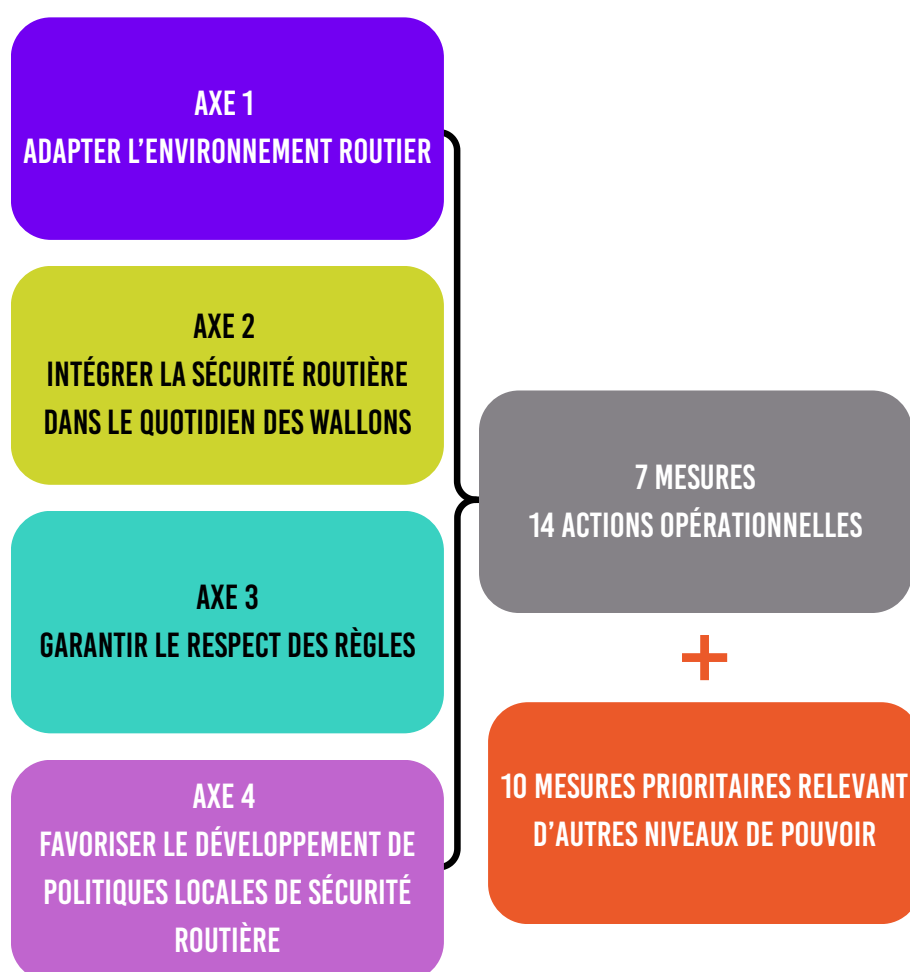
5. MESURES PRIORITAIRES RELEVANT D'AUTRES NIVEAUX DE POUVOIR

Afin d'atteindre l'objectif ambitieux de la Vision Zéro à l'horizon 2030 et 2050, le CSWSR a élaboré un plan stratégique global. Celui-ci s'appuie sur un ensemble cohérent de mesures relevant de ses propres compétences, tout en intégrant des actions complémentaires nécessitant l'intervention d'autres niveaux de pouvoir.

Dans le contexte institutionnel complexe de la Belgique, certaines initiatives formulées par le CSWSR ne peuvent en effet être mises en œuvre uniquement à l'échelle régionale. Leur portée et leur efficacité reposent sur une coordination renforcée et un engagement partagé entre les différentes autorités compétentes. C'est pourquoi le CSWSR invite la Fédération Wallonie-Bruxelles, la Communauté germanophone et l'État fédéral à mettre en œuvre les mesures qui relèvent de leur compétence.

Cette démarche vise à garantir la cohérence et la complémentarité des actions entreprises, afin de maximiser leur impact collectif et progresser efficacement vers la Vision Zéro dans les délais fixés.

Deux mesures concernent la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté germanophone, tandis que huit mesures ont été identifiées au niveau fédéral. Elles sont brièvement décrites et argumentées dans les pages qui suivent. Pour le CSWSR, elles constituent un levier essentiel pour atteindre les objectifs fixés pour 2030 et 2050.



RECOMMANDATIONS AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

MESURE C.1. INTÉGRER DE LA SENSIBILISATION / FORMATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AU PARTAGE DE LA ROUTE DANS LE CURSUS SCOLAIRE

Instaurer des comportements sûrs et responsables sur la route ne s'improvise pas : cela s'apprend et se construit progressivement. Pour être efficaces, les initiatives de prévention doivent être intégrées de manière structurée et continue dans le parcours éducatif des élèves.

C'est pourquoi il est essentiel de faire de la sécurité routière et du partage de la route une matière obligatoire dans l'enseignement fondamental et secondaire, tout en l'intégrant dans la formation des enseignants, afin de garantir que tous les élèves bénéficient d'un apprentissage cohérent et complet. Cela passe également par l'insertion d'éléments de sécurité routière dans des cours existants, tels que les sciences, la citoyenneté, les mathématiques ou l'éducation physique, ainsi que dans les épreuves certificatives comme le CEB, le CE1D ou le CESS.

