



Cour des comptes



Respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes



Rapport de la Cour des comptes transmis au Parlement wallon
Bruxelles, septembre 2026



Cour des comptes

Respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes



Rapport adopté le 22 juillet 2026 par la chambre française de la Cour des comptes

Respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes

La Cour des comptes a audité la politique de la Région wallonne relative au contrôle du respect de la vitesse maximale autorisée sur les routes pour la période 2019-2024. L'audit a examiné le cadre de gouvernance de la politique de sécurité routière dans ses aspects stratégie, pilotage et financement, ainsi que la mise en œuvre opérationnelle des contrôles de vitesse.

La Cour des comptes constate que malgré l'objectif de «zéro tué» sur les routes à l'horizon 2050, la Région wallonne ne s'est pas encore dotée d'un plan stratégique formalisé et opérationnel en matière de sécurité routière. Les mesures adoptées reposent sur des décisions ponctuelles. Certaines mesures consensuelles sont répétées sans que leur efficacité ait été établie. Par ailleurs, les recettes rétrocédées par l'État fédéral à la Région wallonne ont doublé entre 2019 et 2024. Elles s'élèvent pour cette période à près de 430 millions d'euros. La Région wallonne a choisi d'utiliser partiellement ces moyens et de n'affecter qu'une partie de ceux-ci à des dépenses de sécurité routière. Ainsi, sur la même période, les dépenses du fonds des infractions routières régionales, consacrées majoritairement à l'achat et à l'entretien des radars, s'élèvent à 59 millions d'euros.

En ce qui concerne la mise en œuvre des contrôles de vitesse, la Région wallonne finance et installe les radars, mais leur utilisation effective et le traitement des infractions relèvent principalement d'acteurs fédéraux (police, justice, finances) ainsi que des zones de police locale.

Le SPW Mobilité et Infrastructures met également des radars déplaçables à disposition des zones de police, selon les disponibilités du matériel loué, sans soumettre ce prêt à des conditions comme une utilisation effective ou le choix de l'emplacement où sera utilisé l'appareil.

Cette organisation limite de manière importante la capacité de la Région à orienter sa politique, notamment en raison d'un accès restreint aux données relatives à l'utilisation réelle des radars, aux infractions constatées et à l'effectivité des sanctions.

La Région wallonne a décidé d'augmenter substantiellement le nombre de radars. Entre 2020 et 2024, 317 nouveaux radars ont été installés par le SPW Mobilité et Infrastructures. La Région n'a, cependant, pas prévu de mesurer l'évolution du nombre de conducteurs respectant les limitations de vitesse sur l'ensemble de son réseau. Elle n'a pas déterminé le nombre idéal de radars à installer pour atteindre l'objectif de «zéro mort» en 2050, ni les ressources nécessaires pour cette opération. Le choix des emplacements des radars repose sur une priorisation, selon des critères objectifs, entre les demandes introduites par les zones de police. Les décisions d'installation ne découlent pas d'une analyse globale, par la Région wallonne, des points noirs de son réseau. De plus, la Région ne sait ni quand les radars sont utilisés, ni si les infractions constatées donnent effectivement lieu à une sanction au sens large.

La Cour des comptes formule huit recommandations au ministre en charge de la Sécurité routière, au SPW Mobilité et Infrastructures et à l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR).

