

**QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À  
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA  
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN  
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU  
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LA  
CARTOGRAPHIE DES VITESSES  
ENREGISTRÉES SUR LES ROUTES  
WALLONNES »**

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À  
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA  
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN  
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU  
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LA NOUVELLE  
CARTOGRAPHIE DES VITESSES »**

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À  
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA  
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN  
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU  
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LA  
CARTOGRAPHIE DES VITESSES ET DE LA  
RÉDUCTION DE VITESSE EN  
AGGLOMÉRATION »**

**Mme la Présidente.** – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, de :

- M. Di Mattia, sur « la cartographie des vitesses enregistrées sur les routes wallonnes » ;
- M. Maroy, sur « la nouvelle cartographie des vitesses » ;
- M. Hazée, sur « la cartographie des vitesses et de la réduction de vitesse en agglomération ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

**M. Di Mattia (PS).** – Madame la Ministre, la Région wallonne vient d'annoncer le développement d'une cartographie des vitesses relevées sur toutes les rues de Wallonie. Cette cartographie est accessible aux autorités communales et aux zones de police et est donc bien utile. Cet outil leur permettra de consulter les vitesses réelles enregistrées dans chaque rue, facilitant ainsi la gestion des excès de vitesse et la prise de décisions éclairées pour améliorer la sécurité routière.

Selon le communiqué régional, cette cartographie intégrera des données de vitesse des véhicules équipés de puces, permettant aux autorités d'affiner leur recherche et de décider de l'emplacement des futurs radars en fonction de données réelles.

Pourriez-vous, Madame la Ministre, préciser les méthodologies utilisées pour collecter les données de vitesses ? Prévoyez-vous des périodes de collecte régulières pour assurer une meilleure adéquation des données aux réalités d'utilisation des tronçons analysés sur le long terme ?

Quelles sont les modalités d'accès prévues pour la mise à disposition de cette cartographie des vitesses aux autorités communales et zones de police ?

De manière plus générale, comment comptez-vous intégrer ce nouvel outil dans la stratégie globale de lutte contre la vitesse excessive et singulièrement garantir le respect des normes de circulation dans les zones les plus exposées ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

**M. Maroy (MR).** – Madame la Ministre, en 2021, dans le cadre de la présentation de vos 10 mesures prioritaires pour la sécurité routière en Wallonie, vous annonciez la création d'une cartographie des vitesses pratiquées sur les routes wallonnes. C'est désormais chose faite : cette cartographie en ligne sera très bientôt accessible aux autorités communales et aux zones de police.

Grâce à ce nouvel outil, celles-ci vont pouvoir connaître les vitesses moyennes effectives, et ce, quel que soit l'endroit, avec une précision qui serait de 10 mètres en milieu urbain et de 50 mètres en rase campagne.

C'est Sudpresse qui a pu avoir accès en primeur à cet outil et qui nous en conte le détail. Dans cette cartographie, les rues apparaissent selon des codes couleur qui traduisent une échelle de vitesse : le mauve, par exemple, est pour une vitesse moyenne inférieure à 30 kilomètres par heure, le bleu pour 30 à 40 kilomètres par heure, et cetera.

Cette carte constituera – mon collègue l'a dit très justement – un outil très précieux puisqu'elle permettra aux autorités d'avoir des informations objectives afin de pouvoir prendre les mesures les plus adéquates telles que, par exemple, l'installation d'un radar, l'amélioration de la signalisation ou même peut-être de la voirie ou encore la limitation de vitesse, pour passer de 50 kilomètres par heure à 30 kilomètres par heure.

Rappelons que, l'an dernier, 1 371 365 excès de vitesse ont été commis en Wallonie. C'est évidemment énorme.

Quand précisément les autorités communales et les zones de police auront-elles accès à cette cartographie en ligne ? La date est-elle arrêtée ?

Toutes les communes et les zones de police y auront-elles accès au même moment ? En d'autres termes, l'ensemble de la cartographie est-elle réalisée ?

