



## ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE 2025

### AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE DU 09 SEPTEMBRE 2025

Le Gouvernement wallon s'est fixé un objectif ambitieux en matière de sécurité routière : atteindre la Vision Zéro en 2050, c'est-à-dire zéro mort sur nos routes. Pour atteindre cet objectif, il entend engager une démarche collective et concertée à laquelle les communes sont appelées à participer.

La première étape de ce processus consiste en l'organisation des Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie (EGSRW) qui ont pour objectif de formuler des recommandations à l'attention du Gouvernement wallon.

Pour cette édition, la volonté du Gouvernement est d'aller plus loin en transposant les recommandations formulées dans un plan d'action concret et ambitieux, engageant l'ensemble des acteurs concernés, dont les pouvoirs locaux.

Ce plan d'action sera conçu pour être déclinable localement, avec l'ambition qu'il devienne un outil concret et efficace que chaque ville et commune pourra s'approprier en fonction de ses priorités et des spécificités de son territoire, à l'échelle d'une zone de police. Ce plan d'action sera dévoilé lors de la clôture des Etats généraux le 14 novembre 2025.

Afin d'alimenter ce plan d'action de manière collaborative et concertée, des groupes de travail ont été constitués. Leur mission était de proposer des solutions innovantes en phase avec les réalités locales. Sept thématiques ont été étudiées : mobilité sûre vers les écoles, mobilité professionnelle, conduite sous influence d'alcool et de drogue, formation à la conduite, vitesse, distraction et usagers vulnérables et partage de la route. Ces groupes ont rassemblé divers acteurs œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, dont des représentants des pouvoirs locaux.

Parallèlement à ces groupes de travail, un Comité d'évaluation a été mis en place afin de classer les mesures proposées par les groupes de travail selon leur pertinence, leur impact et leur faisabilité et cela au moyen d'une grille de critères objectifs et pertinents afin de garantir une base méthodologique solide et partagée.

Six critères d'évaluation des mesures ont été retenus : l'impact sur la sécurité routière, la résistance citoyenne, la rapidité de mise en œuvre, le budget annuel global, les freins administratifs ou législatifs et les synergies publiques.

Les fiches de mesures préparées par les groupes de travail ont été évaluées par le Comité d'évaluation au regard de ces six critères. Les fiches finalement retenues ont été structurées suivant 4 axes de travail et 10 recommandations, auxquels a été ajouté un axe lié à la gouvernance du processus.

Le CSWSR a ensuite évalué la proposition du Comité d'évaluation et aboutit à une liste consolidée de 40 mesures auxquelles ont été ajoutées 3 mesures liées à la gouvernance du plan d'action. Ces 40 mesures ont été classée au regard du score obtenu après évaluation selon les six critères choisis. Quatre niveaux de priorité ont alors été définis.

Les fiches action relatives à chaque mesure ont été rédigées durant l'été et seront soumises au CSWSR le 16 septembre prochain afin de valider le plan d'action. Au moment de la rédaction de cette note, nous ne disposons pas de la version définitive de ces fiches.

Les mesures proposées visent à renforcer la sécurité routière en Wallonie, en impliquant les communes dans plusieurs domaines : aménagements sécuritaires (hiérarchisation du réseau, traversées piétonnes, abords d'écoles, etc.), formation des citoyens tout au long de la vie et sensibilisation via les campagnes de l'AWSR. Le plan en préparation prévoit aussi la désignation d'un référent sécurité routière dans chaque administration communale, ainsi qu'une charte pour améliorer la cohabitation entre transport et logistique en agglomération.

Nous proposons au CA de rendre l'avis suivant.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) accueille favorablement le projet de plan d'action issu des États généraux de la sécurité routière 2025. L'objectif de la Vision Zéro en 2050 constitue une ambition que nous partageons pleinement. La démarche participative proposée, impliquant les communes dans la mise en œuvre locale des mesures, est saluée comme une avancée significative.

L'UVCW soutient la volonté de renforcer la sensibilisation du public à travers les campagnes de l'AWSR, et encourage leur diffusion via les canaux de communication communaux tels que les bulletins d'information, les réseaux sociaux ou les sites internet des communes.

