

BIENVENUE AUX

EGSRW 2025

**ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN WALLONIE**

Nathalie, maman de Grégory et
belle-maman de Mélanie, tous deux
percutés de plein fouet par un conducteur
en état d'ivresse. Ils avaient 28 et 24 ans.

Rose-Marie, maman de Joachim, percuté
par un conducteur ivre et à pleine vitesse.
Il avait 36 ans et était jeune papa.

PROPOSITION DE PLAN D'ACTION 2026-2030 DU CONSEIL SUPÉRIEUR WALLON DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

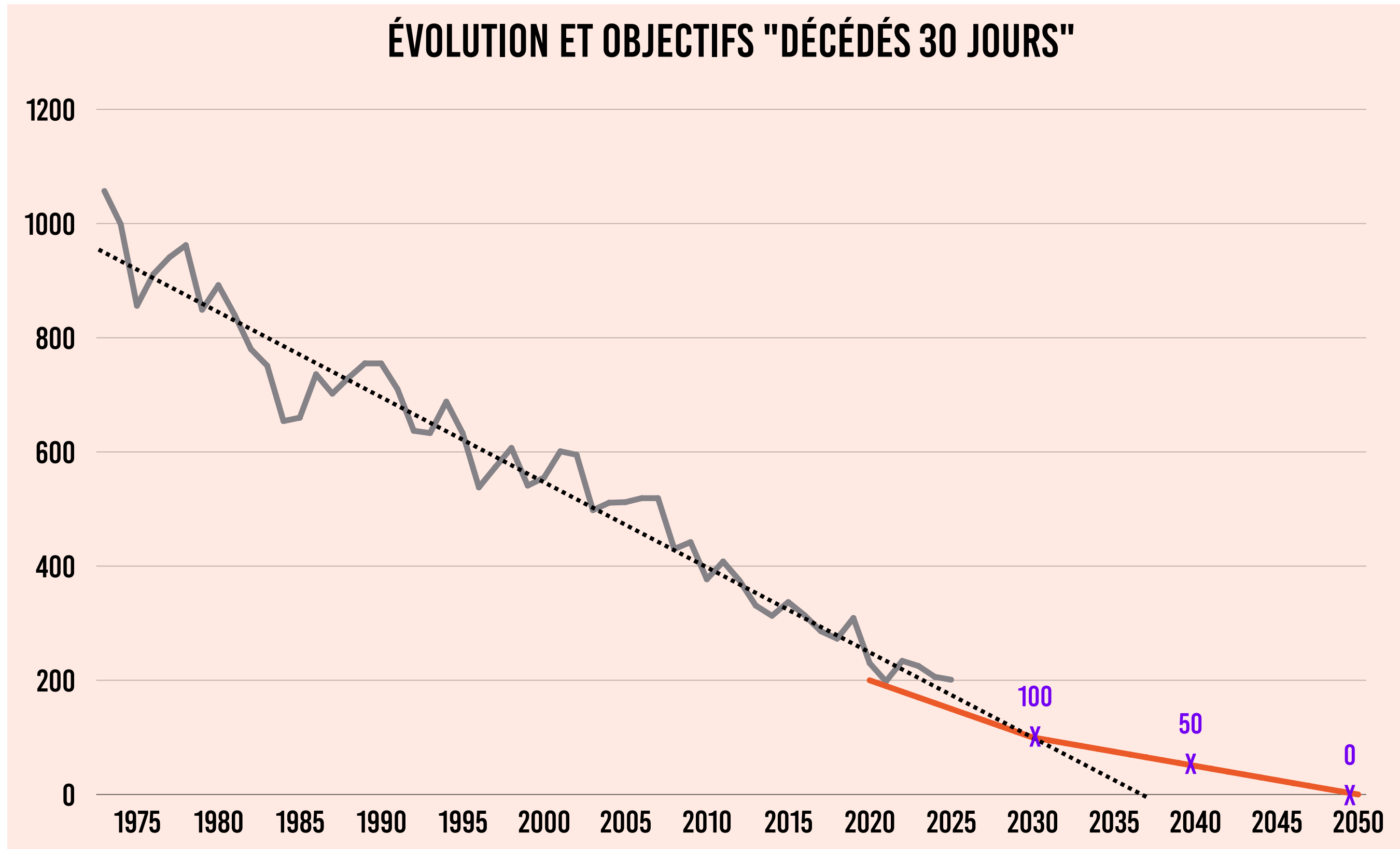
POUR DES ROUTES PLUS SÛRES

EGSRW²⁰²⁵
ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN WALLONIE

MOT D'INTRODUCTION

Monsieur François DESQUESNES
Ministre wallon de la Sécurité routière

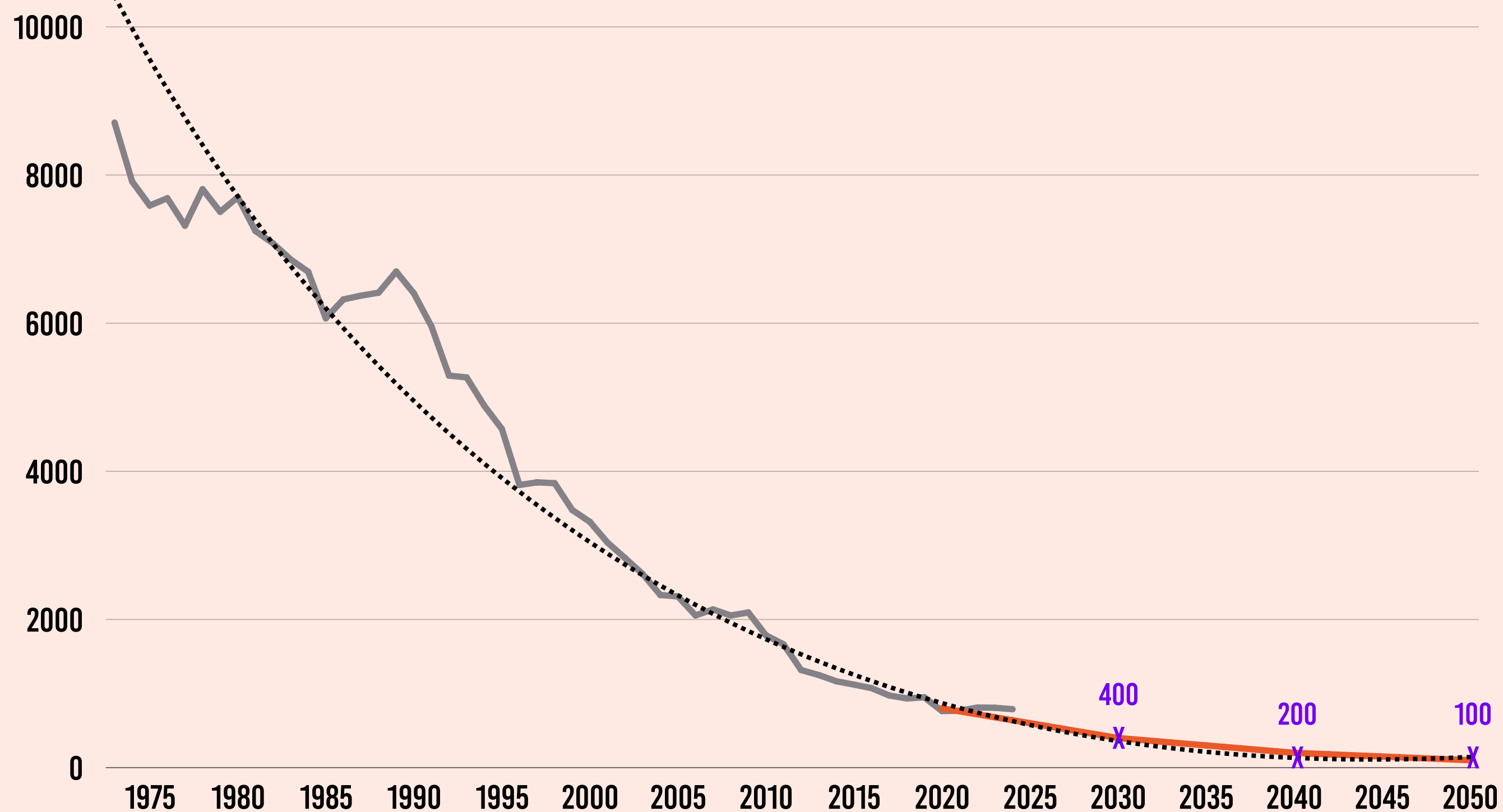
ÉVOLUTION ET OBJECTIFS "DÉCÉDÉS 30 JOURS"



**Max.100
tués
en 2030**

**Vision 0
en 2050**

ÉVOLUTION ET OBJECTIFS "BLESSÉS GRAVES"



**Max. 400
blessés
graves en
2030**

**Max. 100
blessés
graves en
2050**

OBJECTIFS ET DÉMARCHE DES ÉTATS GÉNÉRAUX 2025

Madame Laetitia DELANDE

Présidente du CSWSR et Directrice
générale de l'Agence wallonne pour
la Sécurité routière

LE CSWSR : PILIER DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE



**ORGANE CONSULTATIF CHARGÉ DE FORMULER DES RECOMMANDATIONS
DESTINÉES À RENFORCER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE**

COMPOSITION ET RÔLE DU CSWSR

- Composé d'experts de la sécurité routière et domaines liés
- Mandaté par le Ministre pour organiser les États généraux de la Sécurité routière 2025
- Chargé de proposer un plan d'action concret pour atteindre la Vision Zéro

OBJECTIF DES EGSRW 2025

Proposer un plan
d'action réaliste en vue
d'atteindre la Vision
Zéro en 2050



STRUCTURE BASÉE SUR LE SAFE SYSTEM

**MÉTHODOLOGIE PARTICIPATIVE BASÉE SUR
L'INTELLIGENCE COLLECTIVE**

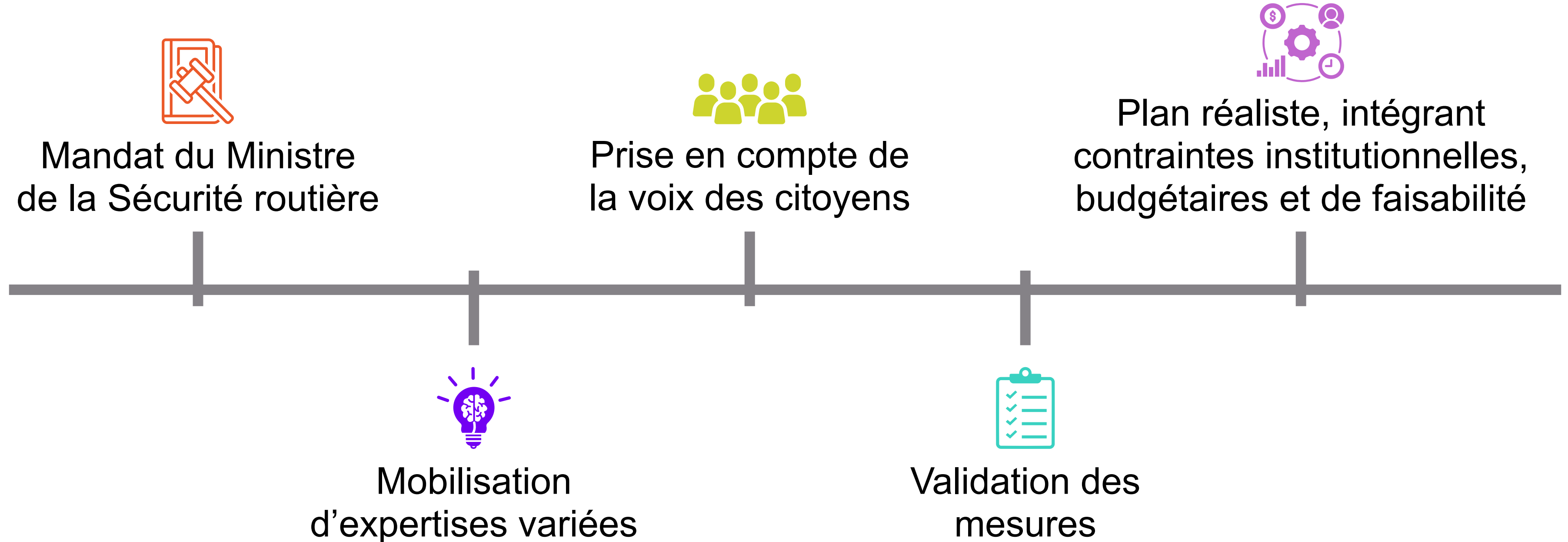
IMPLICATION DES POUVOIRS LOCAUX

APPROCHE SAFE SYSTEM



UNE MÉTHODOLOGIE PARTICIPATIVE

Impliquer experts, pouvoirs locaux et citoyens pour co-construire un plan ancré dans la réalité et déclinable localement



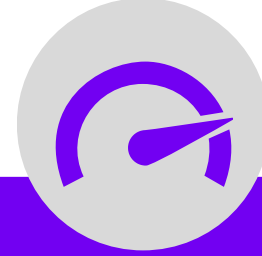
THÉMATIQUES DES GROUPES DE TRAVAIL



**MOBILITÉ SÛRE VERS
LES ÉCOLES**



**MOBILITÉ
PROFESSIONNELLE**



VITESSE



**CONDUITE SOUS
INFLUENCE**



DISTRACTION



**USAGERS
VULNÉRABLES**



**FORMATION À LA
CONDUITE**

PRODUCTION DES GROUPE DE TRAVAIL

1.

3 à 4 séances de travail par GT entre mars et juin

2.

Analyse de la situation en Wallonie par thématique

3.

Proposition de mesures à mettre en place

4.

Rédaction de fiches-actions détaillées, efficaces et réalistes

CRÉATION D'UN COMITÉ D'ÉVALUATION

Composé de membres volontaires du CSWSR



OBJECTIF

Assurer une évaluation rigoureuse, collective et transparente des mesures proposées par les GT, en vue de construire un plan d'action cohérent et priorisé

RÔLE CENTRAL DU COMITÉ D'ÉVALUATION

Conférer crédibilité et appropriation collective

DÉFINIR UN CADRE CLAIR

Il établit les critères d'évaluation permettant le classement et la pondération des mesures proposées par les GT

GARANTIR LA QUALITÉ ET LA PRIORISATION

Le mécanisme assure que les actions retenues répondent aux ambitions Vision Zéro et sont classées selon la pondération

LES 6 CRITÈRES D'ÉVALUATION



Impact sur la sécurité routière, mesuré par le nombre de vies sauvées



Acceptabilité citoyenne évaluée via une enquête auprès de 1.000 Wallons



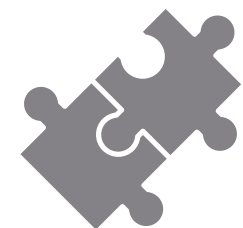
Rapidité de mise en œuvre pour privilégier des actions réalisables rapidement



Budget global nécessaire pour garantir la faisabilité financière



Freins administratifs et législatifs identifiés pour anticiper les obstacles



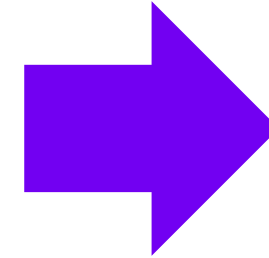
Synergies avec d'autres politiques publiques pour maximiser les bénéfices croisés

RÉSULTAT ATTENDU

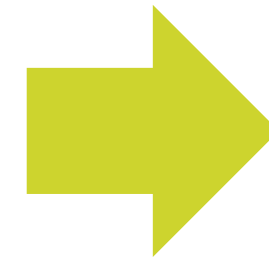
Sauver au moins 100 vies et éviter minimum 400 blessés graves d'ici 2030

51 PROPOSITIONS ISSUES DES GROUPES DE TRAVAIL

- Priorisées grâce au processus d'élucidation
- Réorganisées selon leurs connexions
- Votées au CSWSR