Confirmez-vous que les particuliers n'auront pas accès à cet outil en ligne ? J'imagine que, en revanche, l'AWSR et Vias y auront bien accès.

Pouvez-vous nous en dire plus sur ces puces installées dans certains véhicules et exploitées par la société BeMobile ? Cet échantillon – puisque apparemment il s'agit de cela – sera-t-il vraiment représentatif de la vitesse effectivement pratiquée sur une route ?

J'ai cru comprendre que l'on écrétait les données : on supprime les fous qui roulent à des vitesses complètement folles. Quelle est la méthodologie utilisée ?

Nous avons fait une campagne de mesures, y en aura-t-il d'autres régulièrement ? Une fois par an ? Une fois tous les deux ans ? Et ce, afin d'actualiser les vitesses enregistrées.

Je vous remercie de faire le point sur cette excellente mesure.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Hazée pour poser sa question.

**M. Hazée (Ecolo).** – Madame la Ministre, il y a presque trois ans, les États généraux wallons de la sécurité routière ont publié leur rapport 2020 et ont présenté une série de recommandations. La recommandation n° 1 portait sur la réduction de la vitesse de circulation en agglomération. Plus précisément, elle visait à « encourager et intensifier la mise en zone 30 ou 20 de quartiers ou de larges zones dans les villes et communes, sur base d'une hiérarchisation régionale et communale du réseau ».

Les États généraux sont ensuite revenus ultérieurement sur l'enjeu de la réduction des vitesses, en particulier à travers le Plan interfédéral de sécurité routière, qui évoque « la nécessité d'une réduction des vitesses et la nécessité d'une coopération avec les administrations locales sur les régimes de vitesses les plus sûres possibles dans les agglomérations, en tenant suffisamment compte des usagers actifs de la route ».

Dans ce contexte, vous avez lancé un travail de cartographie des vitesses existantes. Il a longtemps été attendu. J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises de vous questionner sur son état d'avancement. Vous avez annoncé sa finalisation, il y a quelques jours, dans Sudpresse, ce qui me conduit à vous interroger sur les éléments de suivi.

Il faut rappeler que l'enjeu de la vitesse est aussi un enjeu qui a des conséquences majeures. Vous avez vous-même plusieurs fois – c'est aussi affirmé par les

autorités du domaine – rappelé qu’un piéton, par exemple, a six fois plus de risques de décéder s’il est percuté à 50 kilomètres par heure plutôt qu’à 30 kilomètres par heure et que son risque de décès est quasi sûr au-delà d’une vitesse de 70 kilomètres par heure. C’est dire si ce sont des éléments tout à fait prégnants. Il y a aussi toute une série d’autres impacts : les nuisances sonores, la qualité de vie ou la qualité de l’air. Ce sont des débats de société tout à fait nourris.

Vous avez indiqué que la cartographie serait prochainement mise à disposition des autorités communales et des zones de police. Comme les précédents intervenants, je voulais vous interroger sur les modalités de cet accès et sur le calendrier de celui-ci. L’ensemble des conseillers communaux seront-ils bien informés ? Je pense au rôle démocratique qu’ils peuvent jouer sur le territoire de leur commune par rapport à une série de zones plus critiques.

Vous avez proposé que l’information ne soit pas accessible au public. Pour quelles raisons ? Les associations représentant les usagers – je pense aux usagers de la moto, aux cyclistes, aux piétons, à l’Union des villes et communes ou encore aux associations des victimes de la route – pourront-elles accéder à cette information, compte tenu de leur rôle actif dans la réflexion et les propositions visant à faire évoluer la mobilité et à soutenir la sécurité pour l’ensemble des usagers de la voie publique ?

Une fois cette information accessible, quelle est la stratégie – M. Di Mattia l’a évoquée également – prévue en vue d’encourager et intensifier la mise en zone 30 de quartiers ou de larges zones dans les villes et communes de Wallonie, pour reprendre les termes des États généraux ? Qu’en est-il de la hiérarchisation du réseau qui reste l’enjeu faîtière en la matière ?