Outre le cadre familial, l'école constitue l'un des lieux de l'apprentissage des règles de vie en société. Elle permet de toucher tous les enfants et adolescents, quels que soient leur milieu ou leur environnement familial. Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires permet de développer dès le plus jeune âge des réflexes sûrs, réduisant ainsi immédiatement le risque d'accident lors des déplacements quotidiens à pied, à vélo, en transport collectif ou en voiture. Cela permet en outre d'adapter les messages et les exercices au développement de l'enfant et de l'accompagner progressivement dans son parcours de mobilité : découverte des bons comportements à pied en début de primaire, apprentissage progressif de la maîtrise du vélo et du respect du Code de la route, sensibilisation aux risques liés aux engins motorisés en tant qu'utilisateur tiers ou éventuel futur conducteur. En structurant les apprentissages, on assure la cohérence et la répétition nécessaires pour développer de véritables réflexes durables, préparant ainsi une génération de d'usagers de la route responsables et prudents.

L'intégration de la sécurité routière dans le cursus scolaire doit idéalement s'accompagner d'un soutien opérationnel aux actions de sensibilisation, par exemple via l'octroi d'un budget annuel dédié à chaque école pour financer des animations de sécurité routière et par l'accompagnement de projets ponctuels ou récurrents. Ces initiatives permettent de renforcer l'apprentissage théorique par l'expérience concrète, grâce à des exercices pratiques, des mises en situation et des trajets encadrés, consolidant ainsi les réflexes sûrs et le savoir-être des élèves dès le plus jeune âge.

Rendre la sécurité routière obligatoire dans le cursus scolaire constitue un investissement stratégique à double effet : protection immédiate des enfants et réduction durable des accidents à long terme, avec des impacts humains et sociaux considérables. Le CSWSR considère cette mesure comme une priorité éducative et sociétale et invite la Fédération Wallonie-Bruxelles la Communauté germanophone à la mettre en œuvre, afin que tous les élèves bénéficient d'un apprentissage progressif et continu et que la sécurité routière devienne un pilier reconnu de l'éducation à la citoyenneté et à la mobilité.

MESURE C.2. RENDRE OBLIGATOIRE LA DÉSIGNATION D'UN RÉFÉRENT EN MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS CHAQUE ÉCOLE

Le rôle de référent en mobilité et sécurité routière (EMSR), développé par le SPW Mobilité, existe déjà dans plusieurs écoles. Cette personne, issue du corps éducatif, constitue la ressource centrale pour coordonner, animer et relayer toutes les actions liées à la mobilité et à la sécurité routière au sein de l'école.

Concrètement, le référent assure la coordination des initiatives menées dans l'école, centralise et diffuse les informations utiles auprès des enseignants et des élèves, et sert de relais avec les instances externes telles que la Région wallonne, l'AWSR, les autorités locales ou encore les associations spécialisées. Sa présence permet d'assurer la cohérence des actions, de leur donner de la continuité et d'en renforcer l'impact. À l'inverse, sans une personne identifiée pour assumer ce rôle, les projets de sensibilisation et de prévention – qu'ils soient pédagogiques ou pratiques, comme le ramassage scolaire actif – peinent à voir le jour ou à se maintenir dans le temps.

Actuellement, on compte 507 référents dans 322 écoles fondamentales et 119 dans 70 écoles secondaires, soit 626 référents pour environ 2.685 écoles en Fédération Wallonie-Bruxelles. Cela signifie qu'une grande majorité d'écoles ne dispose pas encore de cette personne ressource. De plus, même dans les établissements couverts, les référents doivent souvent exercer cette mission en plus de leurs responsabilités habituelles et parfois en dehors de leurs horaires officiels, ce qui peut limiter leur efficacité.

C'est pourquoi il est nécessaire d'aller plus loin en imposant la désignation d'un référent EMSR dans chaque école, qu'elle soit fondamentale, secondaire ou spécialisée, avec un temps clairement dédié à cette fonction dans le cadre de ses heures de travail. Une telle mesure garantirait que chaque établissement dispose d'un acteur capable de piloter les initiatives, de consolider les actions existantes et de pérenniser les bonnes pratiques. Elle permettrait aussi d'assurer une équité entre les écoles, en offrant à chaque élève les mêmes opportunités de bénéficier d'un accompagnement structuré en matière de sécurité routière et de mobilité.

Les bénéfices d'une telle mesure sont immédiats et durables. À court terme, la présence d'un référent renforce directement la sécurité des élèves en structurant et en soutenant les actions de sensibilisation et de prévention mises en place dans l'école. À long terme, elle contribue à l'éducation progressive au savoir-être, au respect des règles et au partage de la route, en ancrant durablement une culture de sécurité routière au sein des jeunes générations. Le CSWSR invite donc la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté germanophone à mettre en place cette mesure, afin de doter chaque école d'un acteur clé pour porter et pérenniser la sécurité routière.

RECOMMANDATIONS AU NIVEAU FÉDÉRAL

MESURE F.1. METTRE EN PLACE UN « PERMIS À POINTS »¹⁴

La Belgique est aujourd'hui l'un des rares pays de l'Union européenne à ne pas disposer d'un système de permis à points actif, aux côtés de la Suède, de la Slovaquie et de l'Estonie. Bien qu'une loi instaurant ce système existe depuis 1990, elle n'a jamais été appliquée, malgré l'efficacité démontrée du permis à points dans 22 pays européens. Le système a en effet permis dans ces pays de réduire significativement la récidive et le nombre d'accidents liés à des comportements dangereux sur la route.

Deux logiques de permis à points existent : l'une attribue un capital de points initial, diminué à chaque infraction, l'autre utilise un compteur partant de zéro, qui s'incrémente jusqu'à atteindre un seuil déclenchant des sanctions. Quelle que soit l'approche retenue, l'objectif reste identique : renforcer la responsabilisation des conducteurs et prévenir les comportements à risque.

En Belgique, l'absence de ce système se traduit par une sanction uniforme sous forme d'amende pour la majorité des infractions, sans prise en compte de la récidive. Certaines infractions fréquentes, telles que l'excès de vitesse modéré, l'usage du téléphone au volant ou le non-port de la ceinture, peuvent ainsi être perçues comme tolérées, ce qui réduit l'effet préventif de la réglementation. Le permis à points permettrait de corriger cette lacune en pénalisant davantage les comportements à risque répétitifs et en encourageant les conducteurs à adopter une conduite plus responsable.