7 MESURES RÉGIONALES



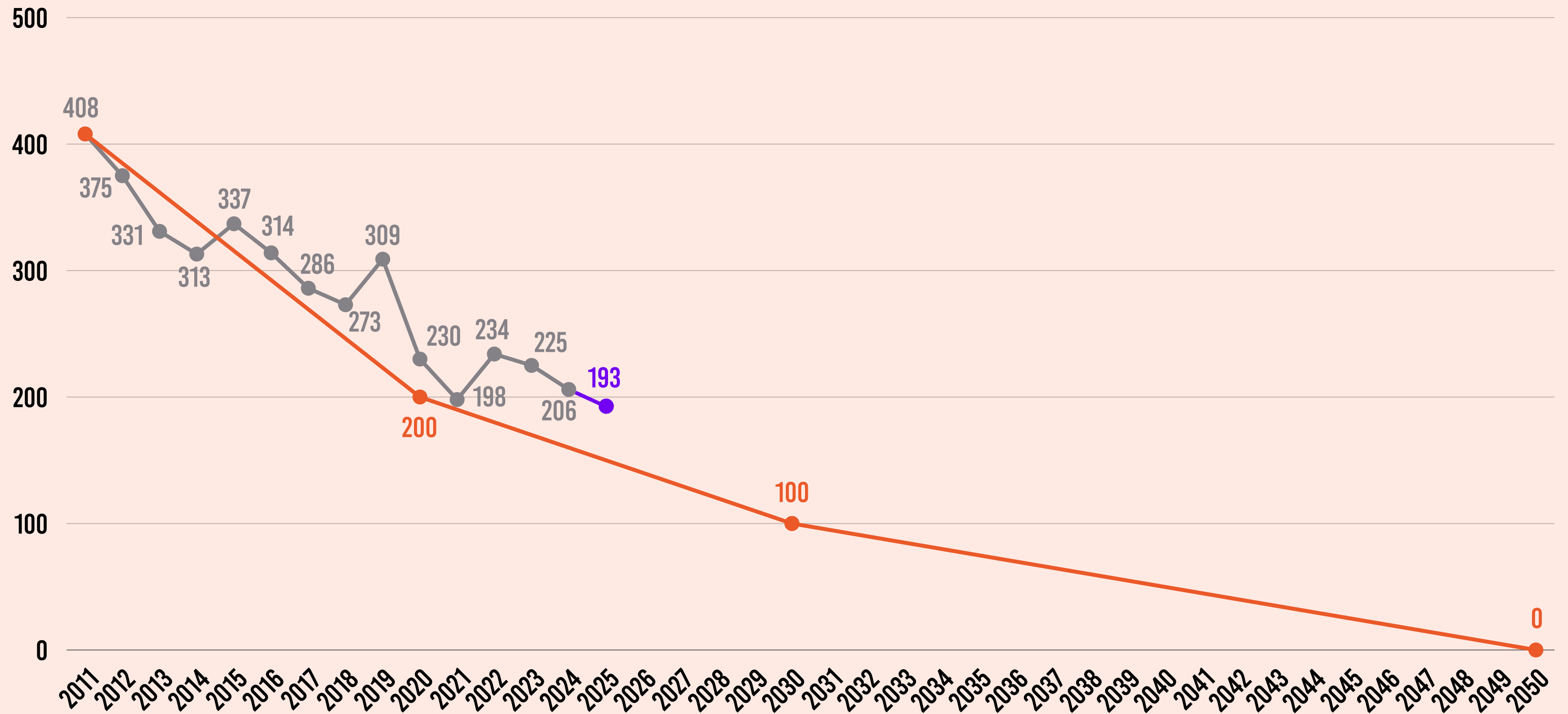
**10 MESURES
COMMUNAUTAIRES ET
FÉDÉRALES**

BILAN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE

Monsieur Yvan CASTEELS

Directeur du Centre de connaissances
de l'Agence wallonne pour
la Sécurité routière

ÉVOLUTION ET OBJECTIFS "DÉCÉDÉS 30 JOURS"



BILAN 2024

206
décédés 30 jours

+

789
Blessés graves

=

995
Tués et blessés

+

11.883
Blessés légers

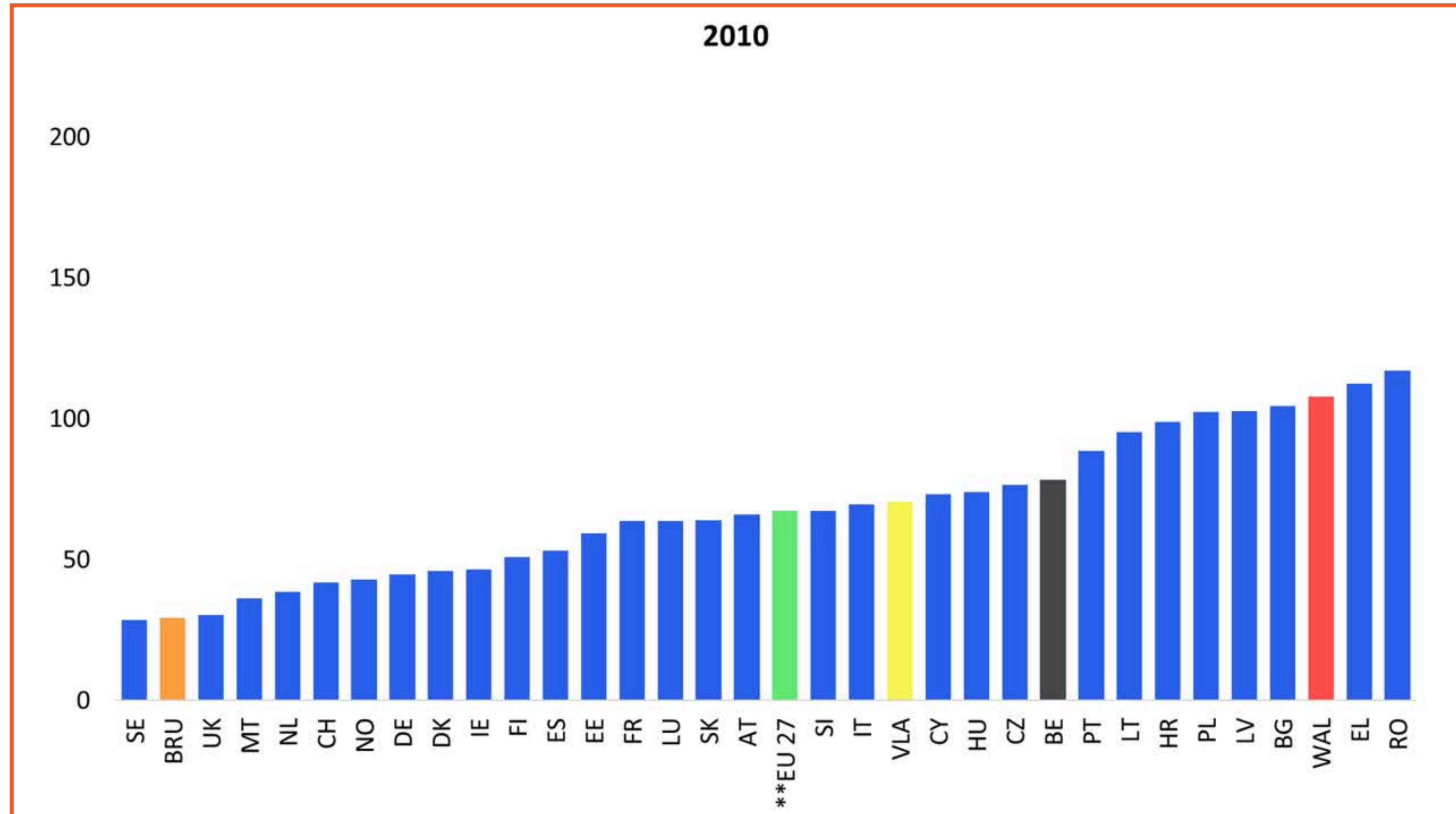
=

12.878
VICTIMES



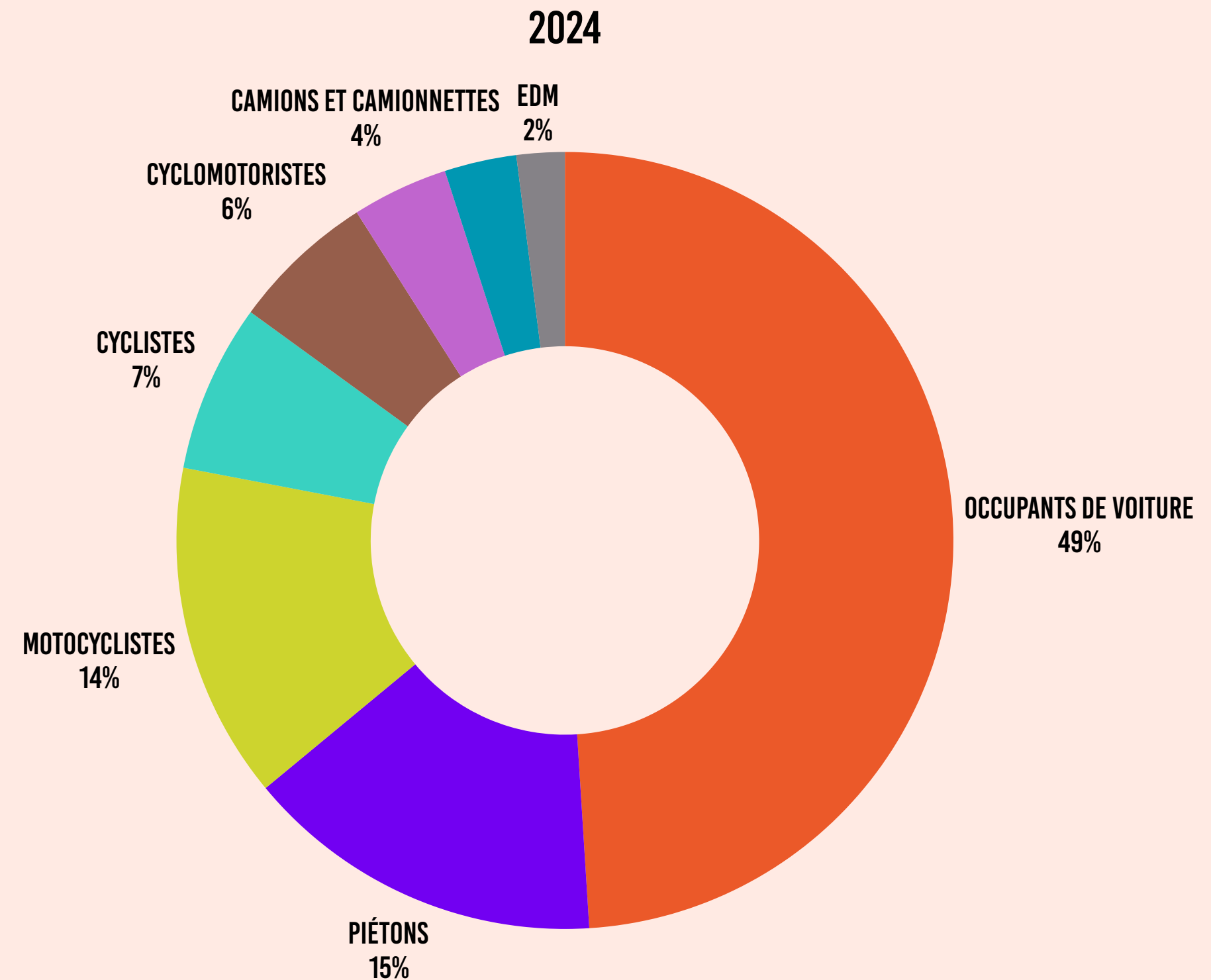
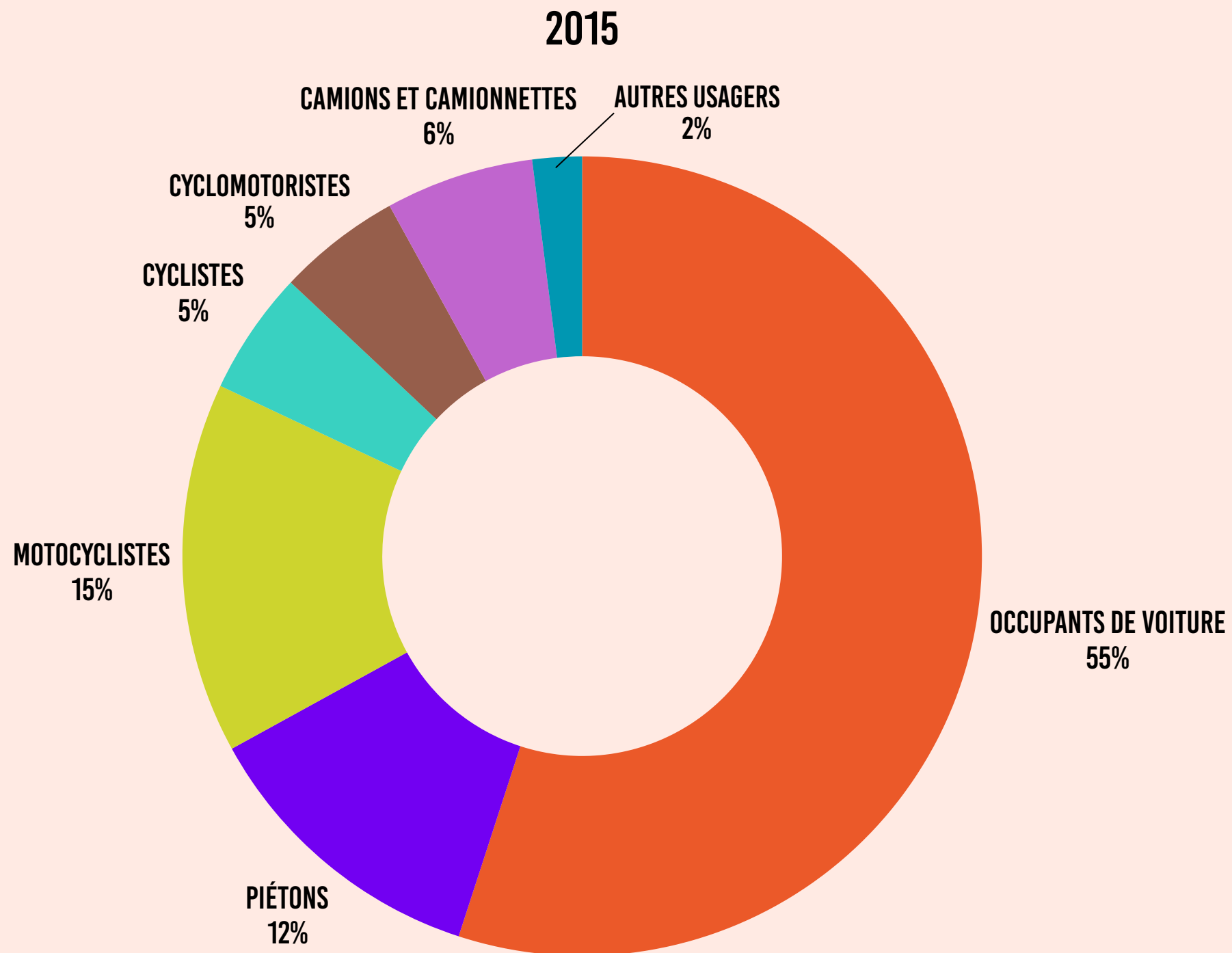
10.027
ACCIDENTS CORPORELS

BILAN 2024



Source : AWSR, Statbel et ETSC

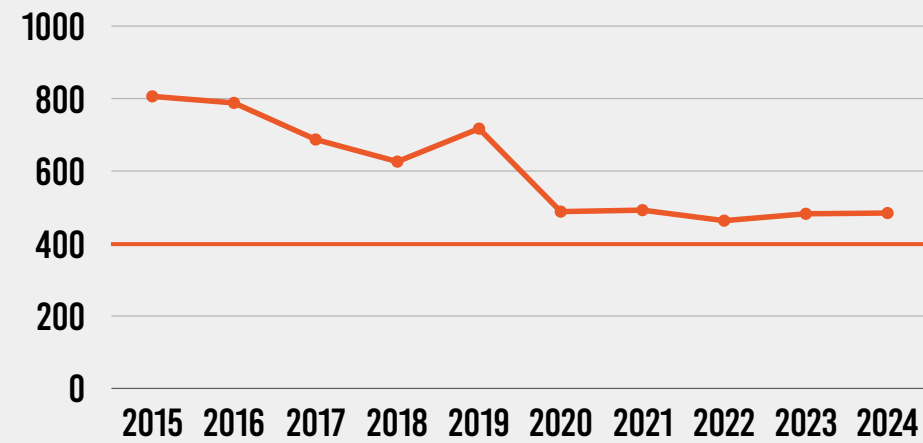
DÉCÉDÉS 30 JOURS ET BLESSÉS GRAVES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT



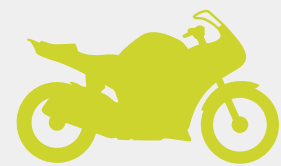
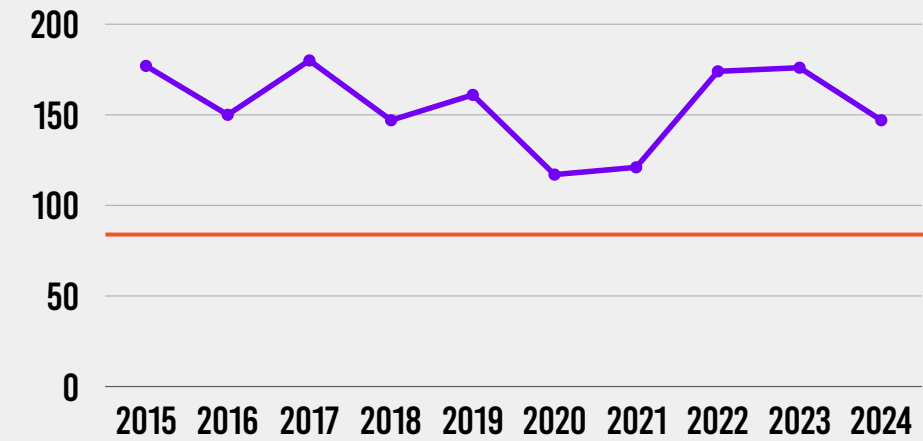
ÉVOLUTION DES VICTIMES GRAVES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT



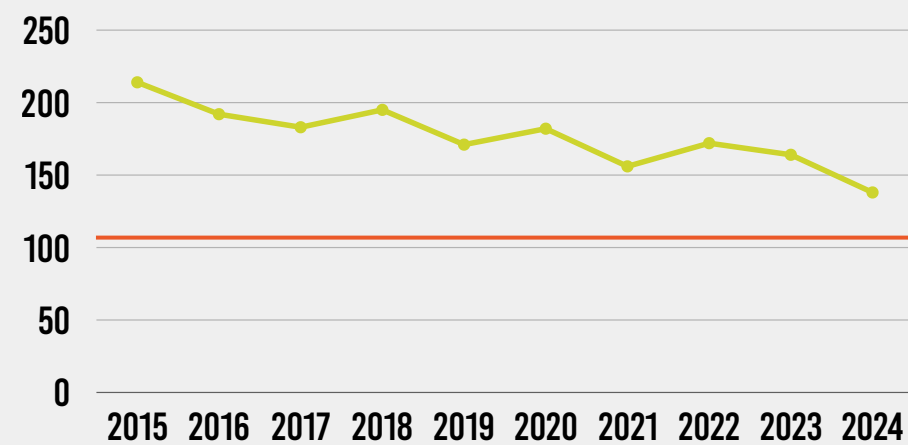
49%



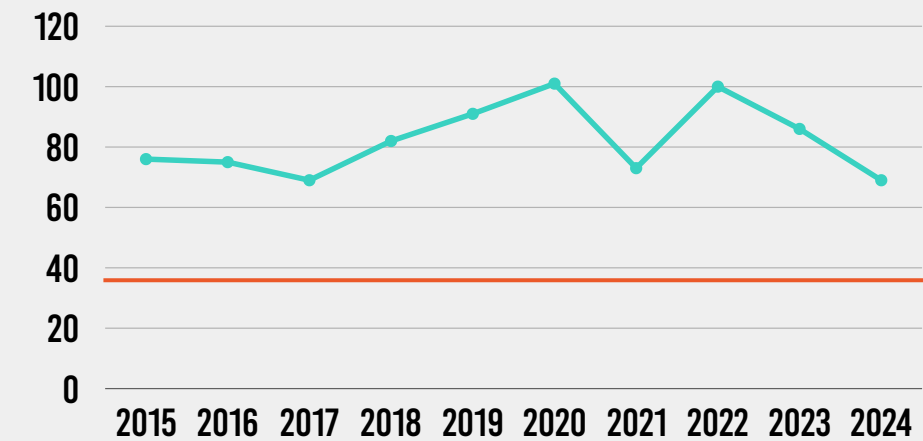
15%



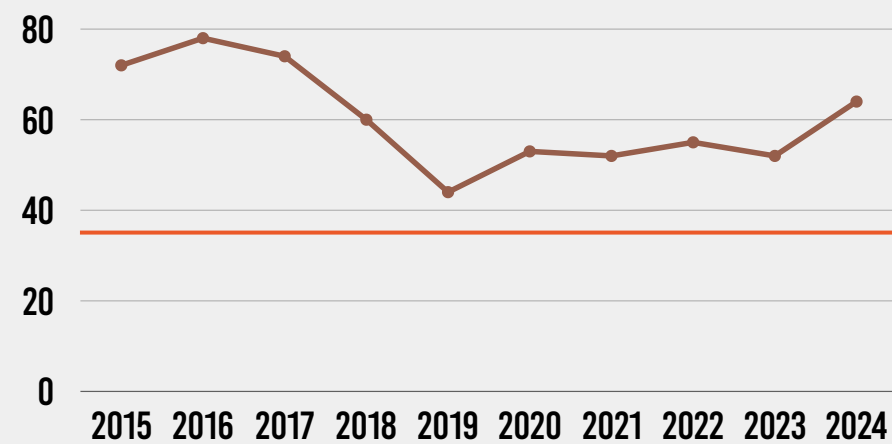
14%



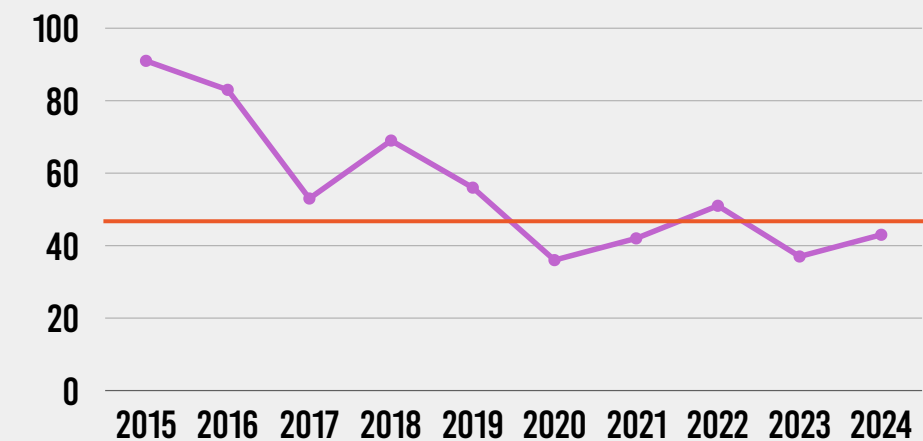
7%



6%



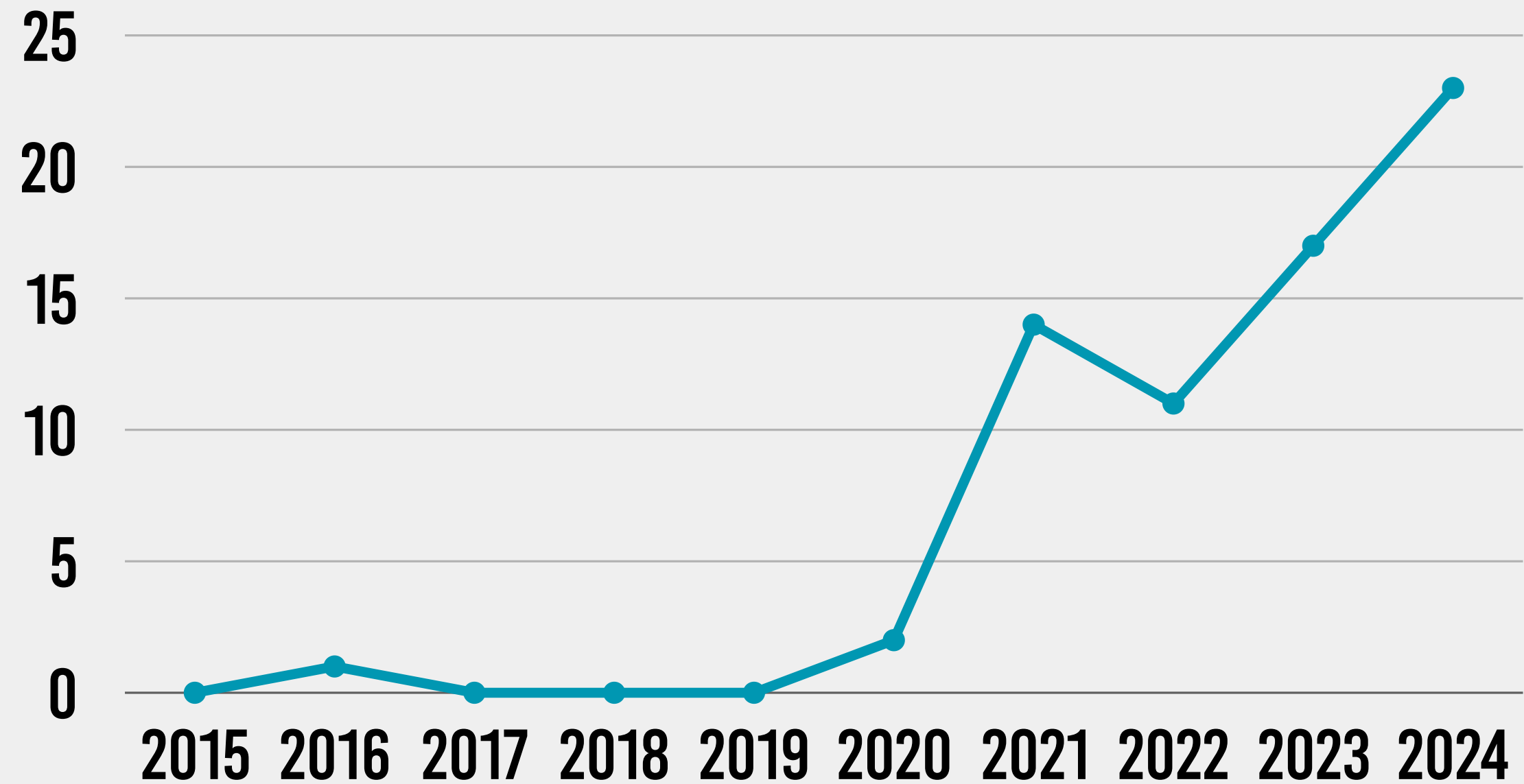
4%



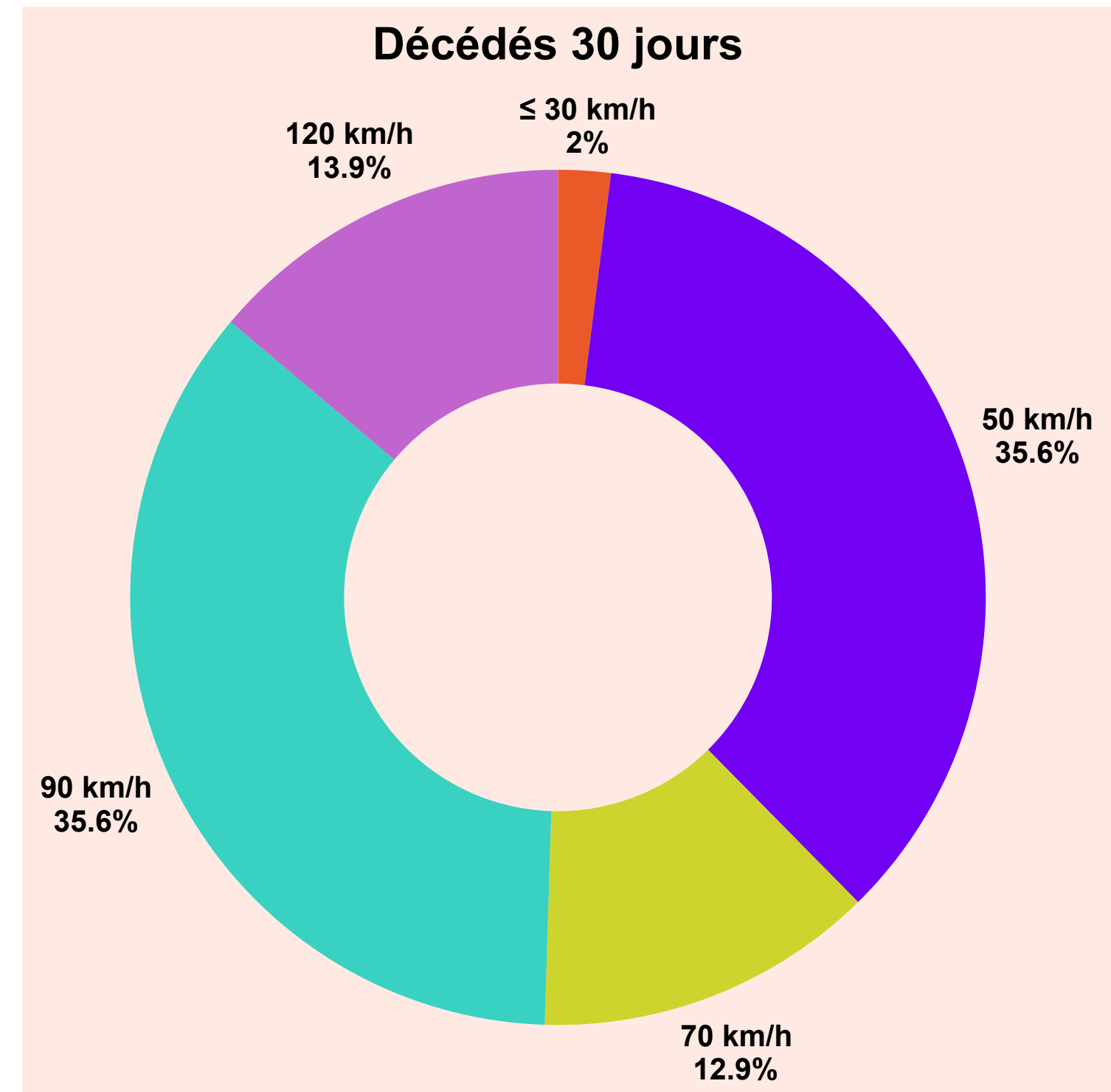
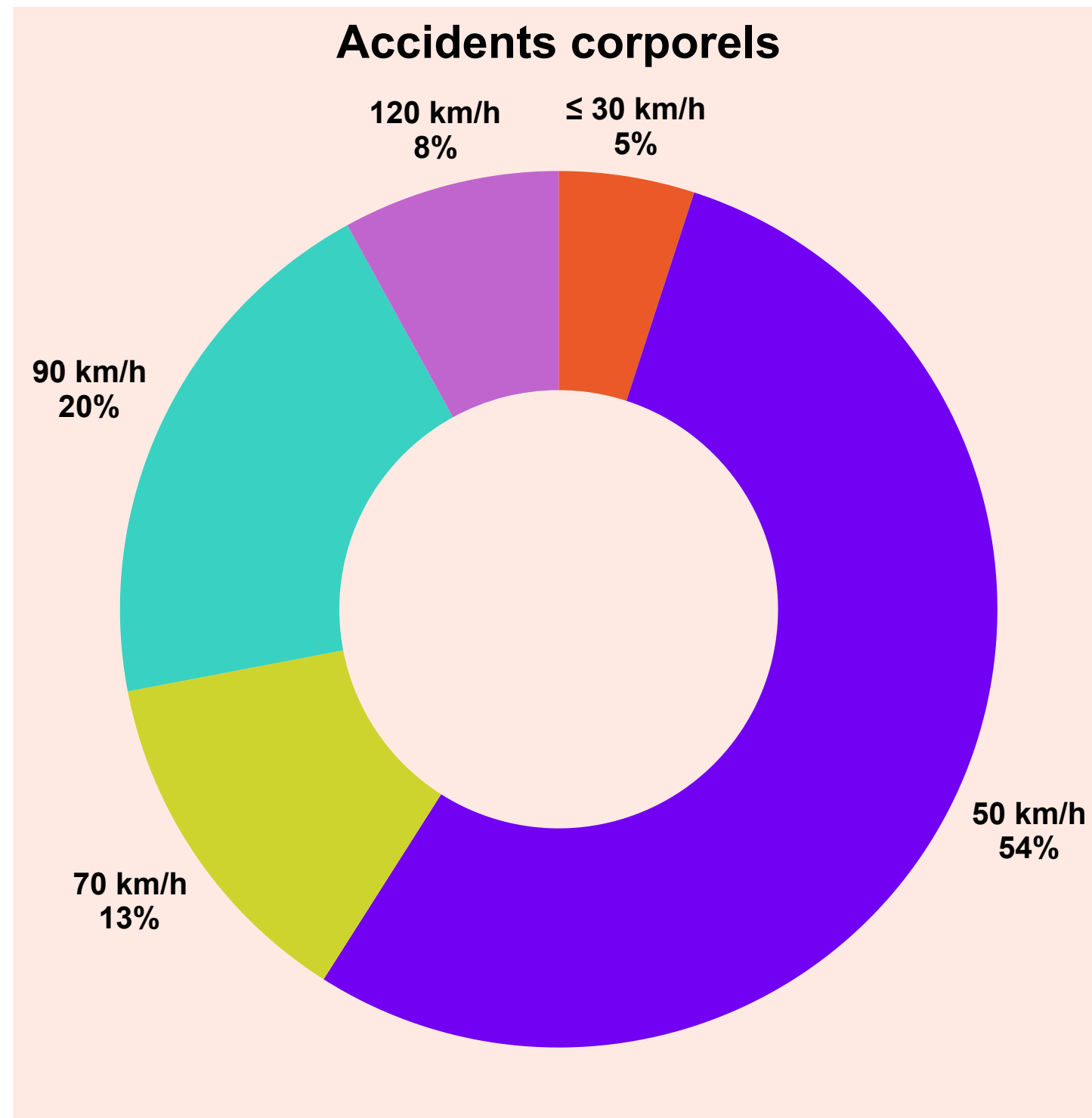
ÉVOLUTION DES VICTIMES GRAVES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT



2%



RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES DÉCÉDÉS 30 JOURS SELON LE RÉGIME DE VITESSE - 2024



DES ROUTES SÛRES EN WALLONIE



**VITESSE EXCESSIVE
OU INADAPTÉE**



**CONDUITE SOUS INFLUENCE
D'ALCOOL**



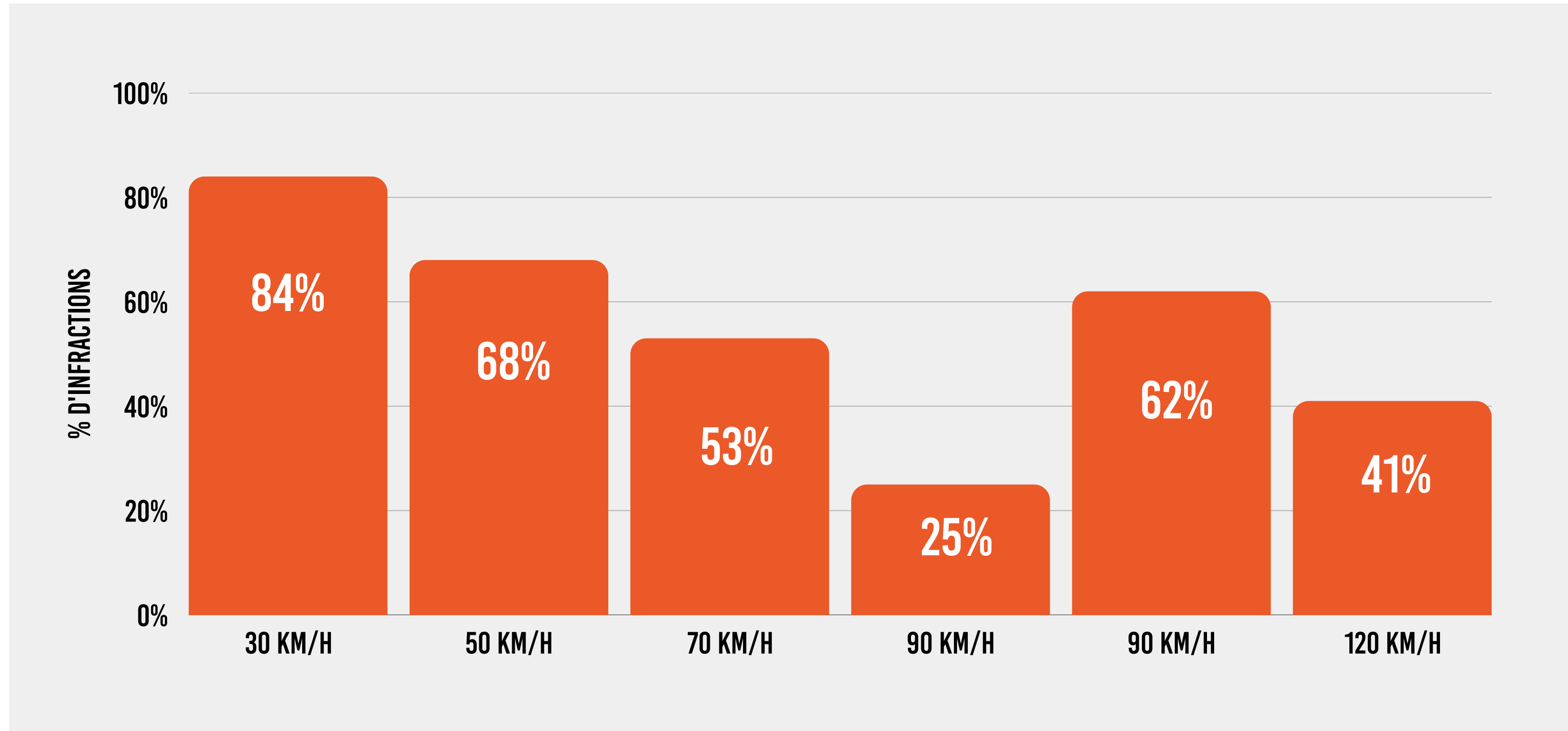
DISTRACTION

DROGUE - FATIGUE - CEINTURE - SIÈGE ENFANT - EPI - ANGLE MORT - INFRASTRUCTURE ...

POURCENTAGE DE CONDUCTEURS DE VOITURE ROULANT AU-DELÀ DE LA VITESSE RÉGLEMENTAIRE



VITESSE EXCESSIVE
OU INADAPTÉE

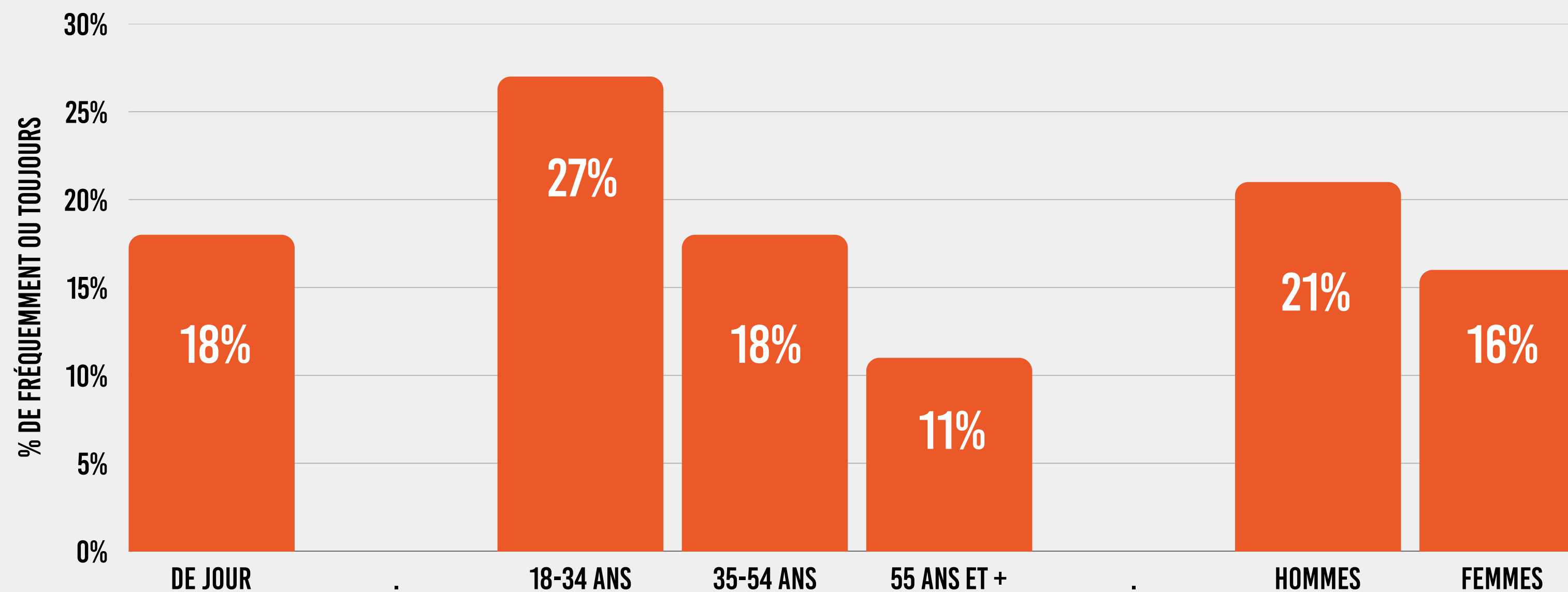


Source : Baseline, 2021



VITESSE EXCESSIVE
OU INADAPTÉE

POURCENTAGE DE CONDUCTEURS DE VOITURE AVOUANT ROULER PLUS VITE QUE LA LIMITE DE VITESSE SUR UN AXE LIMITÉ À 90 KM/H DE JOUR

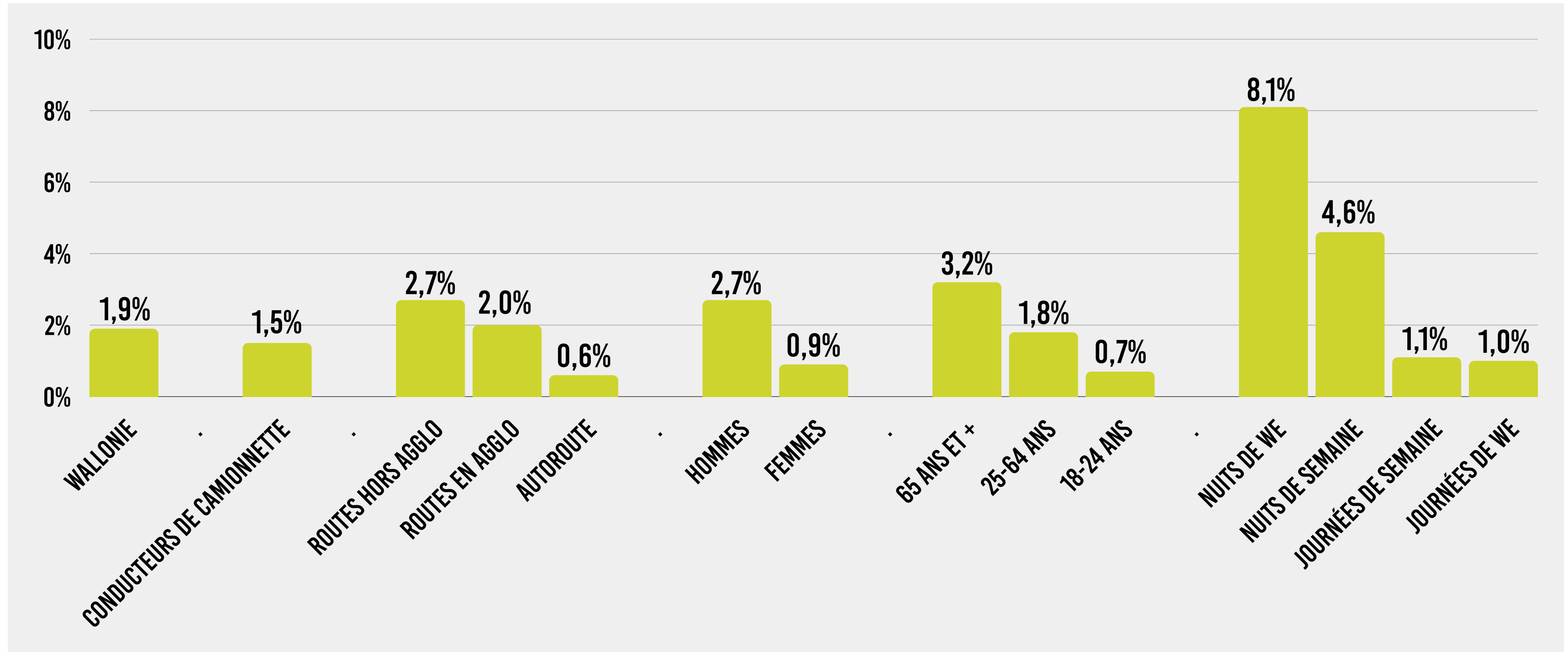


Source : Baseline, 2021

POURCENTAGE DE CONDUCTEURS ROULANT SOUS INFLUENCE D'ALCOOL – WALLONIE 2021



CONDUITE SOUS
INFLUENCE D'ALCOOL

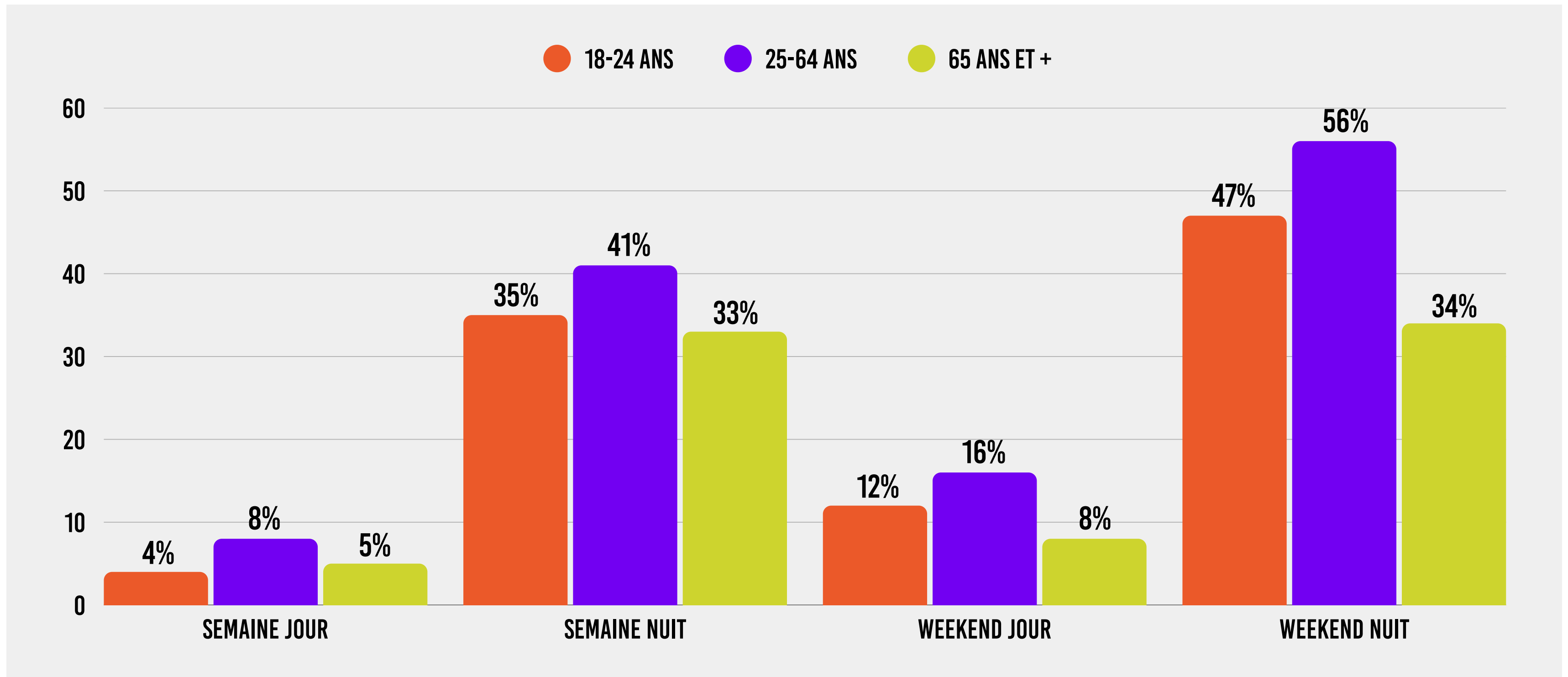


Source : VIAS Institute et Baseline, 2021

PART DE CONDUCTEURS POSITIFS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS SELON LE MOMENT ET L'ÂGE – WALLONIE 2024