Toutefois, nous tenons à souligner plusieurs points d'attention. Il est essentiel que les mesures proposées ne viennent pas alourdir les charges des communes sans accompagnement adéquat. Les ressources humaines et financières des pouvoirs locaux étant limitées, toute nouvelle mission doit être assortie de moyens spécifiques, notamment en matière d'infrastructures et de personnel. Les tâches confiées aux agents communaux doivent rester现实istes et proportionnées, en tenant compte de la diversité des tailles et des capacités des communes wallonnes.

Par ailleurs, l'efficacité du plan d'action dépendra de la cohérence entre les différents plans régionaux liés à la mobilité (piéton, vélo, etc.). Une meilleure coordination entre ces initiatives permettrait de mutualiser certaines actions, notamment en matière de sensibilisation, et d'intégrer la sécurité routière dans toutes les formations relatives à la mobilité. Les mêmes considérations peuvent être appliquées aux aménagements de l'espace public et à la mise en œuvre des infrastructures routières.

L'UVCW insiste également sur la nécessité de fournir aux communes des outils solides et accessibles pour analyser et améliorer la sécurité routière sur leur territoire. Enfin, la formation des agents communaux, en particulier ceux appelés à devenir référents en sécurité routière, doit être prévue et soutenue afin de garantir une mise en œuvre efficace et durable des mesures.

Par ailleurs, notre association attend que les modalités de la déclinaison locale du plan d'action régional soient concertées avec les pouvoirs locaux, dans la continuité du processus collaboratif engagé.

En résumé, l'UVCW soutient pleinement les objectifs du plan d'action, tout en appelant à une mise en œuvre réaliste, coordonnée et respectueuse des capacités des pouvoirs locaux.

## CONTEXTE

### ***DÉROULEMENT DU PROCESSUS***

Le Gouvernement wallon s'est fixé un objectif ambitieux en matière de sécurité routière : atteindre la Vision Zéro en 2050, c'est-à-dire zéro mort sur nos routes. Pour atteindre cet objectif, il entend engager une démarche collective et concertée à laquelle les communes sont appelées à participer.

La première étape de ce processus consiste en l'organisation des Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie (EGSRW). Cette initiative est coordonnée par le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSRW) où notre association est représentée.

Traditionnellement, les Etats généraux aboutissent à la formulation de recommandations à l'attention du Gouvernement wallon. Pour cette nouvelle édition, la volonté du Gouvernement est d'aller plus loin en transposant les recommandations formulées dans un plan d'action concret et ambitieux, engageant l'ensemble des acteurs concernés, dont les pouvoirs locaux. Ce plan d'action sera officiellement dévoilé lors de la clôture des Etats généraux le 14 novembre 2025.

Ce plan d'action sera conçu pour être déclinable localement, avec l'ambition qu'il devienne un outil concret et efficace que chaque ville et commune pourra s'approprier en fonction de ses priorités et des spécificités de son territoire, à l'échelle d'une zone de police.

La contribution des communes sera donc essentielle. C'est pourquoi le Ministre de la Sécurité Routière et des Pouvoirs locaux, invite les communes à s'associer pleinement à la réflexion. Les directeurs généraux et bourgmestres des communes wallonnes ont, à cet effet, reçu au mois de février un courrier du Ministre les invitant à répondre à un questionnaire visant à partager les besoins de leur commune et à évaluer la connaissance et l'utilisation actuelle des outils disponibles en matière de sécurité routière au sein de leur administration communale. Les réponses à ce questionnaire ont été collectées par l'AWSR.

Septante huit communes ont complété le formulaire en ligne. Un des objectifs de l'enquête était de récolter les besoins des communes en matière d'outils permettant l'analyse de la sécurité routière sur leur territoire. Parmi les besoins exprimés par les communes figurent des données sur les trafics (motorisés, non motorisés, ...), sur les accidents ainsi que sur les vitesses pratiquées. Il ressort également de l'enquête qu'une partie des communes sont également intéressées par des données sur les infractions (vitesse, alcool, distraction, etc.), des données sur les zones à concentration d'accidents, des avis d'experts en aménagements (conseils, propositions, etc.) et la diffusion des bonnes pratiques (aménagements, sensibilisation, contrôle, etc.). Les moyens financiers (subsidies, accès à des marchés, etc.) font également partie de leur demande. Le second objectif de l'enquête était de vérifier la connaissance des outils existants par les communes. Les résultats de l'enquête montrent une faible connaissance des outils existants sauf ce qui émane de la zone de police et du SPW (Sécurothèque, carte de vitesses, WalOnMap, etc.)