Les expériences étrangères démontrent l'efficacité initiale des systèmes de permis à points pour réduire le nombre d'accidents et de victimes. Ainsi, dès la première année après leur introduction, des réductions des accidents ont été observées : 1,4 % en Irlande (2002), 3,2 % en Italie (2003), 14 % au Danemark (2005), 7,6 % en Espagne (2006). En France, l'année suivant l'introduction (1992), le nombre de décès était inférieur de 7 % à celui de l'année précédente¹⁵. Ces chiffres confirment que la perspective de perdre des points ou son permis incite les conducteurs à adapter rapidement leur comportement. Une étude réalisée par l'institut Vias estime, qu'en Belgique, la mise en place d'un permis à points pourrait sauver entre 50 et 150 vies dès la première année, en réduisant la gravité et la fréquence des accidents.

Cependant, les études montrent que cet effet initial s'estompe souvent en moins de dix-huit mois en l'absence de suivi et de contrôle renforcé. La dissuasion diminue lorsque le système perd son effet « nouveauté », qu'il cesse d'être relayé dans l'environnement social et médiatique et que la visibilité policière est faible. Pour le CSWSR, cela souligne l'importance de prévoir des moyens suffisants afin d'assurer une répression continue, un suivi régulier et une communication soutenue, garantissant que l'impact positif initial se traduise en amélioration durable de la sécurité routière. Il est également important de définir les voies de recours en cas de retrait de points, en tenant compte de conséquences en termes de charge de travail pour instances concernées.

¹⁴ Delannoy, S., Tant, M., Boudry, E. & Silverans, P. (2022). Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points – Note de synthèse, Bruxelles : institut Vias

¹⁵ S. Klipp, K. Machata, I. Schagen (2021) BestPoint - Criteria for BEST Practice Demerit Point Systems

La mise en place d'un permis à points s'inscrit dans une politique globale de sécurité routière, complémentaire aux contrôles policiers, à la sensibilisation et à l'éducation des jeunes conducteurs. Elle combine prévention, responsabilisation et sanction, tout en permettant un suivi ciblé des récidivistes.

Le CSWSR considère l'instauration d'un permis à points comme une mesure prioritaire pour améliorer la sécurité sur nos routes. Elle invite le Gouvernement fédéral à enfin mettre en œuvre cette loi historique, en créant le cadre légal et opérationnel nécessaire pour rendre le système pleinement effectif en Belgique.

MESURE F.2. ABAISSER LE SEUIL LÉGAL D'ALCOOLÉMIE À 0 G/L POUR TOUS LES CONDUCTEURS

L'efficacité d'une politique de sécurité routière repose notamment sur des règles claires, simples et compréhensibles par tous. La législation actuelle sur l'alcoolémie autorisée à la conduite peut être source de confusion, car chaque individu métabolise l'alcool différemment et il est difficile d'évaluer soi-même si on a dépassé le seuil légal. En Wallonie, une personne sur trois ne parvient d'ailleurs pas à estimer correctement son taux d'alcool après avoir consommé de faibles quantités.

Instaurer un seuil légal à 0 gramme d'alcool par litre de sang (avec la possibilité d'une marge technique à 0,2 g/L) pour tous les conducteurs permettrait de supprimer toute ambiguïté : conduire implique l'absence totale d'alcool dans le sang. Cette règle simple et universelle faciliterait la communication et la sensibilisation, éliminerait l'impression d'une « tolérance » et alignerait la politique sur celle déjà appliquée pour la consommation de drogues au volant. Elle renforcerait également le contrôle social en envoyant un message clair.

En 2024, on estime que l'alcool a été impliqué dans un quart des accidents mortels en Wallonie, soit plus de 50 décès. La mise en place d'une tolérance zéro permettrait de réduire significativement ces accidents.

Pour être efficace, cette mesure doit s'inscrire dans une politique globale de gestion de la consommation d'alcool et de la conduite sous influence, combinant prévention, sensibilisation et alternatives de transport nocturne. Elle doit également s'accompagner d'un renforcement des contrôles, avec une probabilité objective et perçue de sanction suffisamment élevée pour dissuader la conduite sous influence.

Cette approche faciliterait le travail des forces de l'ordre, renforcerait l'impact des campagnes de sensibilisation et contribuerait à l'émergence d'une culture partagée de sécurité routière, réduisant ainsi les accidents liés à l'alcool.

Le CSWSR plaide donc pour que le niveau fédéral inscrive parmi ses priorités l'abaissement du seuil légal d'alcoolémie à 0 gramme par litre de sang pour tous les conducteurs, en veillant à ce que les conditions nécessaires à son efficacité soient réunies.

MESURE F.3. MOBILISER LES OUTILS LÉGISLATIFS POUR LUTTER CONTRE LA RÉCIDIVE, TELS QUE LE RECOURS À L'ÉTHYLOTEST ANTI-DÉMARRAGE, L'EXAMEN DE RÉINTÉGRATION OU ENCORE LES PEINES ALTERNATIVES À LA SANCTION

Lutter efficacement contre la récidive en matière de sécurité routière ne suppose pas nécessairement la création immédiate de nouveaux dispositifs. La Belgique dispose d'un arsenal législatif solide, dont l'application pourrait être optimisée.

Le Code de la route prévoit déjà un régime de sanction en cas de récidive pour plusieurs infractions graves, notamment : conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, conduite sans permis, délit de fuite, vitesse excessive, usage d'un détecteur de radar, infractions du 4^e degré ou encore absence d'assurance valable (cette liste n'est pas exhaustive). En cas de récidive dans un délai de trois ans, les sanctions sont aggravées : déchéance du droit de conduire pour une durée croissante (minimum trois mois dès la première récidive), amendes alourdies et obligation de réussir des examens de réintégration théorique, pratique, médical et/ou psychologique. Ces dispositions sont conçues pour écarter de la route les conducteurs les plus dangereux et prévenir la répétition des comportements à risque.