Glossaire	6
 Chapitre 1	
Introduction	8
1.1 Contexte de l'audit	8
1.2 Périmètre de l'audit	9
1.3 Normes d'audit	9
1.4 Méthodes d'audit	10
1.5 Calendrier	10
 Chapitre 2	
Données de sécurité routière	12
2.1 Tendances statistiques en Wallonie	12
2.2 Cadre stratégique international, européen et national	13
2.3 Répartition des compétences entre les entités	15
2.3.1 Niveau régional	15
2.3.2 Niveau fédéral	16
2.3.3 Niveau communal	16
2.3.4 Conclusion partielle	16
2.4 Dispositifs de contrôle financés par la Région wallonne	16
2.5 Recettes rétrocédées à la Région wallonne par l'État fédéral	17
 Chapitre 3	
Cadre de gouvernance	19
3.1 Élaboration d'une stratégie et pilotage	19
3.1.1 Élaboration d'une stratégie	19
3.1.2 Pilotage	20
3.1.3 Schéma d'amélioration continue	21
3.1.4 Évolutions récentes	22
3.1.5 Conclusion partielle	22
3.1.6 Recommandations	23
3.2 Mécanismes financiers	24
3.3 Mise en application des dispositifs légaux	26
3.3.1 Décret du 4 avril 2019	26
3.3.2 Décret du 22 décembre 2010	27
3.3.3 Décret du 11 avril 2024	27
 Chapitre 4	
Mise en œuvre des contrôles	28
4.1 Installation des radars	29
4.1.1 Choix des emplacements, du nombre et du type de radars	29
4.1.2 Mesure de l'efficacité	31
4.2 Utilisation des radars	32
4.3 Traitement des infractions	33

Chapitre 5

Conclusions et recommandations	36
---------------------------------------	-----------

Annexes

Annexe 1	Liste, par ordre chronologique, des dispositifs de sécurité routière en vigueur en Wallonie	39
Annexe 2	Réponse du ministre de la Mobilité en charge de la Sécurité routière	41

Glossaire

Amende	Pour améliorer la lisibilité, le terme « amende » utilisé dans ce rapport se réfère aux perceptions immédiates, transactions et amendes pénales liées aux infractions à la réglementation de la sécurité routière.
Décédé 30 jours	Toute personne décédée dans un délai de 30 jours à la suite d'un accident de la circulation. Cette catégorie regroupe les personnes décédées sur le lieu de l'accident (« tués sur place ») et celles décédées des suites de leurs blessures (« mortellement blessés »).
Marge d'erreur technique	Marge d'erreur déterminée à l'article 4.4 de l'annexe 2 de l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation et des arrêtés pris en exécution de celle-ci. Elle est de 6 km/h pour les vitesses de 30 km/h à 100 km/h et de 6 % pour les vitesses supérieures à 100 km/h. Les poursuites ne sont diligentes que si la vitesse corrigée dépasse la vitesse maximale autorisée ¹ .
Marge de tolérance	Marge fixée par le procureur du Roi qui s'ajoute à la marge d'erreur technique. L'infraction ne fait l'objet d'un procès-verbal que lorsque cette marge (de x km/h) est dépassée.
Quota	Seuil maximal du nombre de procès-verbaux que la police locale et/ou fédérale ne peut pas dépasser au cours d'une période déterminée, à la demande des procureurs du Roi ² . Pour ne pas dépasser ces quotas, la police peut désactiver les radars durant cette période.
Radar	Appareil automatique destiné à permettre la constatation d'infractions en matière de sécurité routière au sens de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la sécurité routière. Il peut s'agir de radars (<i>radio detection and ranging</i>) proprement dits, de radars déplaçables (<i>light detection and ranging</i>) ou encore de radars tronçons (mesure de la vitesse moyenne sur un trajet déterminé). En outre, les radars feux (ou radars de franchissement des feux) permettent de contrôler, outre la vitesse, le respect des feux de signalisation.

¹ Gilles Dupuis, *Les mutations du droit de la circulation routière*, Anthemis, 2022, p. 10.

² Ibid., p.13.

Chapitre 1

Introduction

1.1 Contexte de l'audit

La sécurité routière est un enjeu important en raison des conséquences humaines des accidents de la route. L'insécurité routière représente, par ailleurs, un coût financier pour la société, que l'institut Vias a évalué en 2024 à quelque 11 milliards d'euros par an à l'échelon belge³.

Une relation étroite existe entre la vitesse excessive ou inadaptée et le risque de survenance d'accidents de la route ainsi que leur gravité. L'OCDE a modélisé qu'une diminution de la vitesse moyenne de 10 % entraîne une baisse de 20 % des accidents causant des blessures et de 40 % des accidents mortels⁴.