Après le lancement officiel des Etats généraux le 18 février 2025, des groupes de travail thématiques ont été mis en place afin de proposer des solutions innovantes en phase avec les réalités locales. Chaque groupe de travail avait donc pour mission de formuler des mesures concrètes visant à renforcer la sécurité routière en Wallonie. Ce sont ces mesures qui alimenteront le plan d'action sur lequel déboucheront ces Etats généraux.

Sept thématiques ont fait l'objet de ces groupes de travail :

- Mobilité sûre vers les écoles
- Mobilité professionnelle
- Conduite sous influence d'alcool et de drogue
- Formation à la conduite
- Vitesse
- Distraction
- Usagers vulnérables et partage de la route

Ces groupes ont rassemblé divers acteurs œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, et se sont réunis plusieurs fois entre le mois de mars et le mois de juin. Les communes qui le souhaitaient ont pu désigner des représentants au sein de ces groupes de travail. Le bureau de l'UVCW a ensuite désigné des représentants parmi les candidats. Divers élus et agents communaux ont ainsi contribué au processus.

Les groupes de travail ont proposé 102 mesures en lien avec les thématiques qui leur étaient dévolues.

Parallèlement à ces groupes de travail, un Comité d'évaluation a été mis en place afin d'évaluer et prioriser les mesures sur base d'une méthode robuste et collective. Ce comité d'évaluation, constitué de membres du CSWSR s'est réuni 3 fois entre les mois d'avril et juin. Il avait pour objectif de classer

les mesures proposées par les groupes de travail selon leur pertinence, leur impact et leur faisabilité et cela au moyen d'une grille de critères objectifs et pertinents proposée par l'AWSR afin de garantir une base méthodologique solide et partagée.

Six critères d'évaluation des mesures, chacun avec une échelle d'évaluation, ont été retenus :

1. Impact sur la sécurité routière

- Capacité estimée d'une mesure à contribuer à la réduction du nombre de tués et/ou de blessés graves sur les routes.
- Echelle basée sur l'estimation du nombre de vies sauvées par an et /ou nombre de blessés graves évités par an

2. Résistance citoyenne

- Degré d'opposition que la mesure pourrait susciter au sein de la population wallonne
- Echelle basée sur l'estimation du pourcentage de citoyens wallons contre la mesure

3. Rapidité de mise en œuvre

- Échéance pour que la mesure soit concrètement déployée sur le terrain, à partir du moment où elle est décidée.
- Echelle basée sur l'année de mise en œuvre estimée

4. Budget annuel global

- Montant total estimé des ressources financières à mobiliser chaque année pour mettre en œuvre la mesure, coûts en personnel inclus.
- Permet d'estimer l'efficience en rapportant le coût aux bénéfices attendus.
- Echelle basée sur le budget estimé

5. Freins administratifs/législatifs

- Existence d'obstacles institutionnels (règlements, lois, contraintes juridiques) qui peuvent retarder, compliquer ou empêcher la mise en œuvre de la mesure.
- Echelle basée sur l'estimation du niveau de contrainte administrative ou législative associé à la mise en œuvre de la mesure

6. Synergies publiques

- Potentiel de la mesure à générer des effets positifs dans d'autres domaines comme la santé publique, l'environnement, la mobilité ou l'inclusion sociale.
- Echelle basée sur l'estimation de l'impact (négatif à positif) de la mesure sur d'autres domaines

Les critères ont ensuite été pondérés selon une méthode d'élicitation des préférences. Le principe de cette méthode est de comparer les critères 2 à 2 en leur attribuant ainsi une échelle d'importance allant de 1 à 9, « 1 » signifiant « d'importance égale » et « 9 » signifiant que le critère est « absolument plus important ». La méthode permet une vérification automatique de la cohérence logique des jugements. Les pondérations cohérentes ont été agrégées pour définir les poids finaux.

Les fiches de mesures préparées par les groupes de travail ont été évaluées par le Comité d'évaluation au regard de ces six critères, ce qui a permis de leur attribuer un score. Après suppression ou regroupement des doublons et reformulations de certaines mesures, le Comité d'évaluation a retenu 51 mesures sur les 102 proposées par les groupes de travail.