Enfin, vous avez évoqué certains dépassements de vitesse très problématiques. Une action proactive est-elle prévue pour agir face à ces dépassements dangereux ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à Mme la Ministre De Bue.

**Mme De Bue**, Ministre de la Fonction publique, de l’Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. – Messieurs les Députés, comme vous le savez, la réduction de la vitesse dans certaines zones en agglomération constitue une de mes dix mesures prioritaires pour la sécurité routière issues des États généraux wallons de la sécurité routière.

Le plan Air-Climat-Énergie, le PACE, prévoit, « dès 2025 et en étroite concertation avec les communes, de déployer les zones apaisées dans les agglomérations et en particulier les zones 30 et de favoriser la réduction de vitesse de 90 à 70 kilomètres par heure sur les autres

routes en fonction de la réalité du bâti et de la sécurité de l’ensemble des usagers ».

Dans cette optique, depuis mon entrée en fonction, j’ai souhaité faciliter la naissance de telles initiatives par diverses mesures.

La mise à disposition des pouvoirs locaux de la cartographie des vitesses pratiquées sur les routes wallonnes. Cet outil constitue une base de travail indéniable pour les pouvoirs locaux dans l’objectivation de l’analyse d’une situation. Elle constitue l’objet principal de vos questionnements.

La mise en place d’un point de contact unique entre le SPF Mobilité et Infrastructures et les pouvoirs locaux pour signaler un souci ou formuler une demande ayant trait à la sécurité routière et recevoir une réponse dans un processus standardisé.

Parallèlement, sous mon impulsion, divers marchés publics ont été attribués, permettant le placement, aux frais de la région, de radars permanents répressifs ainsi que leur entretien pour assurer le fonctionnement optimal de ceux-ci en toute occasion et permettant la mise à disposition, également aux frais de la Région, d’un service de lidars et de radars préventifs pour 12 semaines par an et par zone de police.

Pour ce qui est de la méthodologie utilisée ou du fonctionnement de la cartographie des vitesses, sachez que des puces sont installées dans les véhicules et les données qu’elles contiennent sont transmises de manière anonymisée vers des plateformes centrales des constructeurs automobiles. À la suite de conventions entre BeMobile et ses constructeurs automobiles, BeMobile reçoit, traite et stocke ces données géolocalisées d’une partie significative des véhicules en circulation. Ces mesures permettent d’avoir une vision précise des vitesses réellement pratiquées. Grâce à un marché de services, la Région wallonne a accès à ces données traitées par BeMobile.

Afin de simplifier la consultation, tout en offrant des indicateurs fiables, le portail cartographique auquel accèdent les communes et les zones de police reprend les mesures du mois de mars 2023 avec une mise à jour annuelle. Il est bon de noter qu’il est possible de consulter les vitesses dans chaque rue sur chaque axe de la Wallonie. Comme vous l’indiquez, l’objectif recherché par cette cartographie des vitesses réellement pratiquées est d’objectiver l’insécurité de certains tronçons et de répondre pour les communes et les zones de police plus efficacement aux demandes et aux plaintes des riverains et des citoyens les empruntant, ainsi que, pour la Région wallonne, aux demandes d’installation de radars. Ces données constituent donc une aide à la prise de décision, qu’il s’agisse d’adapter les limitations de vitesse ou l’infrastructure existante, par exemple par l’installation de casse-vitesse, de chicanes, de rétrécissements de voirie ou l’amélioration

de la signalisation, et cetera, ou encore, comme je l'ai indiqué dans le placement judicieux de radars pédagogiques ou répressifs.

Quant à l'accès à cette cartographie, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2023, les communes ont été invitées à s'y inscrire via un formulaire qui leur a été communiqué par la boîte de messagerie NEMO, une boîte aux lettres électronique à travers laquelle sont transmises les informations ou décisions régionales vers les autorités locales. Suite à cette inscription, les communes reçoivent un identifiant et un mot de passe. Même si les données ont été raisonnablement simplifiées, il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'un outil et de données qui s'adressent à des professionnels ayant une certaine expertise dans la lecture et l'interprétation de ces données. Par ailleurs, le marché qui unit la Région à BeMobile prévoit une diffusion uniquement vers les communes et les zones de police qui restent les seules instances à pouvoir décider et prendre des mesures au niveau local. Il n'est donc pas prévu que ce portail soit accessible à tout public.