Pour lutter contre les excès de vitesse, « une politique de vitesse efficace doit être basée sur des actions communes en termes d'infrastructure, d'éducation et de sensibilisation, de politique criminelle et de technologie du véhicule »⁵.

En Wallonie, le contrôle du respect de la vitesse maximale autorisée sur les routes est une des actions qui contribue à l'objectif « zéro tué » en 2050. Elle vise à réduire la mortalité routière et les coûts sociaux liés aux accidents, en s'appuyant notamment sur l'effet dissuasif des radars.

Cet objectif s'insère dans un cadre plus large comprenant des orientations internationales, des stratégies européennes, des politiques et des compétences en matière de sécurité routière partagées entre les niveaux de pouvoir fédéral, régional, local.

La Région wallonne intervient dans plusieurs domaines. Elle est compétente pour déterminer les limitations de vitesse sur son territoire (hors autoroutes), pour organiser la formation à la conduite et pour mener des campagnes de sensibilisation. En tant que gestionnaire de réseau, elle doit également veiller à la sécurité de ses infrastructures.

En outre, la Région wallonne finance l'achat et la location de radars utilisés par les zones de police. La Région encaisse les recettes des amendes routières perçues suite aux infractions constatées sur son territoire⁶. Ces amendes alimentent pour partie le fonds des infractions routières régionales.

3 Vias est un institut de connaissance indépendant qui agit comme une référence pour les citoyens, les instances publiques et les entreprises afin d'améliorer la sécurité routière, la mobilité, la sécurité et la santé. En 2024, Vias a publié une étude précisant les coûts estimés par type de victime : de l'ordre de 7.000.000 d'euros en cas d'accident mortel, 700.000 euros en cas d'accident causant des blessures graves, 70.000 euros en cas d'accident causant des blessures légères. Ces estimations incluent les coûts médicaux, les pertes de production et les dédommagements pour préjudice moral. Voir : Vias, *Les accidents de la route coûtent chaque année 11 milliards à notre pays*, Bruxelles, 2024, vias.be.

4 Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), International Transport Forum, IRTAD, *Speed and crash risk*, research report, Paris, 2018, itf-oecd.org.

5 Centre de connaissance Sécurité routière (Vias), Van den Berghe, W. & Pelssers, B., *Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive*, Bruxelles, 2020, vias.be.

6 Hors dépassement de la vitesse maximale de 120 km/h sur autoroute.

1.2 Périmètre de l'audit

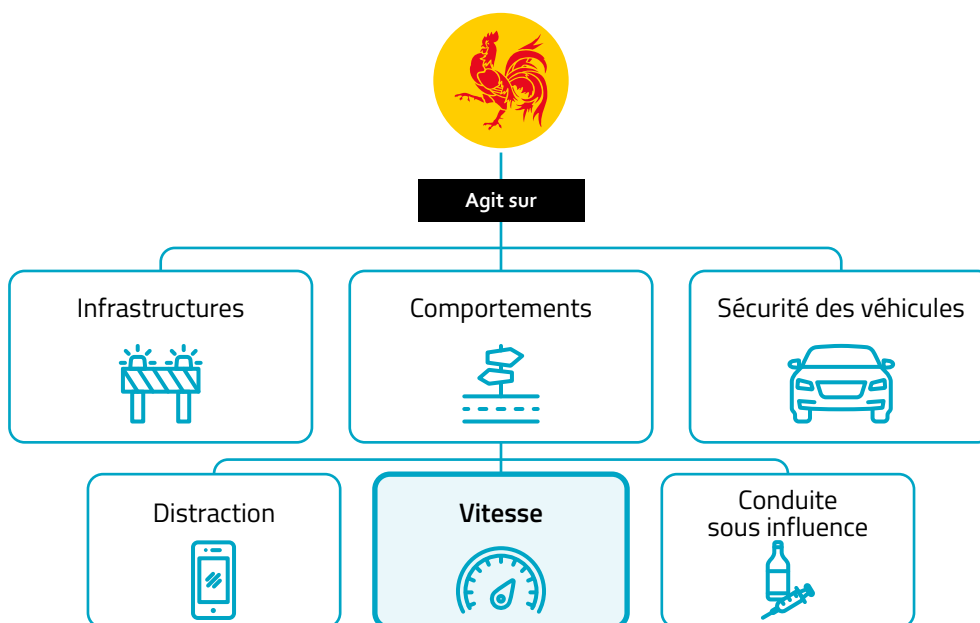
La Cour des comptes a audité la politique de la Région wallonne relative au contrôle du respect de la vitesse maximale autorisée sur ses routes.