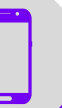


CONDUITE SOUS
INFLUENCE D'ALCOOL

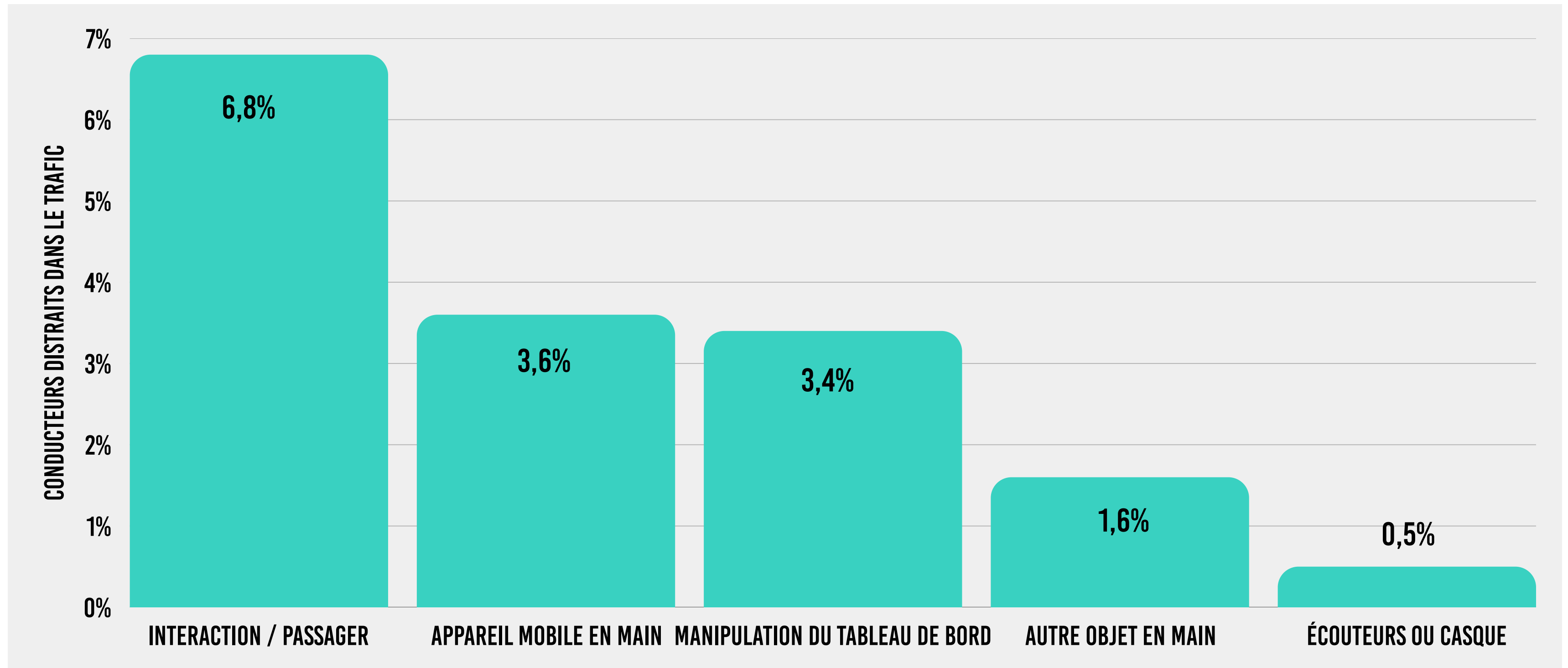


Source : AWSR

PRÉVALENCE DE LA DISTRACTION DANS LE TRAFIC – WALLONIE 2020



DISTRACTION

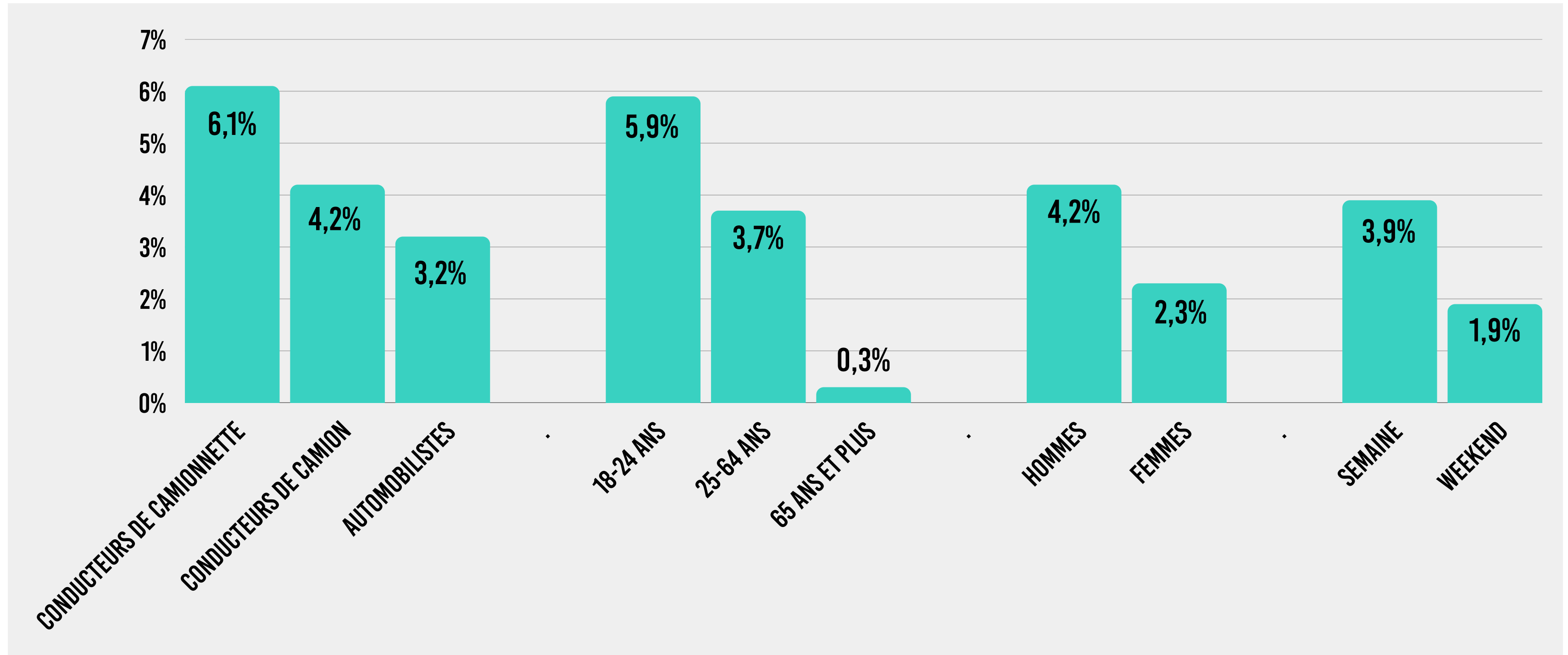


Source : VIAS Institute, 2023

POURCENTAGE DE CONDUCTEURS DISTRAITS PAR UN APPAREIL ÉLECTRONIQUE – WALLONIE - 2020

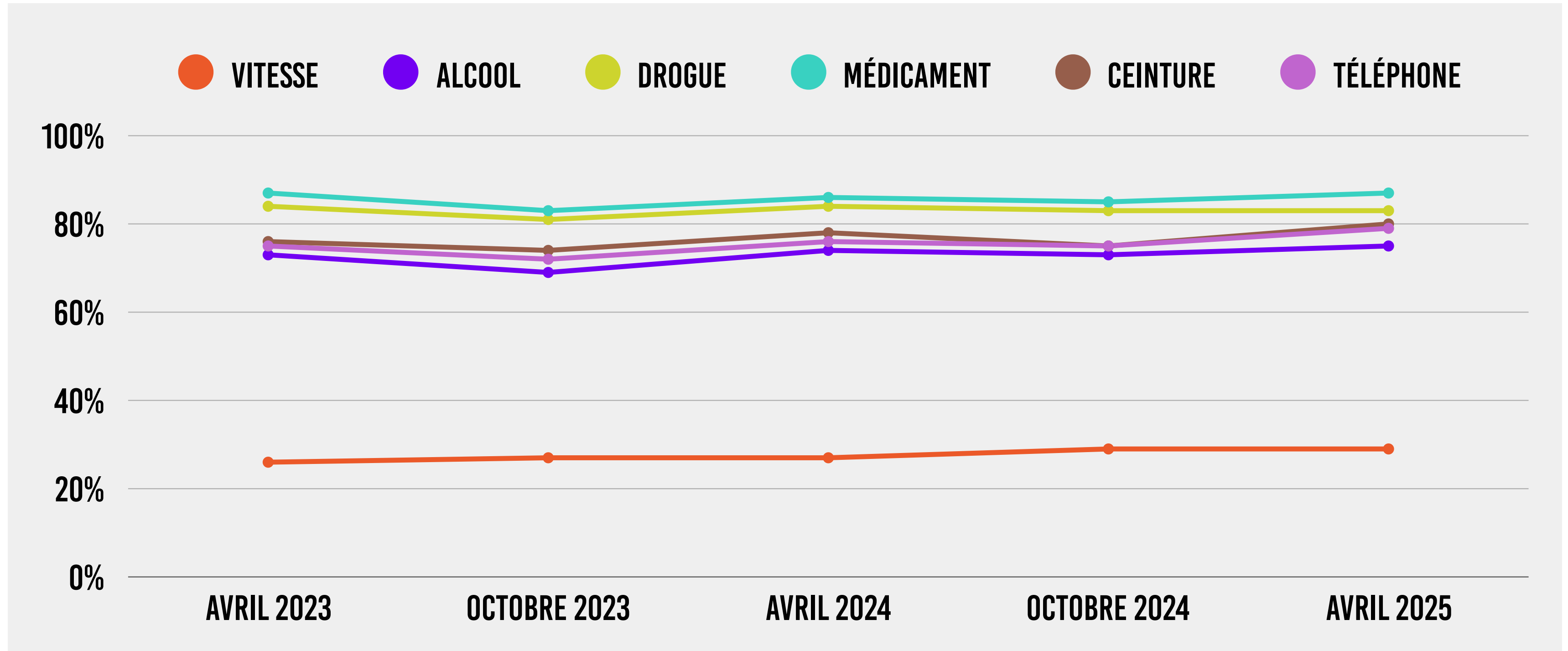


DISTRACTION



Source : Baseline, 2021

POURCENTAGE DE CONDUCTEURS DE VOITURE ESTIMANT LE RISQUE DE SE FAIRE CONTRÔLER FAIBLE OU TRÈS FAIBLE

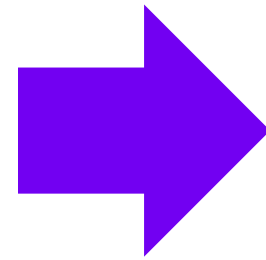


**PROPOSITION DE PLAN D'ACTION
2026-2030 DU CSWSR POUR
DES ROUTES PLUS SÛRES**

DEUX VOILETS COMPLÉMENTAIRES

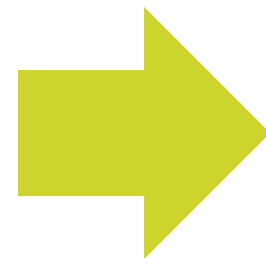
Un plan d'action équilibré, crédible et fédérateur

VOLET WALLON



Mesures pouvant directement être mises en œuvre par la Wallonie

**VOLET COMMUNAUTAIRE
ET FÉDÉRAL**



Initiatives nécessitant l'implication d'autres niveaux de pouvoirs

VOLET RÉGIONAL 4 AXES FONDAMENTAUX

**AXE 1
ADAPTER L'ENVIRONNEMENT
ROUTIER**

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

**AXE 3
GARANTIR LE RESPECT DES RÈGLES**

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

**7 MESURES
14 ACTIONS OPÉRATIONNELLES**

AXE 1

ADAPTER L'ENVIRONNEMENT

ROUTIER

Monsieur Pol FLAMEND

Vice-Président du CSWSR et Directeur
général du SPW Mobilité et Infrastructure








ADAPTER L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

Contexte

- Les facteurs infrastructurels joueraient un rôle dans 30 % des accidents mortels
- Rôle central : une route bien conçue et sécurisée limite les erreurs humaines, favorise le respect spontané des règles et réduit les conflits entre usagers
- Complémentaire à la formation, à la sensibilisation et au contrôle
- Condition essentielle pour la mobilité et l'inclusion des usagers les plus vulnérables
- La sécurisation des infrastructures = gain durable pour l'ensemble de la société
- S'inscrit dans la durée et souvent lourde et coûteuse ➡ priorisation

ADAPTER L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

7 actions opérationnelles

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 l'école 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	 

MESURE 1
RÉDUIRE LES VITESSES
PRATIQUÉES

1.1 ABAISSER LES LIMITATIONS DE VITESSE SUR BASE DE LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU



OBJECTIFS

- Réduire les vitesses pratiquées
- Adapter les vitesses maximales autorisées (VMA) 90 ➡ 70 ➡ 50 ➡ 30
- Améliorer le respect des VMA grâce à une meilleure lisibilité et plus de cohérence



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)

MESURE 1
RÉDUIRE LES VITESSES
PRATIQUÉES

1.1 ABAISSER LES LIMITATIONS DE VITESSE SUR BASE DE LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU



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

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



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

MESURE 1

RÉDUIRE LES VITESSES PRATIQUÉES

MESURE 1
RÉDUIRE LES VITESSES
PRATIQUÉES

1.2 DÉVELOPPER LA GESTION DYNAMIQUE DES VITESSES



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

2.1 SÉCURISER LES TRAVERSÉES PIÉTONNES RÉGLEMENTAIRES ♥



OBJECTIF

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



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

MESURE 2
SÉCURISER
LA MOBILITÉ DES
USAGERS DE MODES
ACTIFS

2.2 ACCORDER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À LA PROTECTION DES USAGERS ACTIFS DANS LES 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



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

MESURE 2
SÉCURISER
LA MOBILITÉ DES
USAGERS DE MODES
ACTIFS

2.3 SÉCURISER LES TRAJETS VERS L'ÉCOLE 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
-



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)

MESURE 3
SÉCURISER LES ZONES
À RISQUE

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
-



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)

MESURE 3 SÉCURISER LES ZONES À RISQUE

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
-



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Rédiger une fiche de recommandations 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 sécurité routière)
- Mettre en oeuvre des actions de sécurisation rapide dans des zones à risque

AXE 2

INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE QUOTIDIEN DES WALLONS

Madame Laetitia DELANDE

Présidente du CSWSR et Directrice générale
de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière

INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE QUOTIDIEN DES WALLONS

Contexte



Les facteurs humains interviennent dans 90 à 95 % des accidents de la route

➔ La responsabilité individuelle et collective est essentielle



La sensibilisation doit être combinée avec la répression

➔ Pour faire évoluer les mentalités et ancrer des comportements responsables sur le long terme

INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE QUOTIDIEN DES WALLONS

Contexte

2 volets :



Sensibilisation des citoyens

➡ À chaque moment de vie : de 0 à 99 ans







Sensibilisation du monde professionnel

➡ Près de 1 accident de travail sur 10 survient sur le chemin du travail

➡ Conséquences humaines, sociales et économiques importantes : pour les travailleurs et leurs employeurs

INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE QUOTIDIEN DES WALLONS

4 actions opérationnelles

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 en sécurité routière	 
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	 

MESURE 4
INTENSIFIER LA
SENSIBILISATION DES
CITOYENS

4.1 INTENSIFIER LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION AUX GRANDS FACTEURS DE RISQUE



OBJECTIF

- Réduire les comportements à risque par des campagnes percutantes et ciblées favorisant une prise de conscience durable des dangers liés à la vitesse, à la distraction et à la conduite sous influence



PUBLIC CIBLE

- Tous les conducteurs
 - le public masculin
 - les jeunes, particulièrement pour la vitesse
 - les jeunes et les conducteurs professionnels pour la distraction



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Mesurer les comportements et attitudes des usagers
- Sensibiliser les citoyens (outils et médias adéquats)
- Évaluation et impact

MESURE 4
INTENSIFIER LA
SENSIBILISATION DES
CITOYENS

4.1 INTENSIFIER LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION AUX GRANDS FACTEURS DE RISQUE



DÉLAI

- **Dès 2026** pour les étapes 1 et 2
- De manière continue pour l'évaluation



INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACT

- Suivi de la diminution des comportements auto-déclarés
- Réalisation de post-tests des campagnes
 - ⚠ L'impact sur le nombre d'accidents est difficile à isoler (autres facteurs : météo, infrastructures, contrôles, etc.)