D'autres instruments complémentaires existent. Une loi qui prévoit la possibilité pour le juge d'imposer une formation de réintégration aux conducteurs sanctionnés par une déchéance du droit de conduire a été récemment instaurée (entrée en vigueur prévue le 1^{er} janvier 2026) afin de réduire les risques de récidive. Par ailleurs, des dispositifs techniques tels que l'éthylotest anti-démarrage peuvent être imposés aux conducteurs condamnés pour alcool au volant, garantissant que seuls les conducteurs sobres peuvent utiliser leur véhicule. Des mesures alternatives, comme des stages de sensibilisation ou des travaux d'intérêt général, offrent un complément éducatif aux sanctions classiques et favorisent une prise de conscience durable des risques liés à la conduite.

Enfin, l'accord de gouvernement fédéral 2025-2029 a réaffirmé la volonté de sanctionner plus durement les récidivistes et de moderniser le registre central des infractions afin d'identifier rapidement les conducteurs multirécidivistes.

Il est donc nécessaire, comme première étape, de concentrer les efforts sur une mobilisation optimale des instruments déjà disponibles. Cela implique de renforcer l'enregistrement et le partage des données relatives aux infractions, de doter les services de police et de justice de moyens suffisants pour assurer un suivi systématique des récidivistes, et de rendre obligatoire l'articulation entre sanctions et mesures éducatives ou correctives. Une communication claire sur l'application effective des sanctions renforcera enfin la crédibilité du dispositif et son pouvoir dissuasif.

MESURE F.4. METTRE EN PLACE L'AUTOMATISATION DES CONTRÔLES GSM

L'utilisation du téléphone portable au volant constitue l'une des principales causes de distraction et d'accidents sur nos routes. Pourtant, en Belgique, les contrôles liés à cette infraction restent limités, car ils reposent encore exclusivement sur l'observation visuelle par les services de police.

Cette méthode est chronophage et mobilise des moyens humains considérables, d'autant que de nombreux parquets demandent une interception directe des conducteurs pour éviter les contestations. Dans ces conditions, la probabilité pour un usager d'être réellement contrôlé reste faible, ce qui réduit fortement l'effet dissuasif de la réglementation existante.

La mise en place de systèmes automatisés ou semi-automatisés de contrôle, basés sur des caméras intelligentes et des algorithmes capables d'identifier l'usage d'un téléphone au volant, constitue une réponse efficace à ce constat. Ces dispositifs permettraient d'augmenter fortement le risque objectif et subjectif d'être contrôlé, développant ainsi le sentiment qu'un conducteur peut être sanctionné partout et à tout moment.

Leur efficacité a déjà été démontrée : lors d'un test réalisé par l'institut Vias sur le ring d'Anvers, près de 190 infractions ont été constatées sur une seule bande de circulation en 24 heures. Aux Pays-Bas, le déploiement à grande échelle de ce type de caméras a débuté, avec déjà 45 installations prévues. La technologie existe, elle est fiable, et elle peut même être combinée à d'autres fonctions comme la détection du non-port de la ceinture ou des excès de vitesse, maximisant ainsi l'impact d'un seul dispositif.

L'objectif n'est pas uniquement répressif : en rendant le contrôle omniprésent, cette mesure agit avant tout de manière préventive, en dissuadant les conducteurs de prendre leur téléphone en main et donc en réduisant directement le risque d'accidents. Les bénéfices sont immédiats en termes de sécurité, mais aussi durables, puisqu'il s'agit de modifier les comportements de conduite sur le long terme.

Toutefois, un obstacle majeur demeure : le cadre légal. En Belgique, l'utilisation de caméras ANPR ou de dispositifs similaires pour détecter l'usage du GSM au volant n'est pas encore autorisée. De plus, la question de la protection de la vie privée doit être pleinement intégrée à la réflexion. Un système de caméras intelligentes ne peut être déployé que s'il offre des garanties solides, comme le floutage des visages, la suppression des images non pertinentes et un contrôle indépendant du traitement des données. Aux Pays-Bas, ces garanties ont été apportées et la police inflige déjà des amendes grâce à cette technologie dans un cadre légal clair.

L'accord de gouvernement fédéral 2025-2029 prévoit explicitement la création d'un cadre juridique autorisant l'utilisation de caméras automatiques pour détecter l'usage du téléphone au volant, tout en garantissant le respect des dispositions en matière de protection de la vie privée. La Région wallonne se félicite de cette orientation et souligne qu'il est désormais crucial de concrétiser cette intention politique en mesures opérationnelles, afin que cette technologie puisse être déployée rapidement et contribuer de manière effective à la sécurité routière.

Le CSWSR invite donc le Gouvernement fédéral à mettre en œuvre cette mesure sans attendre, en développant le cadre légal nécessaire et en veillant à concilier efficacité, sécurité et respect des droits fondamentaux. Ce n'est qu'à cette condition que la Belgique pourra combler son retard et rejoindre les pays qui utilisent déjà efficacement la technologie pour sauver des vies sur la route.

MESURE F.5. RENDRE POSSIBLE LES ALTERNATIVES À LA PERCEPTION IMMÉDIATE

En Belgique, la plupart des infractions routières mineures donnent lieu à une perception immédiate, c'est-à-dire au paiement rapide d'une amende forfaitaire. Si ce mécanisme est efficace pour sanctionner rapidement, il ne permet pas vraiment d'agir sur le comportement du conducteur de manière préventive ou éducative.