Son audit couvre les activités menées de 2019 à 2024 et son rapport intègre les éléments d'actualisation pertinents.

La Cour des comptes a examiné les aspects liés à la stratégie et au pilotage de la politique de sécurité routière, les mécanismes financiers et le cadre réglementaire du contrôle de la vitesse maximale autorisée, ainsi que le déploiement des dispositifs opérationnels.

La mise en œuvre d'autres actions relevant de cette politique, dont la sensibilisation des usagers ou l'adaptation des infrastructures existantes, n'a pas été audité.

Graphique 1 – Axes de la politique de sécurité routière



Source : Cour des comptes

1.3 Normes d'audit

L'audit de la Cour des comptes s'appuie sur les normes et référentiels suivants :

- Le décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, qui institue le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière (CSWSR).
- Le décret du 29 octobre 2015 portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques crée le fonds des infractions routières régionales, qui détermine les recettes qui seront versées sur les crédits du fonds et les dépenses autorisées. Ce décret a été abrogé par le décret du 19 décembre 2025 portant création d'un fonds budgétaire en matière d'infrastructures, de sécurité et d'inspections routières (Fisir).

- Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, qui introduit la possibilité d’infliger des sanctions administratives aux conducteurs qui dépassent la vitesse maximale autorisée.
- Le décret du 11 avril 2024 relatif à l’agrément de partenaires et au subventionnement d’actions en matière de mobilité durable, de sensibilisation et d’éducation à la sécurité routière, qui porte création de l’ASBL Agence wallonne de la sécurité routière (AWSR).
- La loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, qui définit les principes applicables aux radars automatiques, notamment le principe d’une concertation organisée par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes.
- La loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions (LSF), qui prévoit que les recettes des perceptions immédiates, transactions et amendes pénales liées aux infractions à la réglementation de la sécurité routière qui relève de la compétence des régions sont attribuées à celles-ci en fonction du lieu de l’infraction.
- Les référentiels disponibles relatifs aux politiques de limitation et de contrôle de la vitesse, entre autres, le rapport « Speed enforcement 2018 »⁷ de l’Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO) et le dossier thématique « Vitesse et vitesse excessive » de l’Institut Vias⁸.

Les principes de bonne gestion complètent le cadre normatif auquel se réfère l’audit.

L’approche de contrôle de la Cour des comptes respecte les normes internationales d’audit.

1.4 Méthodes d’audit

Les travaux d’audit ont consisté en :

- analyses documentaires (documents politiques, législation et réglementation, documents transmis par les audités) ;
- analyses, moyennant accord des autorités judiciaires, de certaines données communiquées par un fournisseur de radars.
- entretiens menés avec le personnel dirigeant et opérationnel des services concernés du service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) et de l’AWSR, ainsi qu’avec des membres du cabinet du ministre de la Mobilité en charge de la Sécurité routière.

Le Conseil supérieur de la Justice et le SPF Finances ont été consultés sur des points précis de l’audit.

1.5 Calendrier

9 avril 2025	Annonce de l’audit au ministre de la Mobilité et au directeur général du SPW MI
10 juin 2025	Annonce de l’audit à l’administratrice déléguée de l’AWSR
Mai 2025 – février 2026	Travaux d’audit

⁷ Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO), *Speed Enforcement 2018*, 52 p., road-safety.transport.ec.europa.eu.

⁸ Centre de connaissance Sécurité routière (Vias), op cit.