Une communication forte, capable de marquer les esprits

Une évaluation rigoureuse, pour ajuster et améliorer

Une synergie durable entre acteurs, médias et citoyens

MESURE 4
INTENSIFIER LA
SENSIBILISATION DES
CITOYENS

4.2 COORDONNER L'OFFRE DE FORMATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE



OBJECTIFS

- **Mettre en place une coordination globale et structurée de l'offre de formation / animation en sécurité routière**
 - Couverture plus élargie du public : accès à des formations adaptées à tous les publics
 - Cohérence des messages et contenus harmonisés
 - Création d'un catalogue unique de l'offre de formation
 - Coordination et mutualisation des outils pédagogiques
- **Créer un continuum pédagogique**
 - Assurer une sensibilisation continue, adaptée à l'âge et aux facteurs de risques spécifiques de ces tranches d'âge
 - Progression pédagogique axée sur le comportement et le changement des attitudes plus que la simple connaissance des règles

MESURE 4
INTENSIFIER LA
SENSIBILISATION DES
CITOYENS

4.2 COORDONNER L'OFFRE DE FORMATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE



PUBLIC CIBLE

- L'ensemble de la population



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- État des lieux de l'offre existante
- Désigner un acteur coupole et développer une stratégie d'harmonisation
- Créer une commission multidisciplinaire

La formation et la sensibilisation doivent être continues, cohérentes et coordonnées

- **Une vision commune entre les acteurs**
- **Une offre harmonisée**
- **Une action collective durable**

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



OBJECTIFS

- **Agir sur le risque liée aux angles morts en renforçant les compétences humaines et favoriser les innovations techniques**
 - Former et sensibiliser les conducteurs professionnels
 - Réduire techniquement les angles morts via la technologie des véhicules



PUBLIC CIBLE

- Chauffeurs professionnels

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



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Intégrer le thème « angle mort » dans la formation continue des chauffeurs professionnels
- Sensibiliser les entreprises au choix de véhicules équipés (caméras, capteurs, etc.) limitant les angles morts

5.2 INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA CAR POLICY



OBJECTIFS

- **Encourager les entreprises à intégrer la sécurité routière dans la gestion et l'utilisation de leurs véhicules afin d'augmenter la sécurité des collaborateurs :**
 - Augmenter la sécurité des collaborateurs utilisant un véhicule professionnel ou privé
 - Réduire les accidents et leurs conséquences (humaines, financières, opérationnelles)
 - Promouvoir une culture de conduite responsable partagée par l'employé et l'employeur



PUBLIC CIBLE

- Employeurs et collaborateurs utilisant un véhicule professionnel ou de société

MESURE 5 INTENSIFIER LA SENSIBILISATION AU SEIN DES ENTREPRISES

5.2 INTÉGRER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA CAR POLICY



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Créer un modèle de Car Policy sécurité routière
 - Déployer un plan d'action pour inciter les entreprises et administrations publiques
-



DÉLAI

- **2026** : modèle de Car Policy
- **Dès 2027** : stratégie envers les entreprises

Une Car Policy responsable = une entreprise plus sûre et plus performante

En intégrant la sécurité routière dans leurs règles internes, les employeurs deviennent acteurs de la prévention et partenaires de la sécurité routière

MESURE 5
INTENSIFIER LA
SENSIBILISATION
AU SEIN DES
ENTREPRISES

AXE 3

GARANTIR LE RESPECT DES RÈGLES

Monsieur Jean-Michel TUBETTI

Membre du CSWSR et Chef de corps
de la Zone de Police des Arches

Monsieur Grégory VANDENBULCKE

Membre du CSWSR et Chef de Service
Appui à la Politique & DPO au sein de la
Police Fédérale

GARANTIR LE RESPECT DES RÈGLES

Pourquoi des règles ?

Code de la route

- ≠ simple liste de règles
- Assurer une circulation fluide, équitable et sécurisée

Respecter les règles, c'est :

- Protéger les usagers vulnérables
- Prévenir les comportements dangereux
- Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usagers
- Éviter des accidents



GARANTIR LE RESPECT DES RÈGLES

Pourquoi des règles ?

Contrôles routiers effectués par les services de police et l'Unité du Contrôle Routier (UCR)

- pas une fin en soi
- outil de prévention et de rappel collectif

Ils permettent de :

- détecter les infractions + garantir le respect des règles
- sensibiliser les conducteurs à leur responsabilité individuelle



1 OBJECTIF COMMUN, 2 ACTIONS OPÉRATIONNELLES, 3 ACTEURS

1 objectif commun :

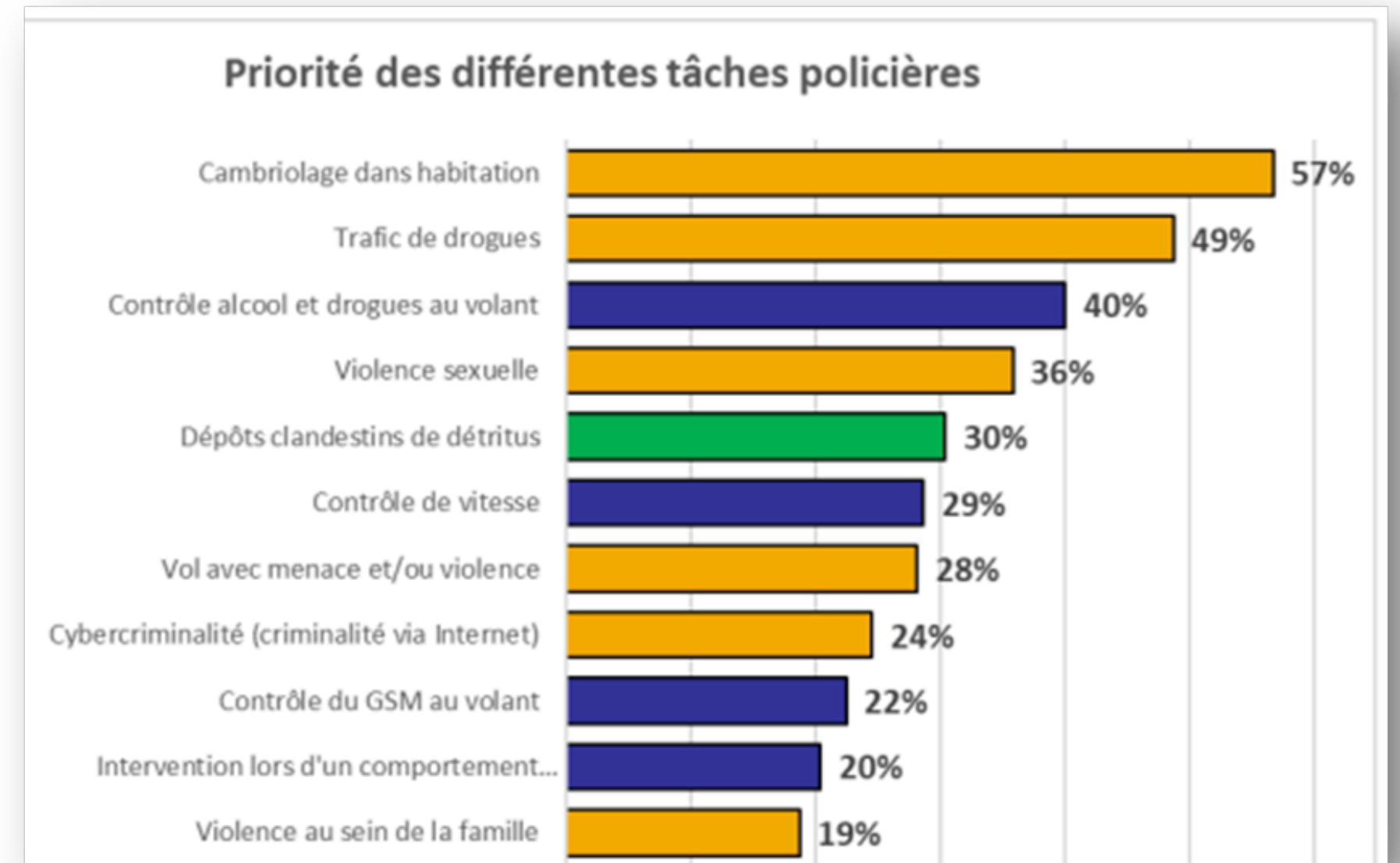
- Contribuer à la réduction des accidents, Vision Zéro (2050)

2 actions opérationnelles :

- Renforcer les contrôles routiers et la visibilité policière avec un focus sur les lieux et moments problématiques et sur les facteurs de risque
- 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

3 acteurs de terrain :

- Police locale, Police fédérale, UCR



GARANTIR LE RESPECT DES RÈGLES

2 actions opérationnelles

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



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

AUGMENTATION DU NOMBRE DE CONTRÔLES ET VISIBILITÉ DES SERVICES DE POLICE ET DE L'UCR

Comment ? ➡ Intégration des objectifs dans :

- les plans zonaux de sécurité (PZS) des zones de police
- le plan d'action circulation de la police fédérale de la route (autoroutes et voies assimilées)

Suivi : encodage des contrôles dans les applications dédiées (ex : ISLP)

ATTENTION PARTICULIÈRE SUR :

- Lieux problématiques : chaque service de police connaît son territoire et les points « noirs »
- Moments problématiques (en fonction du phénomène et des moyens)
- Principaux facteurs de risque (conduite sous influence, distraction, vitesse...)

MESURE 6

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

6.2. AMÉLIORER LA COMMUNICATION ET LA DIFFUSION D'INFORMATIONS SUR LES CONTRÔLES ROUTIERS POUR AUGMENTER LA PERCEPTION DU RISQUE SUBJECTIF D'ÊTRE CONTRÔLÉ ♥

Qu'est-ce qui est communiqué ?

Comment ?

Conclusion :

- La com' permet également la sensibilisation des usagers (et donc un certain rappel à l'ordre)
- Augmentation du risque subjectif de contrôle
- Contribution à la réduction des accidents et à la Vision Zéro de l'UE



AXE 4

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES POLITIQUES LOCALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Umberto Romano

Membre du CSWSR et Inspecteur général du
Département des infrastructures locales
SPW Mobilité et Infrastructures

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES POLITIQUES LOCALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière : une responsabilité locale

- Agir sur différentes facettes (infra, sensibilisation, contrôle...)
- Connaissance des réalités locales

 **COMMUNES ET ZONES DE POLICE : ACTEURS CENTRAUX DE LA VISION ZÉRO**

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES POLITIQUES LOCALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1 action opérationnelle

MESURE 7

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

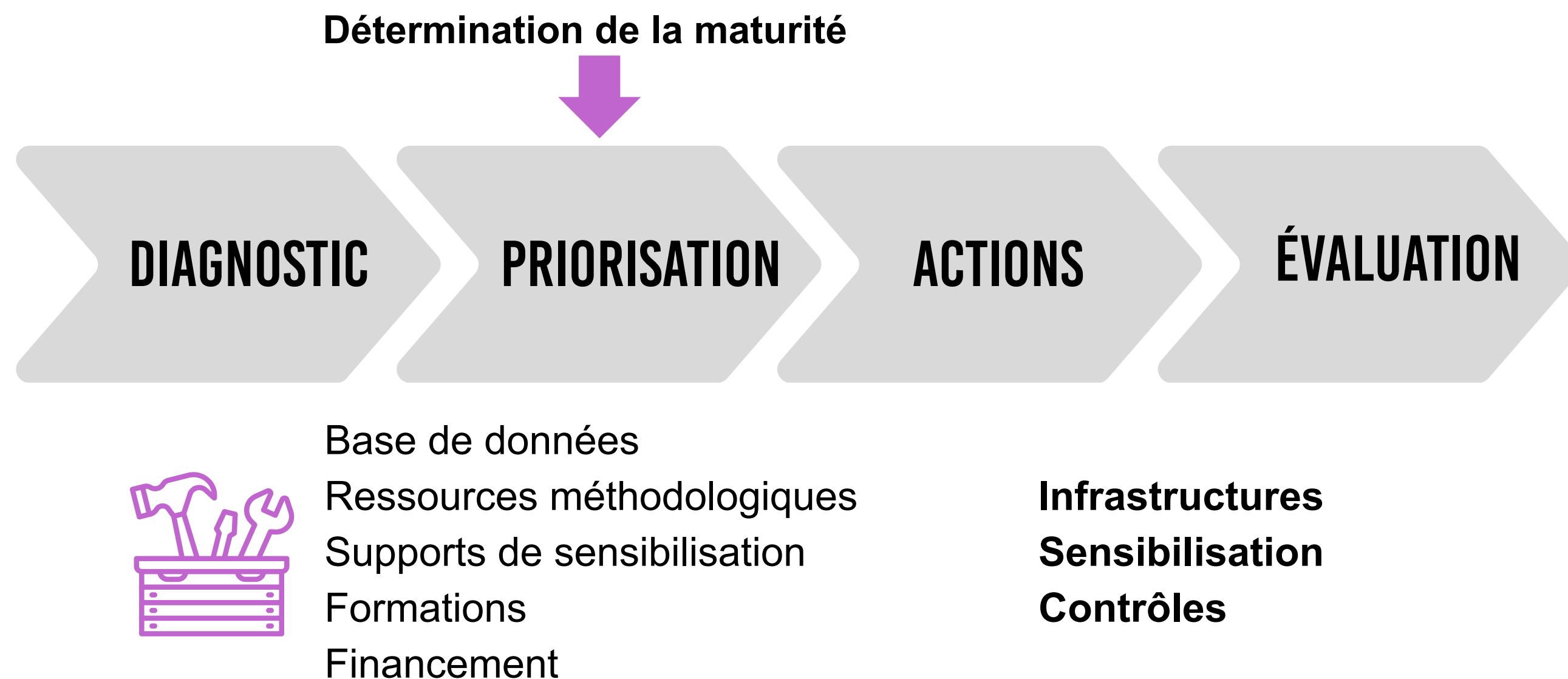
7.1 Mettre à disposition une feuille de route globale pour soutenir les communes et zones de police dans la conception et la mise en œuvre de leur politique de sécurité routière



MESURE 7
OUTILLER LES
COMMUNES ET ZONES
DE POLICE 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 ET LES ZONES DE POLICE DANS LA CONCEPTION
ET LA MISE EN ŒUVRE DE LEUR POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ♥

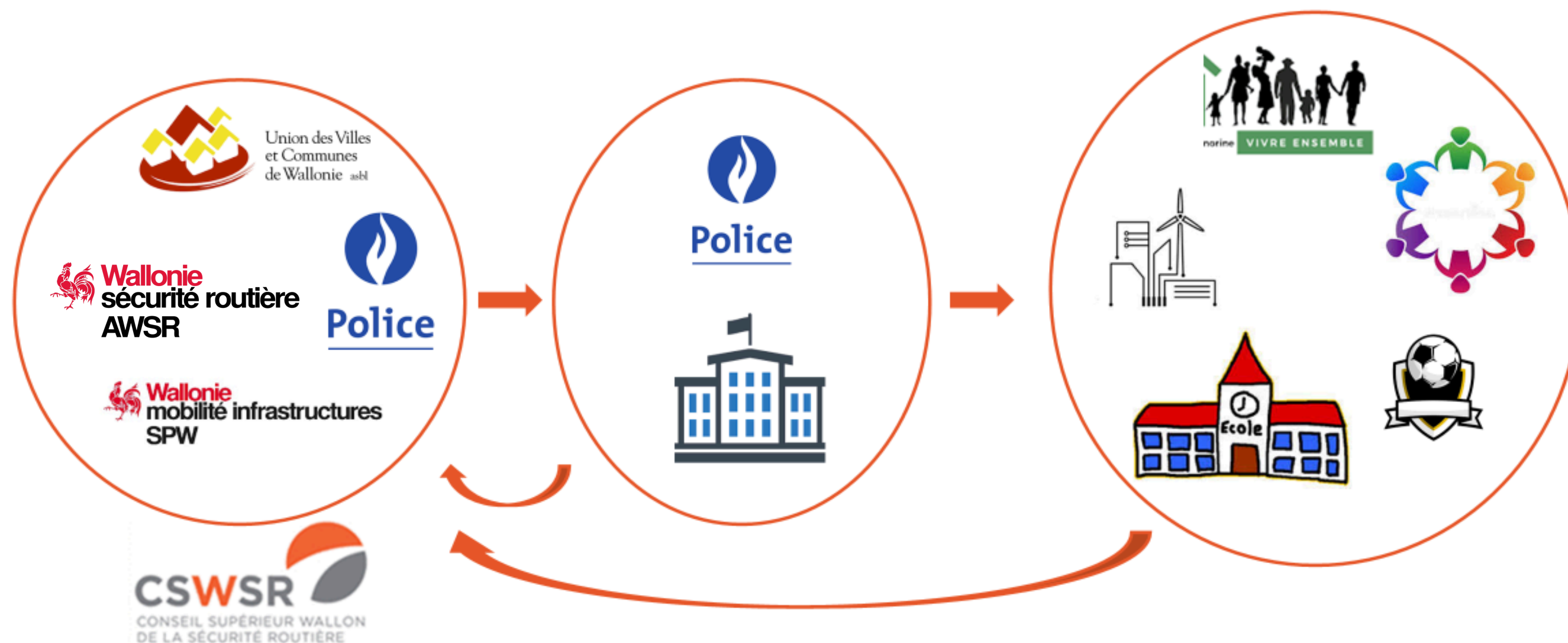
LE PARCOURS SÉCURITÉ ROUTIÈRE



MESURE 7
OUTILLER LES
COMMUNES ET ZONES
DE POLICE 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 ET LES ZONES DE POLICE DANS LA CONCEPTION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LEUR POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ♥

POUR QUI ? AVEC QUI ?