Certaines mesures complémentaires existent, comme les stages de sensibilisation à la sécurité routière pour de petits excès de vitesse ou la conduite sous influence légère. Ces stages permettent au conducteur de mieux comprendre les risques, de corriger ses comportements et de réduire la probabilité de récidive. Cependant, ils viennent en plus de l'amende et ne constituent donc pas une alternative réelle. En outre, ces mesures complémentaires à l'amende sont limitées et peu systématisées.

D'autres mesures alternatives, comme les travaux d'intérêt général, les mesures éducatives ou la suspension conditionnelle du permis, peuvent également être prononcées par le juge. Cependant, elles ne sont appliquées que lorsque le dossier est transmis au tribunal et ne remplacent pas la perception immédiate.

Rendre possible des alternatives réelles à la perception immédiate, qui permettraient de remplacer le paiement par une mesure éducative ou préventive pour certaines infractions mineures, représenterait une avancée majeure. Cette approche graduée renforcerait la prévention et la responsabilisation des conducteurs, tout en conservant la possibilité de sanctionner les comportements à risque. Pour être efficace, un tel système nécessiterait un cadre légal clair, des critères précis pour son application et un suivi cohérent.

La Belgique pourrait ainsi mobiliser pleinement les moyens existants pour prévenir la récidive, en combinant sanction, apprentissage et responsabilisation.

MESURE F.6. FACILITER LA SAISIE DU VÉHICULE OU DE L'OBJET LIÉ À L'INFRACTION

La saisie immédiate d'un véhicule ou d'un objet directement lié à une infraction routière grave constitue un outil de dissuasion et de protection particulièrement efficace. Elle permet de retirer sans délai un véhicule dont le conducteur a commis une infraction grave : conduite à très grande vitesse, conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, récidive de conduite sans permis, ou encore véhicule présentant une défaillance technique mettant en danger la sécurité des usagers. Cette mesure renforce l'impact des contrôles, neutralise l'instrument de l'infraction et offre à la police une réponse rapide face aux comportements à haut risque, tout en facilitant à l'autorité judiciaire la prévention des récidives.

En Belgique, le Code d'instruction criminelle prévoit déjà, parmi les mesures de contrainte, la possibilité de saisir un véhicule. Toutefois, la procédure reste complexe et hétérogène. Elle nécessite actuellement une décision judiciaire, le plus souvent dans le cadre d'un flagrant délit, et suppose de démontrer le lien entre l'infraction et le véhicule, tout en respectant le droit de propriété et les possibilités de recours. Ces conditions, conjuguées à des pratiques variables entre arrondissements judiciaires, limitent la portée dissuasive de la mesure et entraînent des délais qui réduisent son efficacité.

Une extension et une simplification du cadre légal permettraient de réserver cette mesure aux cas les plus graves, tout en assurant la proportionnalité et la protection des droits fondamentaux. Le respect du droit de propriété, la possibilité de contester la saisie et la mise en place de garanties procédurales doivent rester au cœur du dispositif afin d'éviter toute atteinte arbitraire.

La CSWSR invite dès lors le gouvernement fédéral à étudier cette mesure et à développer un cadre légal permettant une saisie plus rapide et plus homogène des véhicules ou objets liés à des infractions routières graves. Cette adaptation, strictement encadrée et ciblée sur les comportements les plus dangereux, constituerait un levier déterminant pour renforcer la sécurité routière, soutenir l'action des services de police et assurer une application cohérente de la politique criminelle sur l'ensemble du territoire.

MESURE F.7. IMPOSER LE TACHYGRAPHE POUR TOUS LES VÉHICULES DE PLUS DE 2,5 TONNES TRANSPORTANT DES BIENS POUR COMPTE DE TIERS

L'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des conducteurs de marchandises exige des outils de contrôle clairs et harmonisés. À compter du 1er juillet 2026, tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 2,5 tonnes circulant à l'international ou effectuant du cabotage devront être équipés d'un tachygraphe intelligent. Cette mesure, inscrite dans le paquet mobilité de l'Union européenne, vise à créer un cadre harmonisé pour le transport routier en Europe en mettant l'accent sur des normes plus strictes en matière de sécurité, de conditions de travail (horaires de travail et temps de repos) et d'équité face à la distorsion de concurrence dans le secteur du transport routier.

Les États membres disposent de la possibilité d'aller plus loin en imposant le tachygraphe à tous les véhicules de plus de 2,5 tonnes transportant des biens pour compte de tiers, y compris pour les trajets nationaux. Les tachygraphes enregistrent automatiquement les temps de conduite et de repos, le passage des frontières et la localisation toutes les trois heures. Ces données permettent ainsi des contrôles routiers plus efficaces, la détection des fraudes et un meilleur respect des réglementations européennes.

L'élargissement de l'obligation du tachygraphe (Règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020¹⁶), pour tous les véhicules de plus de 2,5 tonnes transportant des biens pour compte de tiers, constituerait une avancée majeure pour encadrer le transport routier de marchandises de manière claire et efficace. Cela permettrait également de protéger les conditions de travail et d'assurer une concurrence loyale dans le secteur du transport routier de marchandises. Son adoption par arrêté garantirait une application uniforme, tandis que la coordination entre le niveau fédéral et les Régions renforcerait la cohérence de la mesure sur l'ensemble du territoire.

Le CSWSR, conscient de ces enjeux, plaide pour que le niveau fédéral inscrive l'extension de l'obligation du tachygraphe aux véhicules de plus de 2,5 tonnes transportant des biens pour compte de tiers comme une priorité, au service d'une mobilité plus sûre, plus cohérente et plus efficace.

MESURE F.8. AUTORISER L'USAGE PAR LA POLICE DE MATÉRIEL HOMOLOGUÉ DANS UN AUTRE PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

L'efficacité des contrôles routiers dépend de la capacité des services de police à disposer rapidement de matériels performants et juridiquement reconnus comme fiables.