Ces mesures ont été structurées suivant 4 axes de travail et 10 recommandations, auxquels a été ajouté un axe lié à la gouvernance du processus.

| <u>Axe</u>  | <u>Recommandation</u>   |
|---|---|
| 1) Environnement routier  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sécuriser les zones à risques</li> <li>2. Sécuriser les zones de vulnérabilité des modes actifs</li> <li>3. Réactiver l'attention des usagers dans les zones à risques</li> </ol> |
| 2) Efficacité de la politique de sécurité routière via des contrôles, des sanctions et une législation appropriée | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Augmenter le risque objectif et subjectif d'être contrôlé</li> <li>5. Lutter contre la récidive</li> <li>6. Renforcer et harmoniser le cadre légal</li> </ol>                     |

|  |  |
|--|--|
| 3) Gestion des vitesses sûres et faisant sens pour le citoyen        | 7. Hiérarchiser le réseau wallon   |
| 4) Intégration de la sécurité routière dans le quotidien des wallons | 8. Sensibiliser et former à la sécurité routière tout au long de la vie<br>9. Mettre en place une politique globale de sécurité routière au sein des entreprises<br>10. Intensifier les campagnes de sensibilisation |
| + Gouvernance du plan d'action                                       | - Coordination entre les régions<br>- Mise en place d'un comité de pilotage<br>- Engagement d'un chargé de projet  |

Le CSWSR s'est ensuite réuni le 1er juillet, en présence du Ministre, afin de valider les mesures. Finalement, sur les 51 mesures initialement présentées, certaines ont été supprimées ou regroupées, aboutissant à une liste consolidée de 40 mesures auxquelles ont été ajoutées 3 mesures liées à la gouvernance du plan d'action.

Ces 40 mesures ont été classées au regard du score obtenu après évaluation selon les six critères choisis. Quatre niveaux de priorité ont alors été définis.

Des personnes référentes se sont ensuite proposées pour rédiger, durant l'été, des fiches complètes sur base d'un modèle proposé par l'AWSR. Ces fiches seront présentées et validées lors de la prochaine réunion du CSWSR, prévue le 16 septembre.

## **MESURES RETENUES**

Les mesures retenues concernent directement ou indirectement les communes eu égard à leurs différentes missions : gestion de la voirie, organisation de l'enseignement, rôle d'employeur, etc.

Parmi les autres acteurs de ce plan d'action se retrouvent les zones de police, l'AWSR, le SPW -MI, les entreprises publiques et privées, les fédérations de transport ainsi que diverses associations d'usagers.

Les mesures proposées visent à améliorer la sécurité des modes actifs, en cohérence avec la vision FAST portée par la Wallonie. Elles ont également pour objectif de lutter contre les comportements inadéquats tels que la conduite sous influence, la vitesse excessive ou la distraction au volant. Plusieurs de ces mesures nécessitent des modifications législatives qui devront être portées au niveau fédéral, notamment en matière de répression.

La liste complète des mesures est annexée à cette note. Vous trouverez ci-dessous une synthèse des mesures concernant les communes.

Plusieurs mesures consistent en des aménagements en faveur de la sécurité routière comme la sécurisation des traversées piétonnes, la sécurisation des zones à risques ou l'amélioration de la sécurité routière à proximité des écoles ainsi que sur le trajet de l'école. Une autre mesure propose de hiérarchiser l'ensemble des réseaux wallons, y compris les routes communales (modes actifs, poids lourds, transports en commun, voitures), et de revoir à la fois le cadre réglementaire et les recommandations applicables sur le réseau wallon. L'objectif est de faciliter la mise en œuvre de zones limitées à 30 km/h en agglomération et d'augmenter les zones à 70 km/h hors agglomération.

D'autres mesures concernent la formation des citoyens tout au long de la vie. Des formations sont ainsi prévues dans les cadres scolaire et professionnel, ainsi que pour les seniors ou les personnes déjà titulaires du permis de conduire, sur base volontaire. L'appui des communes pourra être sollicité pour l'organisation de ces formations. Par ailleurs, certaines formations impacteront les communes dans leur rôle d'employeur puisqu'elles concernent directement les agents conduisant des véhicules dans un cadre professionnel, dont les véhicules lourds.