Cette cartographie constitue un outil parmi d'autres dans les mesures que la Région et les autorités locales peuvent prendre pour améliorer la sécurité routière ou même pour envisager la mise en œuvre des zones apaisées sur leurs territoires. Je profite de l'occasion pour rappeler à nouveau que, dans la stratégie que la Région wallonne poursuit en matière de limitation de vitesse, une place essentielle est accordée à la crédibilité de la vitesse que l'on veut imposer. L'instauration d'une vitesse différente de celle fixée par le Code de la route ne se décide pas arbitrairement. La logique consiste à voir une voirie – qu'elle soit régionale ou communale – comme une succession de tronçons homogènes – même environnement, même composition du trafic – et à examiner les paramètres du contexte routier qui influencent le comportement des conducteurs au niveau de chaque tronçon.

Un travail a été entrepris afin d'associer chaque contexte routier donné à une limite de vitesse adéquate. L'objectif est vraiment d'inciter les conducteurs à adopter un comportement semblable dans des environnements routiers semblables pour renforcer les automatismes de perception des limites de vitesse et de respect de celles-ci. Si vous souhaitez en savoir plus sur cette méthodologie, elle est disponible sur le site de la Sécuritéthèque.

J'attire également votre attention que les vitesses pratiquées par les usagers ne doivent pas nécessairement impliquer une modification des limites de vitesse en vigueur. Le Code de la route précise bien que chaque usager doit adapter son comportement – et donc sa vitesse – par tous les temps et en toutes circonstances. Imposer une limite de vitesse inférieure à celle par défaut peut alors avoir des effets pervers.

En ce qui concerne les excès problématiques, il convient de rappeler que l'indicateur adéquat est la V85 qui sert de base. La V85 ou percentile 85 des vitesses est la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des usagers, soit la grande majorité des conducteurs. Il est possible de comparer la V85 avec la limite de vitesse en vigueur pour, le cas échéant, agir et envisager des aménagements, des campagnes de sensibilisation, éventuellement couplés à des contrôles occasionnels ou des contrôles réguliers, le placement d'un radar pédagogique ou d'un radar répressif.

La cartographie des vitesses ne permet pas techniquement une comparaison automatique entre les vitesses pratiquées et les limitations de vitesse présentes sur chaque tronçon de voirie en Wallonie. Nous ne sommes donc pas en mesure d'identifier l'ensemble des dépassements problématiques, ni dès lors de les prioriser. Ce n'était de toute façon pas l'objectif de l'outil de la cartographie. Nous comptons sur une collaboration étroite avec les pouvoirs locaux pour les identifier, et les faire remonter via les canaux décrits plus haut pour y apporter les réponses adéquates.

Enfin, Monsieur Hazée, pour ce qui concerne la hiérarchisation du réseau routier, j'estime qu'il s'agit d'une responsabilité qui devrait être conjointe entre pouvoirs locaux et régions, qui doit être le fruit d'un débat entre la commune, la zone de police et la région dans le cadre du Plan communal de mobilité. Voilà, j'espère avoir répondu à toutes vos questions, Messieurs les Députés.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Di Mattia.

**M. Di Mattia (PS).** – Merci, Madame la Ministre, pour l'ensemble des éclairages. Comme d'autres l'ont également indiqué, c'est un outil qui sera en premier lieu précieux pour les autorités communales. Moi, je ne m'offusque pas du fait que son accès soit limité à certaines autorités qui vont devoir prendre un certain nombre de décisions. Cela me semble assez logique.