Dans plusieurs États membres de l'Union européenne, des technologies de contrôle et de constatation (tels que les tests salivaires à champ élargi, les radars mobiles ou embarqués, les radars jumelles ou pistolets radars, les drones, les caméras intelligentes...) sont déjà homologuées et utilisées avec succès. En Belgique, l'introduction de tels équipements nécessite toutefois une procédure d'homologation complexe, longue et coûteuse, retardant leur déploiement opérationnel et limitant l'effet dissuasif des contrôles.

Le CSWSR plaide pour une reconnaissance accélérée des matériels homologués dans un autre pays européen afin de réduire le délai entre innovation et déploiement opérationnel au sein de la police. Cette démarche permettrait de renforcer la détection des infractions graves, d'améliorer la sécurité routière et de maintenir la Belgique à la pointe des pratiques européennes. Elle s'inscrit dans une logique de reconnaissance mutuelle au sein du marché intérieur européen, par une procédure belge simplifiée et accélérée, sur la base de critères techniques et procéduraux préalablement définis et encadrés sur le plan législatif (tests métrologiques, audit de conformité, formation des opérateurs, protocoles de conservation des preuves...). Ceci doit pouvoir être mis en place en adéquation avec les exigences des procédures judiciaires en matière de reconnaissance de l'infraction routière ciblée.

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054>

Plusieurs freins doivent toutefois être pris en compte. L'absence d'une procédure nationale standardisée pour certains dispositifs, comme les drones ou les caméras intelligentes, impose de définir un cadre légal précis. La protection des données personnelles, encadrée par le RGPD et la loi Caméras, exige une redéfinition des données collectées dans le cadre de contrôles et de constatations, une information transparente du public et des garanties strictes sur la conservation des preuves. Par ailleurs, toute mesure chiffrée doit respecter les exigences métrologiques belges pour être recevable sur le plan judiciaire, tandis que le contrevenant doit conserver l'intégralité de ses droits de défense.

Afin de lever ces obstacles, il conviendrait d'adapter le cadre réglementaire - et notamment la loi sur la fonction de police (du 5 août 1992) et la loi Caméras (du 21 mars 2007, modifiée en 2018) - pour prévoir une procédure simplifiée de reconnaissance conditionnelle d'équipements déjà certifiés dans un État membre. Celle-ci pourrait reposer sur des tests métrologiques ciblés, un audit de conformité et des protocoles probatoires garantissant la fiabilité, la traçabilité et la protection des données.

La Région wallonne invite dès lors le gouvernement fédéral à étudier cette mesure et à développer le cadre légal nécessaire à une reconnaissance accélérée, permettant un déploiement rapide de technologies de contrôles et de constatation éprouvées par d'autres États membres de l'Union européenne tout en intégrant les exigences de protection des droits fondamentaux des citoyens.

Exemples d'équipements utilisés dans d'autres États membres (et pas déployés en Belgique). Il conviendra d'examiner, dispositif par dispositif, la possibilité de reconnaissance ou d'homologation accélérée en Belgique.

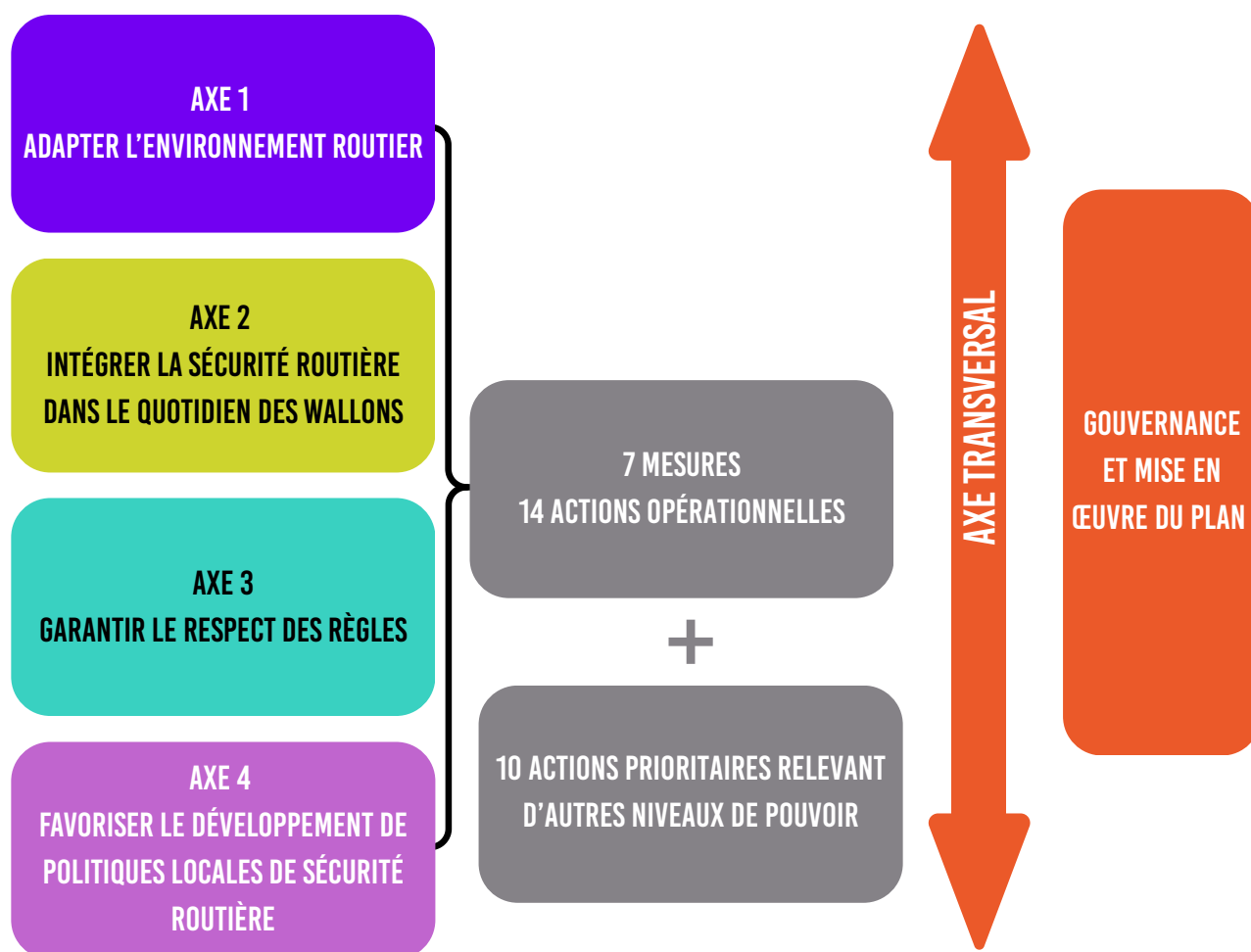
- **Drones** : déploiement pour verbaliser les excès de vitesse (Espagne, France, Italie), l'utilisation du téléphone au volant (Espagne, Royaume-Uni, Pays-Bas), le port de la ceinture (Espagne, France) et certains comportements dangereux¹⁷ (Espagne, Finlande, Grèce, Portugal, Suède).
 - **Pays pionniers** : Espagne (usage systématique et national), France (programmes pilotes avancés).
 - **Pays en phase d'expérimentation** : Italie, Portugal, Grèce, Royaume-Uni, Pays-Bas, pays nordiques.
- **Tests salivaires** : pour un dépistage rapide suivi d'analyses confirmatoires en laboratoire. Selon les tests, plusieurs substances peuvent être détectées simultanément. Le test homologué en Belgique ne détecte pas les benzodiazépines ou la Kétamine par exemple. De plus, le conducteur ne peut être soumis au test que s'il répond à certains critères spécifiques. Il est donc impossible de faire un test systématique ou aléatoire en Belgique.
- **Radars portatifs / pistolets-radar (speed gun), radars jumelles, radars embarqués et systèmes LIDAR de nouvelle génération** : homologués et largement utilisés dans certains États (modèles portatifs et dissimulables).
- **Caméras intelligentes** : déploiement pour verbaliser les excès de vitesse, l'utilisation du téléphone au volant, le non-port de la ceinture...