28 avril 2026	Envoi du projet de rapport au ministre de la Mobilité, au directeur général du SPW MI, à l'administratrice déléguée de l'AWSR
20 mai 2026	Réponse de l'AWSR
28 mai 2026	Réponse du SPW MI
22 juin 2026	Réponse du ministre de la Mobilité

Chapitre 2

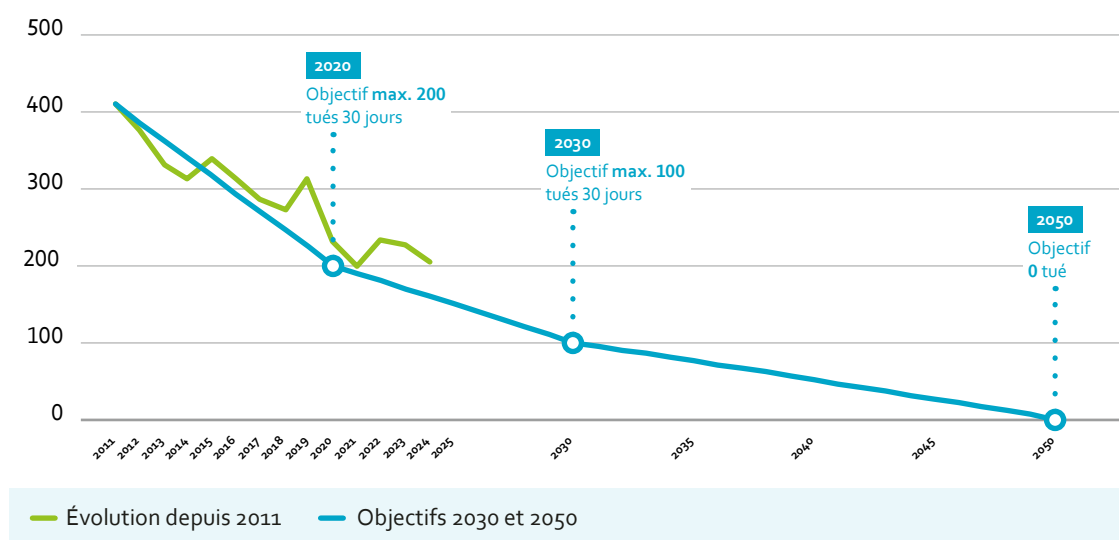
Données de sécurité routière

2.1 Tendances statistiques en Wallonie

La Wallonie s'inscrit dans un mouvement de réduction progressive du nombre d'accidents observés en Belgique et dans l'Union européenne.

Le nombre de personnes décédées dans les 30 jours des suites d'un accident de la route était supérieur à 400 en 2011; il a été divisé par deux en 2021. La Région cible désormais une étape intermédiaire d'un maximum de «100 tués» sur les routes en 2030 puis de zéro en 2050.

Graphique 2 – Évolution des «décédés 30 jours» depuis 2011 et objectifs 2030 et 2050



Source : EGSRW 2025 (chiffres arrêtés en 2024)

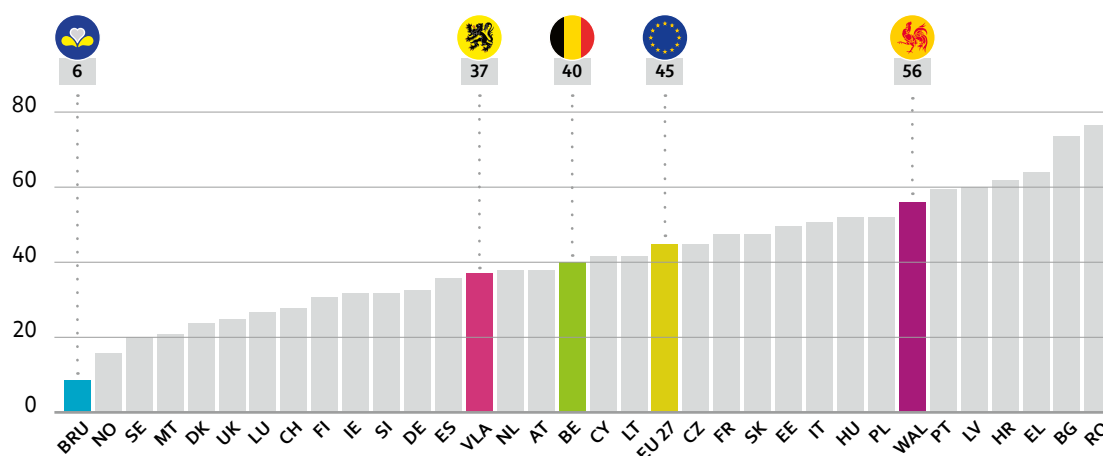
La Wallonie affiche, selon les données les plus récentes⁹, des résultats moins favorables que ceux d'autres régions. Elle se place dans un groupe de régions où des efforts doivent être intensifiés pour atteindre des niveaux comparables aux meilleures pratiques observées.