Par contre, sur la méthodologie, vous nous renvoyez au site. Ma curiosité intellectuelle va me pousser à aller plus loin parce que vous parlez de l'examen des paramètres de chaque contexte routier. Ce dernier est toutefois aussi fait de conducteurs et d'habituez qui, en fonction des contextes de déviations, des contextes de saisons, ou des contextes de circulation, peuvent être différents. Dans une même ville, dans un même quartier, il peut y avoir des différences saisonnières relativement importantes. Ici, si j'entends la méthodologie, ces comportements vont être lissés pour avoir des moyennes.

C'est un outil précieux, mais qui, dans certains cas, pourrait s'avérer trompeur – ou en tout cas pas totalement adéquat par rapport aux choses. C'est un outil, je le répète, qui a toute sa place.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** – Ma réplique se veut enthousiaste parce que, comme l’a dit mon collègue Di Mattia, c’est un outil dont on mesure vraiment à quel point il va être précieux, parce que jusqu’ici, les autorités locales devaient se baser sur le témoignage des riverains qui ont tendance souvent à dire que l’on roule trop vite dans leur rue. Je ne vais pas dire que les communes agissaient à l’aveugle – ce serait radical de dire cela –, parfois, on mettait des enregistreurs de vitesse de manière à pouvoir prendre une décision éclairée.

Ici, on a accès, quand on est une autorité locale, quand on est une zone de police, à cet outil-là qui permettra d’avoir une vision objective de la situation et des vitesses qui sont pratiquées. Cela va permettre aussi – et là, c’est l’élu local qui parle – de permettre aux autorités de répondre de manière éclairée aux citoyens. Je disais à l’instant que je suis régulièrement interpellé par des citoyens de ma commune qui estiment tous que l’on roule trop vite dans leurs rues. On va pouvoir avoir des outils pour leur répondre, et cela va permettre de prendre des mesures appropriées pour éventuellement faire baisser la vitesse à un endroit précis de la rue. Par exemple, le problème, on va s’en rendre compte, ne se pose pas au début de la rue, ni même à la fin, mais c’est plutôt au milieu.

On va avoir de nouvelles lunettes – et j’aime bien la formule, Madame la Ministre – pour imposer des vitesses qui soient crédibles. Imposer des vitesses, par nature, un peu de manière un peu démagogique – « allez hop, ce sera 30 partout » –, ce n’est pas toujours le plus indiqué, même si je peux soutenir parfois des mesures de réduction généralisée. Pour que des limitations fonctionnent, il faut aussi que les gens les comprennent et parfois ce n’est pas le cas.

Je vous remercie pour ce qui restera comme étant un point majeur de votre bilan en matière de sécurité routière.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée (Ecolo).** – Je remercie la ministre pour les éléments de réponse qu’elle a partagés avec notre commission. La cartographie est clairement un outil d’aide à la décision bienvenu. Il va pouvoir éclairer un certain nombre de problématiques et de choix.

Vu le temps important qui a été investi dans la configuration de cet outil, il importe que l’on puisse en assurer le suivi le plus efficace.

À ce titre, je plaide pour un accès aussi aux élus communaux au-delà des seuls collègues, et aux associations, plus encore aux associations impliquées dans la sécurité routière. On a, avec les associations des motos, des cyclistes, des piétons, l’Union des villes et communes ou encore l’association des victimes de la route, des acteurs qui s’investissent, en ce compris dans des enjeux de terrain. Ces éléments, autour de modalités qu’il faut pouvoir définir, constituent vraiment des

informations utiles pour leur travail, pour une partie d’ailleurs largement bénévole.

J’invite aussi à une approche proactive, bien évidemment en concertation avec les pouvoirs locaux, puisque ce sont eux qui connaissent le mieux leurs territoires.

On voit bien – je pense aussi à cette résolution qui avait été adoptée par le Parlement européen – qu’une série de territoires et d’autorités s’investissent dans cet enjeu de la sécurité routière vu les dégâts que cela représente et s’investissent dans un apaisement de vitesse.

Encore récemment, le Pays de Galles a vraiment pris des impulsions importantes ; l’Espagne l’avait fait également. Certaines grandes villes, en Wallonie d’ailleurs, l’ont également fait dans leurs centres. Ce sont des éléments qu’il faut pouvoir encourager et amplifier.