¹⁷ Dépassements interdits, franchissement de lignes continues, respect des distances de sécurité, circulation en sens interdit

6. GOUVERNANCE ET MÉTHODOLOGIE DE MISE EN ŒUVRE

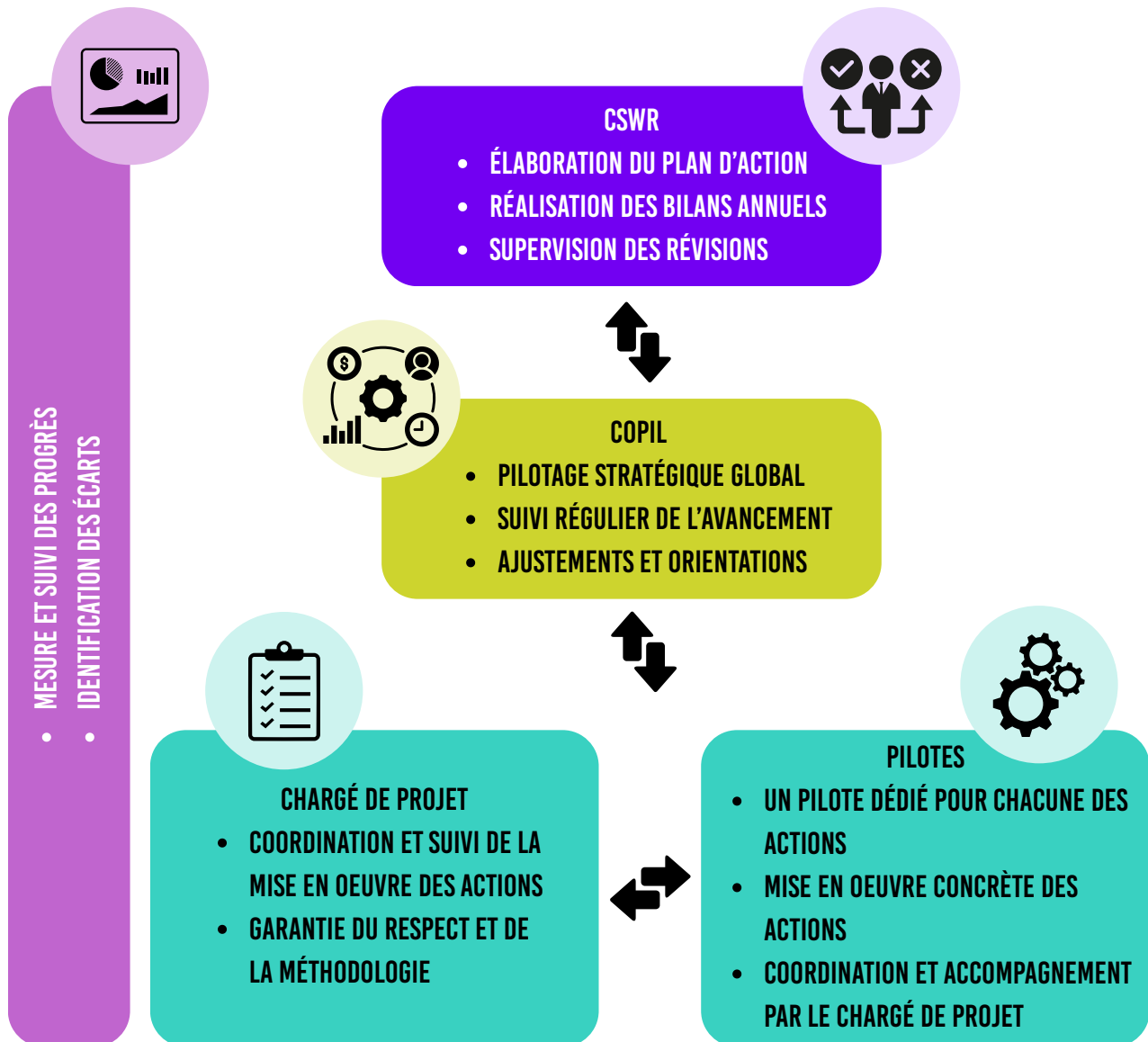
Dans le cadre des États généraux wallons de la sécurité routière du 14 novembre 2025, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière (CSWSR) a présenté à François Desquesnes, Vice-Président et Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, une proposition de plan d'action ambitieux et intégré. Véritable feuille de route stratégique, ce plan constitue un socle sur lequel la Wallonie peut s'appuyer pour atteindre, d'ici 2050, la Vision Zéro.