Les états généraux wallons de la sécurité routière (EGWSR) ont ainsi précisé en 2025 que « la Wallonie reste en retard par rapport aux deux autres régions belges et à la moyenne européenne. En 2024, son taux de mortalité routière atteignait 56 tués par million d'habitants, contre 9 à Bruxelles et 37 en Flandre »¹⁰.

⁹ Proposition de plan d'action 2026-2030 du CSWSR pour des routes plus sûres, p. 8, novembre 2025, egsrw2025.be.

¹⁰ Idem.

Graphique 3 – « Décédés 30 jours » en 2024 (par million d'habitants), par Région, en Belgique et en moyenne dans l'UE



Source: EGSRW 2025

Dans sa réponse du 22 juin 2026, le ministre de la Mobilité a précisé que « les données pour la Wallonie montrent certes la nécessité de maintenir des efforts soutenus mais depuis 2019, le nombre de tués a diminué de 33 % et celui des blessés graves de 17 %. Compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules par personne et du nombre de kilomètres parcourus, il s'agit d'une évolution significative ».

2.2 Cadre stratégique international, européen et national

L'Organisation des Nations unies (ONU) a promu deux décennies d'action pour la sécurité routière (2011-2020, puis 2021-2030). Elle a adopté une résolution pour la réduction d'au moins 50 % du nombre de morts et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030¹¹. Ces initiatives doivent contribuer à ses objectifs de développement durable (ODD), en particulier l'ODD 3.6 « Bonne santé et bien-être – accidents de la route » et l'ODD 11.2 « Villes et communautés durables – transports sûrs, accessibles et viables »¹².

L'Union européenne (UE) a promu, dès 2010 également, l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020. En 2020, sa « Stratégie de mobilité durable et intelligente »¹³ veut atteindre, « d'ici 2050, [un] nombre de décès dans l'UE, tous modes de transport confondus, [qui soit] proche de zéro »¹⁴. En 2022, son cadre d'action « Vision Zero road safety policy framework 2021-2030 »¹⁵ a confirmé ce même objectif. En 2024, la Cour des comptes européenne a publié le rapport « Sécurité routière : l'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses

¹¹ Organisation des Nations unies (ONU), *Amélioration de la sécurité routière mondiale*, résolution de l'assemblée générale A/RES/74/299 du 31 août 2020, 11 p., [un.org](https://www.un.org).

¹² L'ODD 3.6 dispose : « d'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route » et l'ODD 11.2 : « d'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière ». Organisation des Nations unies, *Objectifs de développement durable*, [un.org](https://www.un.org).

¹³ Commission européenne, *Stratégie de mobilité durable et intelligente. Mettre les transports européens sur la voie de l'avenir*, communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, 9 décembre 2020, COM(2020) 789 final, 29 p., ec.europa.eu.

¹⁴ Idem, point 102, p. 27.

¹⁵ CINEA European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, *EU Road Safety: Towards "Vision Zero"*, rapport, 7 novembre 2022, 21 p., cinea.ec.europa.eu.