Il sera également demandé aux communes de relayer diverses campagnes de sensibilisation de l'AWSR : visibilité des modes actifs, siège-auto, campagne « killers » (vitesse, conduite sous influence, distraction).

Une mesure propose par ailleurs de désigner un référent sécurité routière au sein de l'administration communale dont une des missions sera de travailler avec les référents EMSR<sup>1</sup> des écoles afin de garantir la cohérence entre l'aménagement des infrastructures et l'éducation à la sécurité routière.

*NB. : Le titre actuel de cette mesure est « Désigner un conseiller en mobilité pour chaque école ». Il devra être adapté lors de la réunion du CSWSR du 16 septembre.*

Enfin, une charte de sécurité routière visant à favoriser le dialogue entre les entreprises de transport et les autorités locales est également proposée. Elle a pour objectif d'améliorer la sécurité routière, la mobilité et la cohabitation entre les activités de transport et de logistique en agglomération.

## ***PROPOSITION D'AVIS***

L'Union des Villes et Communes de Wallonie tient à saluer l'initiative du Gouvernement wallon visant à renforcer la sécurité routière dans le cadre des États généraux de la sécurité routière 2025. L'objectif ambitieux de la Vision Zéro à l'horizon 2050 constitue une orientation stratégique que nous soutenons pleinement.

Nous sommes favorables à l'approche proposée, qui repose sur une démarche concertée et une déclinaison locale du plan d'action. L'implication des communes dans ce processus est essentielle, et nous saluons la reconnaissance de leur rôle dans les différents axes du plan.

L'UVCW soutient la diffusion des campagnes de sensibilisation portées par l'AWSR via les canaux de communication classiques des communes, tels que les bulletins communaux, les réseaux sociaux et autres supports locaux. Ces campagnes sont un levier important pour renforcer la culture de la sécurité routière auprès des citoyens.

Cependant, nous souhaitons attirer l'attention sur plusieurs points cruciaux :

- Ressources communales limitées : Les mesures proposées ne doivent pas engendrer une charge supplémentaire pour les communes sans que des moyens financiers et humains spécifiques soient prévus. Les infrastructures, les ressources humaines (notamment les conseillers en mobilité), et les capacités organisationnelles doivent être prises en compte dans la mise en œuvre du plan.
- Réalisme des tâches confiées aux agents communaux : Les actions envisagées doivent rester réalisables et adaptées à la taille et aux capacités de chaque commune. Une commune rurale ne dispose pas des mêmes moyens qu'une grande ville, et cette diversité doit être respectée dans les exigences du plan.
- Cohérence des plans d'action régionaux : Afin d'améliorer l'efficacité globale, il est indispensable que la Région veille à la cohérence entre les différents plans d'action impactant les communes (mobilité piétonne, cyclable, etc.). Une coordination renforcée permettrait de regrouper certaines actions, notamment en matière de sensibilisation, et d'intégrer la sécurité routière dans toutes les formations liées à la mobilité. Les mêmes considérations peuvent être appliquées aux aménagements de l'espace public et à la mise en œuvre des infrastructures routières.
- Outils solides et accessibles : Les communes ont besoin d'outils fiables pour analyser et agir sur leur territoire. Il est essentiel de renforcer et de promouvoir des outils tels que la Sécurothèque, Qualiroutes, WalOnMap, et autres bases de données légales et techniques.
- Formation des agents communaux : La désignation d'un référent sécurité routière dans chaque administration communale est une mesure pertinente, à condition qu'elle soit accompagnée d'un programme de formation adapté et de ressources suffisantes pour assumer ce rôle efficacement.

---

<sup>1</sup> Education à la mobilité et la sécurité routière

Par ailleurs, notre association s'interroge sur les modalités, dans le chef des communes, de la déclinaison locale du plan d'action régional. Elle attend de la Région que celles-ci soient concertées avec les pouvoirs locaux dans la continuité du processus collaboratif engagé.

En conclusion, l'UVCW réaffirme son engagement en faveur de la sécurité routière et sa volonté de collaborer activement à la mise en œuvre du plan d'action. Toutefois, cette collaboration doit s'inscrire dans un cadre réaliste, soutenu et cohérent, respectueux des capacités des pouvoirs locaux.

FWI/VBI/28.11.2025