Conformément au décret du 22 décembre 2010, le CSWSR a pour mission non seulement de proposer un programme d'actions co-construit et concerté avec l'ensemble des acteurs concernés, mais aussi d'en assurer la mise en œuvre, le suivi et l'amélioration continue.



La gouvernance du futur plan d'action wallon pour la sécurité routière repose sur une répartition claire des responsabilités, afin de garantir une exécution efficace, cohérente et transparente.

Trois niveaux de pilotage complémentaires ont ainsi été définis :



CSWSR : PILOTAGE INSTITUTIONNEL

Le CSWSR est l'organe consultatif désigné par le Gouvernement wallon chargé de définir les grandes orientations stratégiques, de valider les choix structurants et de garantir la légitimité institutionnelle du plan. Il arbitre les priorités et supervise les révisions majeures du plan.

Chaque année, le CSWSR organise un événement destiné à évaluer le plan, actualiser la stratégie et présenter les résultats intermédiaires.

COPIL : PILOTAGE STRATÉGIQUE

Le Comité de Pilotage (COPIL) assure le pilotage stratégique de la proposition du plan d'action. Il supervise la mise en œuvre opérationnelle, garantit la cohérence globale des mesures et veille à la mobilisation des acteurs. Composé d'un nombre restreint de membres du CSWSR et, le cas échéant, d'experts externes, il permet un suivi agile et réactif.

Ses missions incluent :

- Valider les priorités et le calendrier des actions.
- Coordonner les parties prenantes.
- Rendre compte de ses travaux au CSWSR au moyen de rapports réguliers, afin de suivre les progrès et ajuster les actions si nécessaire.
- Assurer la cohérence stratégique et la mobilisation des acteurs.

PILOTAGE OPÉRATIONNEL : COORDINATION AWSR ET PILOTES

Un chargé de projet, désigné au sein de l'AWSR, assure la coordination et le suivi de la mise en œuvre des actions. Il veille à la cohérence entre les pilotes d'action, le COPIL et le CSWSR. Il pilote également certaines mesures spécifiques, garantissant leur exécution conforme et leur suivi rigoureux.

Il sera chargé de :

- Coordonner les parties prenantes : le CSWSR, le COPIL et les pilotes.
- Mettre en œuvre la méthodologie de gestion de projet et proposer un calendrier précis.
- Superviser la mise en œuvre de toutes les actions, y compris celles dont il est pilote.
- Coordonner la rédaction des rapports d'avancement et formuler des recommandations pour optimiser la proposition du plan.
- Communiquer régulièrement l'état d'avancement au COPIL et au CSWSR.

DISPOSITIF DE SUIVI ET ÉVALUATION

Ces trois niveaux de gouvernance fonctionnent en synergie et s'appuient sur un dispositif d'évaluation continue fondé sur des indicateurs de suivi.

INDICATEURS DE SUIVI

Pour garantir l'efficacité et la crédibilité du plan, chaque action sera mesurée, évaluée et suivie au moyen d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs robustes. Ces indicateurs permettront de :

- Mesurer les progrès concrets réalisés en termes de réduction des accidents, d'amélioration des infrastructures et de modification des comportements routiers.
- Identifier rapidement les écarts entre les objectifs et les résultats, et mettre en œuvre des mesures correctives.
- Assurer la transparence vis-à-vis des citoyens et des partenaires institutionnels.
- Alimenter un processus d'amélioration continue, garantissant que le plan évolue en fonction des données scientifiques, des retours de terrain et des innovations.

UNE GOUVERNANCE INTÉGRÉE ET ÉVOLUTIVE

Cette gouvernance à trois niveaux, combinée à un suivi rigoureux par des indicateurs, garantit :

- Une cohérence stratégique et une prise de décision éclairée.
- Une mise en œuvre opérationnelle agile et coordonnée.
- Une transparence et une responsabilité partagée entre toutes les parties prenantes.

En combinant gouvernance structurée, suivi rigoureux et coopération intersectorielle, le CSWSR propose à la Wallonie de se doter d'un outil évolutif, capable de s'adapter aux défis de demain. Réduire drastiquement le nombre de victimes d'ici 2030 et atteindre la Vision Zéro en 2050 constitue une ambition exigeante mais réalisable : elle requiert l'engagement de tous – institutions, pouvoirs locaux, professionnels de la route et citoyens.

Ensemble, nous pouvons transformer la culture de la sécurité routière et faire des routes wallonnes un espace où chaque vie compte.

EGSRW²⁰²⁵

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN WALLONIE