MESURE 7
OUTILLER LES
COMMUNES ET ZONES
DE POLICE 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 ET LES ZONES DE POLICE DANS LA CONCEPTION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LEUR POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ♥

ON PASSE À L'ACTION ?



**Vous pouvez contribuer
à la Vision Zéro**

**Rejoignez le parcours
Sécurité routière pour
les communes et les
zones de police**

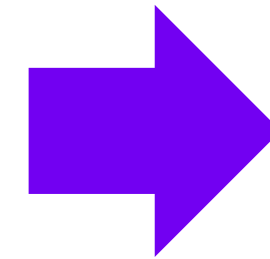
MESURES PRIORITAIRES RELEVANT D'AUTRES NIVEAUX DE POUVOIR

Madame Laetitia DELANDE

Présidente du CSWSR et Directrice
générale de l'Agence wallonne pour la
Sécurité routière

**VOLET
COMMUNAUTAIRE ET
FÉDÉRAL**

COMMUNAUTÉS



2 mesures

FÉDÉRAL



8 mesures

10 MESURES PRIORITAIRES

VOLET COMMUNAUTAIRE

1. Intégrer la sensibilisation / formation à la sécurité routière et au partage de la route dans le cursus scolaire



CONTEXTE

- Les comportements sûrs s'apprennent progressivement
- L'école est le lieu privilégié pour former tous les enfants, quel que soit leur milieu



OBJECTIFS

Faire de la sécurité routière une matière obligatoire dans l'enseignement fondamental et secondaire :

- développer des réflexes sûrs dès le plus jeune âge
- réduire le risque d'accidents
- former une génération de citoyens responsables

VOLET COMMUNAUTAIRE

1. Intégrer la sensibilisation / formation à la sécurité routière et au partage de la route dans le cursus scolaire



PROPOSITIONS

- Inclusion de la sécurité routière et du partage de la route dans les programmes
- Inclusion dans les cours existants (citoyenneté, sciences, éducation physique, mathématiques...)
- Présence dans les évaluations officielles (CEB, CE1D, CESS)
- Formation des enseignants pour garantir la cohérence pédagogique



Le CSWSR invite la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté germanophone à mettre en oeuvre cette mesure afin de protéger immédiatement les enfants des risques inhérents à la route et réduire les accidents à long terme

VOLET COMMUNAUTAIRE

2. Rendre obligatoire la désignation d'un référent en mobilité et sécurité routière dans chaque école



RÔLES DU RÉFÉRENT EMSR

- Coordonner les actions de mobilité et de sécurité routière dans l'école
- Relayer les informations et outils auprès des enseignants et des élèves
- Assurer le lien avec les partenaires externes : Région wallonne, AWSR, autorités locales, associations...
- Garantir la cohérence et la continuité des initiatives



CONTEXTE

- Actuellement, mission exercée sur base volontaire → la majorité des écoles n'est pas couverte
- Rôle souvent assumé en plus des missions habituelles, sans temps dédié
- **Résultat** : des actions parfois discontinues ou fragiles

VOLET COMMUNAUTAIRE

2. Rendre obligatoire la désignation d'un référent en mobilité et sécurité routière dans chaque école



OBJECTIFS

Rendre obligatoire la désignation d'un référent en mobilité et sécurité routière (EMSR) dans toutes les écoles fondamentales, secondaires et spécialisées

- Renforcement immédiat de la sécurité des élèves
- Ancrage d'une culture durable du respect et du partage de la route

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Temps de travail clairement dédié à la mission EMSR
- Formation spécifique et accompagnement continu
- Réseau d'échange entre référents pour mutualiser les pratiques



Le CSWSR invite la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Communauté germanophone à s'engager durablement dans un projet à fort impact humain et éducatif

VOLET FÉDÉRAL

1. Mettre en place un « permis à points »



CONTEXTE

- La Belgique est l'un des rares pays européens sans permis à points actif (loi existante depuis 1990 mais jamais appliquée)
- Le système est efficace dans 22 pays européens, il a permis de réduire la récurrence et les accidents

OBJECTIFS

- Responsabiliser les conducteurs et sanctionner la répétition des comportements à risque
- 2 logiques possibles : points retirés (France) ou cumulés (Danemark)
 - Dans tous les cas : effet dissuasif immédiat

VOLET FÉDÉRAL

1. Mettre en place un « permis à points »



RÉSULTATS OBSERVÉS À L'ÉTRANGER

- -14 % d'accidents au Danemark, -7 % en France la première année
- En Belgique, entre 50 et 150 vies pourraient être sauvées dès la première année



CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Assurer un suivi et des contrôles réguliers pour éviter la perte d'effet dans le temps
- Communiquer largement pour maintenir la sensibilisation
- Point d'attention sur les voies de recours (administrative ou judiciaire)



Le CSWSR sollicite le Gouvernement fédéral à mettre en oeuvre la loi existante et créer le cadre opérationnel pour un permis à points efficace et durable

VOLET FÉDÉRAL

2. Abaisser le seuil légal d'alcoolémie à 0 g/l pour tous les conducteurs



CONTEXTE

- Les règles actuelles sur l'alcool au volant sont complexes et sources de confusion
- Chaque individu métabolise différemment l'alcool
→ difficile d'estimer soi-même son taux
- En 2024, l'alcool est impliqué dans 1 accident mortel sur 4 en Wallonie (≈50 décès)



OBJECTIF

Fixer un seuil à 0 g/l (avec marge technique 0,2 g/l) permettrait :

- de supprimer toute ambiguïté
- de simplifier la communication
- d'envoyer un message clair : *au volant = zéro alcool*

VOLET FÉDÉRAL

2. Abaisser le seuil légal d'alcoolémie à 0 g/l pour tous les conducteurs



EFFETS ATTENDUS

- Réduction significative des accidents liés à l'alcool
- Facilitation du travail des forces de l'ordre
- Renforcement du contrôle social et du message de prévention



Le CSWSR plaide pour que le Gouvernement fédéral inscrive l'abaissement du seuil à 0 g/l parmi ses priorités législatives au sein d'une politique globale : prévention, répression, alternatives de mobilité nocturne

VOLET FÉDÉRAL

3. Mobiliser les outils législatifs pour lutter contre la récidive, tels que le recours à l'alcolock, l'examen de réintégration ou encore les peines alternatives à la sanction



CONTEXTE

- La Belgique dispose d'un arsenal législatif solide dont l'application devrait être optimisée
- L'accord de Gouvernement fédéral 2025-2029 a réaffirmé la volonté de sanctionner les récidivistes et de moderniser le registre central des infractions

DISPOSITIFS EXISTANTS

- Sanctions aggravées en cas de récidive (amendes, déchéance de permis, examens de réintégration)
- Nouveauté 2026 : possibilité de formation de réintégration obligatoire après déchéance
- Mesures complémentaires : alcolock, stages de sensibilisation, peines alternatives

VOLET FÉDÉRAL

3. Mobiliser les outils législatifs pour lutter contre la récidive, tels que le recours à l'alcolock, l'examen de réintégration ou encore les peines alternatives à la sanction



OBJECTIFS

- Renforcer l'application des dispositifs existants avant d'en créer de nouveaux :
 - Renforcement de l'enregistrement et du partage des données d'infractions
 - Communication claire sur les sanctions pour renforcer la dissuasion



Le CSWSR invite le Gouvernement fédéral à optimiser l'application de l'arsenal législatif existant en matière de récidive

VOLET FÉDÉRAL

4. Mettre en place l'automatisation des contrôles GSM



CONTEXTE

- L'usage du téléphone au volant est l'une des premières causes des accidents
- En Belgique, les contrôles reposent uniquement sur l'observation visuelle → peu efficaces, mobilisent trop d'effectifs

Résultat : faible probabilité d'être contrôlé, donc faible effet dissuasif



OBJECTIFS

- Rendre le contrôle omniprésent grâce à des caméras intelligentes capables de détecter automatiquement l'usage du GSM
- Renforcer la prévention par la dissuasion

Technologie déjà utilisée avec succès aux Pays-Bas, Espagne, Royaume-Uni...

VOLET FÉDÉRAL

4. Mettre en place l'automatisation des contrôles GSM



PROPOSITIONS

- Créer un cadre juridique clair permettant l'usage de caméras automatiques
- S'inspirer du modèle néerlandais : efficacité prouvée, respect de la vie privée garanti



Le CSWSR invite le Gouvernement fédéral à développer le cadre légal nécessaire en vue de mettre en oeuvre cette mesure

VOLET FÉDÉRAL

5. Rendre possible les alternatives à la perception immédiate



CONTEXTE

- La plupart des infractions mineures sont sanctionnées par une perception immédiate (amende forfaitaire)
- Système rapide et efficace, mais pas d'impact éducatif ou préventif sur le comportement du conducteur
- Les stages de sensibilisation existent, mais sont additionnels à l'amende, pas alternatifs
- Les mesures éducatives ou sociales (travaux d'intérêt général, suspension du prononcé) ne s'appliquent que via le tribunal

VOLET FÉDÉRAL

5. Rendre possible les alternatives à la perception immédiate



OBJECTIF

Introduire de véritables alternatives à la perception immédiate pour certaines infractions mineures

Exemples possibles :

- Remplacer le paiement d'une amende par un stage de sensibilisation
- Prévoir des mesures éducatives ou préventives encadrées



BÉNÉFICES ATTENDUS

- Renforcer la prévention et la responsabilisation des conducteurs
- Réduire la récidive
- Maintenir la proportionnalité et l'efficacité du système répressif



Le CSWSR invite le Gouvernement fédéral à mettre en place un cadre légal clair, avec des critères précis et un suivi cohérent

VOLET FÉDÉRAL

6. Faciliter la saisie du véhicule ou de l'objet lié à l'infraction



CONTEXTE

- La saisie immédiate d'un véhicule lié à une infraction grave est un outil de dissuasion et de protection efficace
- En Belgique, la procédure actuelle est complexe, lente et variable selon les arrondissements
→ Cela réduit fortement l'effet dissuasif et limite la capacité d'action des forces de l'ordre



OBJECTIF

Simplifier et harmoniser la procédure pour permettre une saisie rapide et proportionnée dans les cas les plus graves :

- conduite sous influence
- très grande vitesse
- récidive sans permis
- défaillances techniques dangereuses

VOLET FÉDÉRAL

6. Faciliter la saisie du véhicule ou de l'objet lié à l'infraction



PROPOSITIONS

- Adapter le Code d'instruction criminelle (CIC) pour autoriser une saisie immédiate, sous conditions strictes
- Maintenir les garanties essentielles :
 - respect du droit de propriété
 - possibilité de recours
 - garanties procédurales pour éviter toute atteinte arbitraire



Le CSWSR encourage le Gouvernement fédéral à renforcer l'efficacité des contrôles, prévenir la récidive et assurer une application homogène de la politique criminelle sur tout le territoire

VOLET FÉDÉRAL

7. Imposer le tachygraphe pour tous les véhicules de plus de 2,5 tonnes transportant des biens pour compte de tiers



CONTEXTE

- Dès juillet 2026, le tachygraphe intelligent deviendra obligatoire pour les transports internationaux >2,5 t
- Mais pour les trajets nationaux, la Belgique peut aller plus loin
- Le tachygraphe enregistre temps de conduite, repos, position GPS et passage des frontières



OBJECTIFS

- Étendre cette obligation à tous les véhicules > 2,5 t transportant des biens pour compte de tiers, y compris en trafic national
- Renforcer la sécurité routière
 - Protéger les conditions de travail

VOLET FÉDÉRAL

7. Imposer le tachygraphe pour tous les véhicules de plus de 2,5 tonnes transportant des biens pour compte de tiers



PROPOSITIONS

- Intégrer cette extension dans la législation fédérale (Règlement UE 2020/1054)
- Prévoir un arrêté d'application uniforme sur tout le territoire
- Renforcer la coordination Fédéral-Régions pour une mise en œuvre cohérente



Le CSWSR plaide pour que le Gouvernement fédéral étende l'obligation du tachygraphe aux véhicules de plus de 2,5 tonnes transportant des biens pour compte de tiers

VOLET FÉDÉRAL

8. Autoriser l'usage par la police de matériel homologué dans un autre pays de l'Union européenne



CONTEXTE

- L'efficacité des contrôles routiers dépend d'un matériel moderne et reconnu juridiquement fiable
- En Belgique, les procédures d'homologation sont longues, coûteuses et freinent le déploiement d'outils performants
- D'autres pays européens utilisent déjà avec succès des technologies avancées (tests salivaires élargis, radars mobiles, drones, caméras intelligentes...)



OBJECTIFS

- Permettre une reconnaissance accélérée des équipements homologués dans une autre Région/un autre État membre de l'UE
- Réduire le délai entre innovation et usage opérationnel
- Renforcer la détection des infractions graves
- Maintenir la Belgique à la pointe des pratiques européennes

VOLET FÉDÉRAL

8. Autoriser l'usage par la police de matériel homologué dans un autre pays de l'Union européenne



EXEMPLES DE DISPOSITIFS CONCERNÉS :

- Drones : contrôle de la vitesse, téléphone, ceinture, inter-distance (Espagne, France, Italie...)
- Tests salivaires élargis : dépistage multi-substances
- Radars portatifs et LIDAR : outils mobiles et discrets
- Caméras intelligentes : détection automatique des infractions



Le CSWSR invite le Gouvernement fédéral à créer le cadre légal pour une reconnaissance accélérée et sécurisée des équipements homologués dans l'UE



QUESTIONS

RÉPONSES

PAUSE-CAFÉ

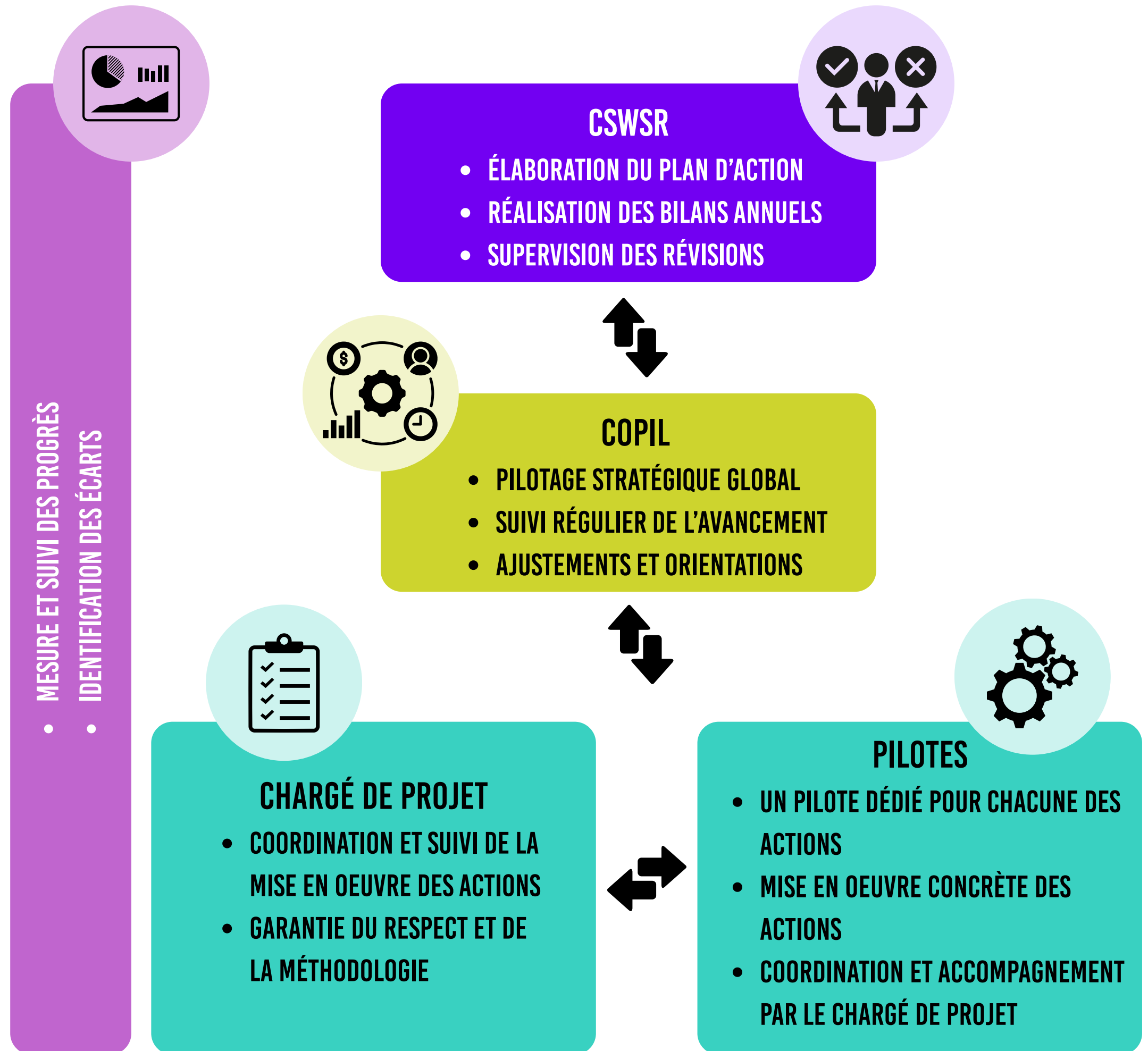


AXE TRANSVERSAL – GOUVERNANCE ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN

Madame Laetitia DELANDE

Présidente du CSWSR et Directrice
générale de l'Agence wallonne pour la
Sécurité routière

TROIS NIVEAUX DE PILOTAGE COMPLÉMENTAIRES



ÉVALUATION DU PLAN

INDICATEURS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS



Mesurer les progrès concrets réalisés : réduction des accidents, amélioration des infrastructures, 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



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**

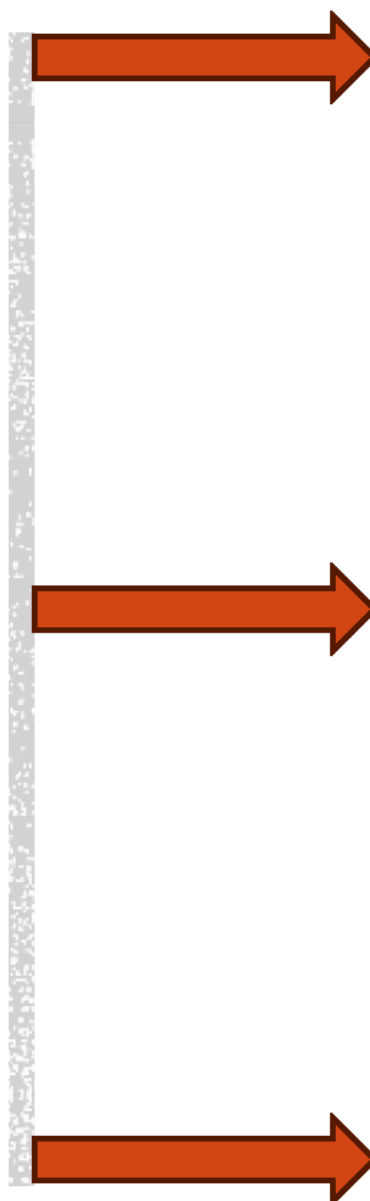
**UNE TRANSPARENCE ET UNE RESPONSABILITÉ
PARTAGÉES ENTRE
TOUTES LES PARTIES PRENANTES**

INITIATIVES LOCALES ET OUTILS CONCRETS



INITIATIVES DÉVELOPPÉES À MOUSCRON

Service Sécurité Intégrale et Intégrée
de la Ville de Mouscron



**CELLULE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE**

G.R.A.M.
Groupe Réflexions
Alcool Mouscron

ZONE DE POLICE



CELLULE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cellule interne multi-partenariale

La Cellule Sécurité Routière est composée **d'agents communaux** des services Mobilité, Signalisation, Sécurité Intégrale Intégrée, Gardiens de la Paix, et de la Police.

Elle remplit les rôles suivants :

- * Analyse de la mobilité de tous les usagers sur le territoire communal – gestion d'infrastructure
- * Analyse des problèmes de mobilité ou de sécurité routière relayés par les services partenaires ou par les citoyens eux-mêmes



* **Gestion des dossiers** pour les **demandes d'emplacements** pour personnes à mobilité réduite

* **Développer** de manière concertée des **actions de sensibilisation...**





GRAM.

Groupe Réflexions Alcool Mouscron

G.R.A.M.

EST UN GROUPE DE TRAVAIL COMPOSÉ DE DIFFÉRENTS SERVICES PARTENAIRES (LOCAUX ET SUPRALOCAUX) QUI OUVRE LA RÉFLEXION SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL SUR LE TERRITOIRE MOUSCRONNOIS EN DÉVELOPPANT DIFFÉRENTES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PRÉVENTION.



Axe « sensibilisation, formation et animations »

- Recréer un lien avec les débits de boissons ;
- Proposer des formations pour les professionnels ;
- Proposer des animations pour les écoles et/ou lors de journées thématiques.

Axe « prévention »

Organisation d'un colloque dans le cadre du « mois sans ».

Axe « communication »

- Création de supports de communication internes et externes ;
- Diffusion des actions et projets menés par la table G.R.A.M.

Il est important de préciser que ces actions sont financées par l'administration communale, notamment via le subside du Plan Stratégique de Sécurité et de Prévention.



Label hurlu+

Label à destination des cafés



Back Safe
Mouscron

Animations de sensibilisation à
la consommation d'alcool



« 1 mois sans »

Journée thématique “Tournée minérale”



LABEL HURLU+

EST UN LABEL À
DESTINATION DES CAFES
MOUSCRONNOIS



Par ce label, les établissements (débits de boissons) et les services partenaires veillent à **sensibiliser la clientèle** des établissements labellisés :

- À la (sur)consommation d'alcool;
- Aux dérives qui peuvent y être liées (nuisances auditives, comportements à risque, conduite sous influence, retour chez soi en toute sécurité, etc.).

Les exploitants et le personnel des débits de boissons sont également sensibilisés au respect de la loi « alcool ».



CONSEIL #2

HURLU+ BOY

AU CAS OÙ
IL AURAIT FAIT UN
EXCÈS,
HURLU+ BOY SE FAIT
REDEPOSER

N'oublie pas d'enregistrer sur ton téléphone
le numéro d'un service de taxi!

Découvre
notre label



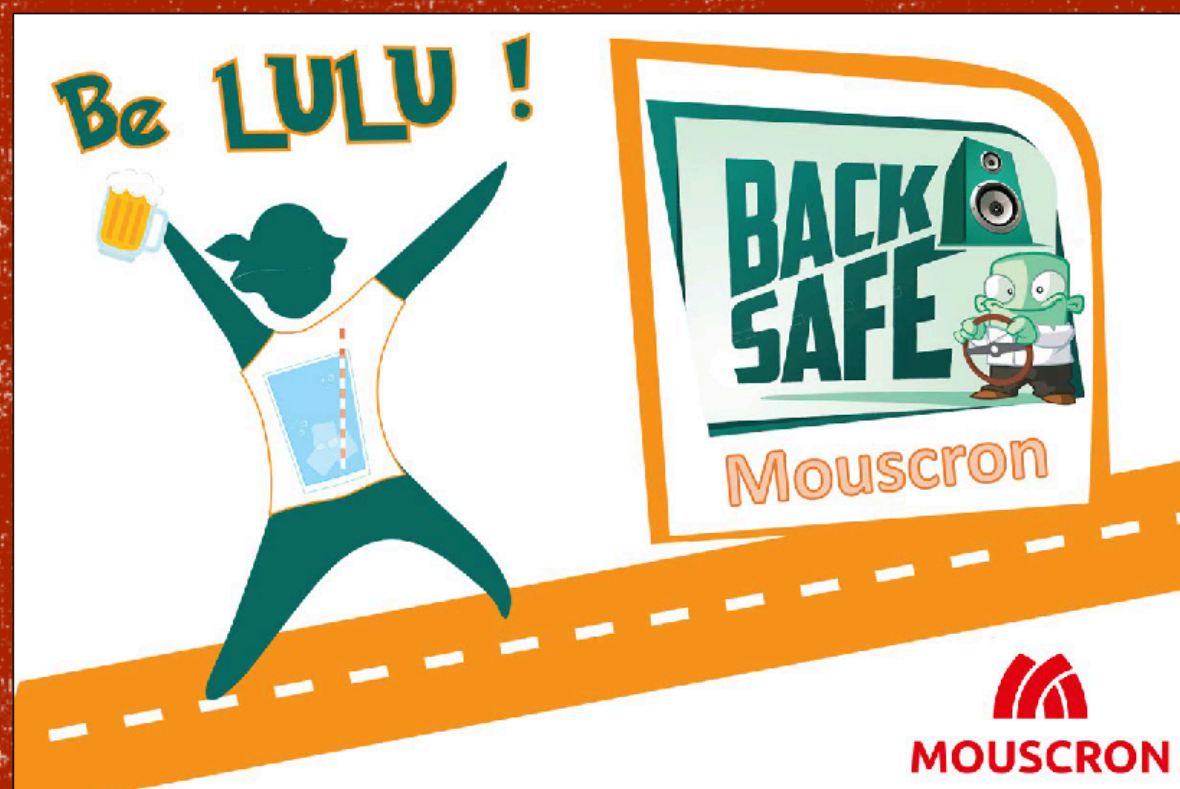
- Les cafetiers afficheront les *messages préventifs* en lien avec l'action. Des *messages qui changent tous les mois* et qui sont délivrés par "**Hurlu Boy**" et "**Hurlu Girl**", deux super-héros qui veillent à ce que les soirées à Mouscron riment avec *convivialité* et *responsabilité*;
- Les cafés labellisés mettrons également à *disposition* des clientes et clients en demande des *bouchons d'oreille*, des *préservatifs* ou *encore des verres d'eau*.



Et tout ça gratuitement!

BACK SAFE MOUSCRON

EST UN STAND DE
SENSIBILISATION
À DESTINATION DU
TOUT PUBLIC



L'objectif :

Sensibiliser le tout public à la (sur)consommation d'alcool au volant SANS juger la consommation de la personne.

Cette animation se fait lors de diverses festivités mouscronnoises (en moyenne 7 par an)

Il est important pour nous d'avoir une équipe pluridisciplinaire (équipe PSSP et Gardiens de la Paix) qui diffuse un message clair.

Nous travaillons avec les lunettes alco-visions (+ de 16ans / cfr législation) et des questionnaires en ligne « KAHOOT ».

Les lunettes sont utilisées avec un jeu vidéo « Mario Kart » et un parcours pédestre.



“1 MOIS SANS !”

TOURNÉE MINÉRALE



Participation à l'initiative « Un mois sans alcool »

En février **2025**, nous avons organisé un ciné-débat autour du film « Drunk » en présence de Madame Pascale Hontoir qui est alcoologue.

Pour **2026**, nous envisageons un colloque qui s'articulerait autour de la question :

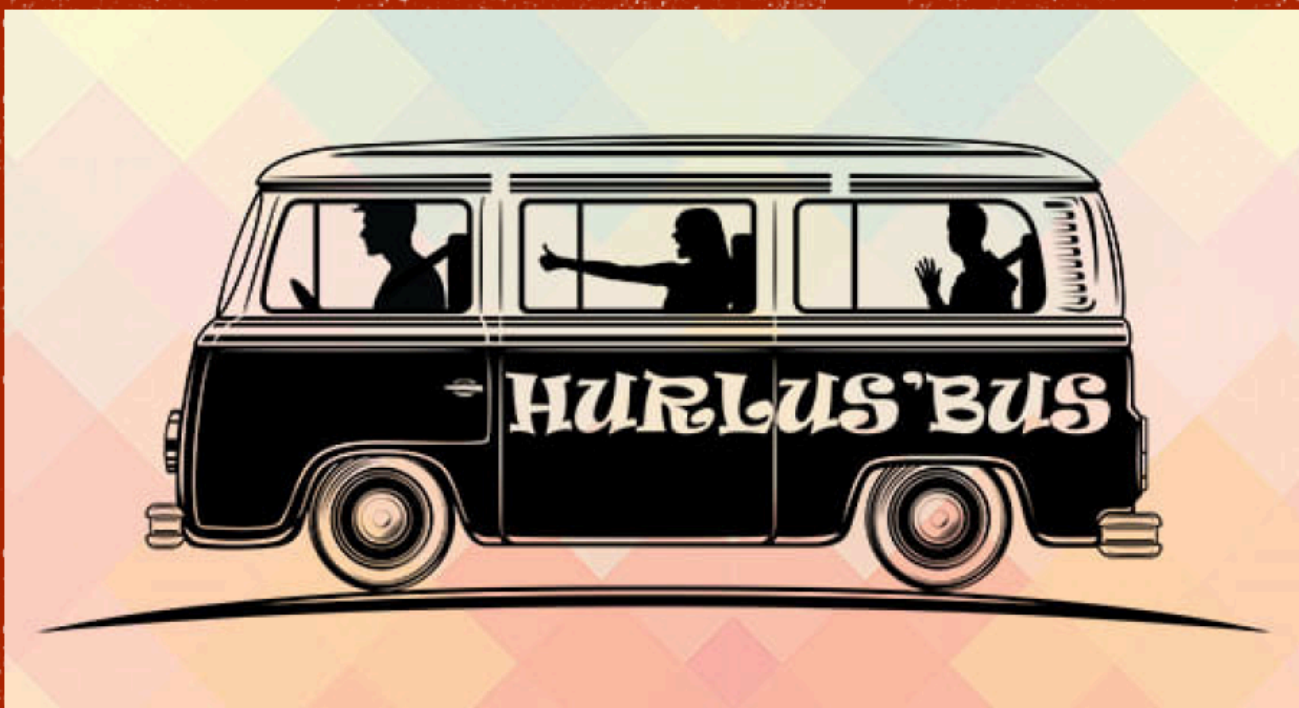
« Un verre d'alcool par jour, c'est bon pour la Santé ? »

avec comme fil conducteur la consommation d'alcool au cours de la vie.



HURLUS'BUS

IL S'AGIT D'UN SERVICE DE
NAVETTE DE NUIT SÉCURISÉ
POUR RAMENER LES JEUNES
CHEZ EUX EN TOUTE
SÉCURITÉ LORS
D'ÉVÉNEMENTS



Le service a été lancé en 2007 par le Service Jeunesse de la Ville de Mouscron.

Le bus est reconnaissable grâce à des drapeaux d'arrêt mis en place lors des manifestations.

Fonctionnement :

Il fonctionne sur le principe de navettes lors de manifestations, comme des festivals ou des soirées.

Objectif :

Réduire l'insécurité pour les jeunes qui rentrent à pied chez eux après une soirée, en leur offrant un moyen de transport sûr.

Coût :

Le service est payant, mais souvent au tarif symbolique de 1 € par trajet.





ZONE DE POLICE

Mouscron

Réunions « Sécurité » hebdomadaires

En présence du Service Sécurité intégrale et intégrée, le chef de corps évoque avec Madame la Bourgmestre, les événements récents importants en matière d'insécurité

Contrôles routiers / Présence sur le terrain

La Police et les Gardiens de la Paix :

- Lutte contre et prévention des infractions au Code de la route
- Lutte contre et prévention de la criminalité
- Présence dissuasive sur l'ensemble du territoire.

Brevet Cycliste dans les écoles

Programme d'initiation à la sécurité routière à vélo pour les élèves de l'enseignement primaire afin de renforcer la sécurité des jeunes lors des déplacements à vélo (objectif : autonomie domicile/école à vélo dès la 5^{ème} primaire).

Ce projet est mené en partenariat avec les Gardiens de la Paix.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION!

**Si vous avez des
questions?**

pssp@mouscron.be

+32.56.860.414

www.mouscron.be





QUESTIONS

RÉPONSES

MOT DE CONCLUSION

Monsieur François DESQUESNES

Ministre wallon de la Sécurité routière

EGSRW²⁰²⁵

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN WALLONIE

POUR DÉCOUVRIR L'ENSEMBLE
DES PROPOSITIONS DU CSWSR

WWW.EGSRW2025.BE



SCANNEZ
MOI