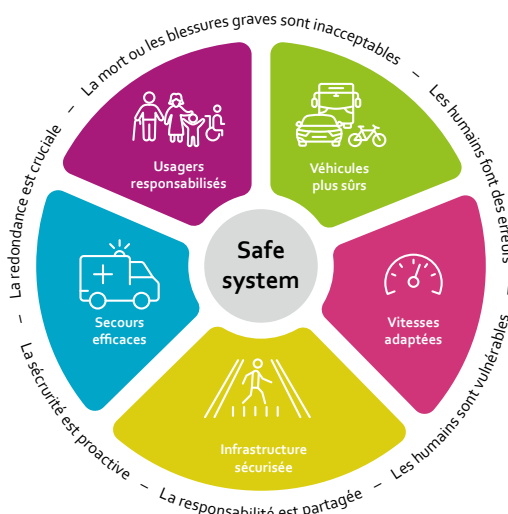
objectifs»¹⁶ examinant «si la Commission avait efficacement mis en place l'approche de l'UE pour un «système sûr» et aidé les États membres à atteindre les objectifs en matière de sécurité routière pour 2030 et 2050»¹⁷.

Au niveau belge, l'État fédéral a affirmé régulièrement son adhésion à ces orientations, notamment dans les accords de gouvernement fédéraux de 2020 et 2025¹⁸, ou encore, dans le plan fédéral de sécurité routière 2021-2025¹⁹ ou le plan interfédéral de sécurité routière «All for zero»²⁰ adoptés à l'issue des états généraux de la sécurité routière de novembre 2021.

La Région wallonne s'est alignée sur ces orientations. Les documents régionaux successifs (voir [annexe 1](#)), juxtaposés sous des statuts différents (déclarations de politique, visions stratégiques, etc.), reprennent l'objectif de «zéro mort» sur les routes en 2050 et en déclinent certains axes en mesures concrètes ou propositions de plan d'actions.

Par ailleurs, depuis 2025, la Région wallonne base formellement son approche sur le «système sûr»²¹. Cette approche, qui se veut proactive, établit que l'être humain est faillible et vulnérable et que le système doit être conçu pour minimiser blessures graves et décès (infrastructures sécurisées, secours efficaces, vitesses adaptées, véhicules plus sûrs, usagers responsabilisés). Développé en Suède dans les années 1990, il est repris comme référence par les EGWSR en 2025.

Graphique 4 – Approche du «système sûr» en sécurité routière



Source : EGWSR 2025²²

¹⁶ Idem.

¹⁷ Cour des comptes européenne, *Sécurité routière : l'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses objectifs*, rapport spécial n° 2024/04, Luxembourg, 84 p., [eca.europa.eu](#).

¹⁸ Chambre, 1^{er} octobre 2020, [DOC 55 0020/001](#), Déclaration gouvernementale. Accord de gouvernement, 204 p., [lachambre.be](#) ; Chambre, 4 février 2025, [DOC 56 0020/001](#), Déclaration gouvernementale. Accord de gouvernement, 421 p., [lachambre.be](#).

¹⁹ SPF Mobilité et transports, *Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025*, version intégrale, novembre 2021, 39 p., [mobilit.belgium.be](#). Voir également, SPF Mobilité et transports, *Rapport d'évaluation intermédiaire du Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025*, juin 2024, 66 p., [mobilit.belgium.be](#).

²⁰ All for zero, *Une vision partagée sur la sécurité routière en Belgique*, 23 novembre 2021, 21 p., [all-for-zero.be](#).

²¹ États généraux de la sécurité routière en Wallonie 2025, *Proposition de plan d'action 2026-2030 du CSWSR pour des routes plus sûres*, novembre 2025, 61 p., [egsrw2025.be](#). Voir également : le référentiel du système sûr (safe system) développé en Suède dans les années 1990 (projet «Vision Zero», 1997), [roadsafetysweden.com](#), qui sert depuis lors de référentiel de réflexion et d'action, notamment pour l'International Transport Forum de l'OCDE).

²² États généraux de la sécurité routière en Wallonie 2025, *op. cit.*, p 5.

2.3 Répartition des compétences entre les entités

La sécurité routière est une matière partagée entre l'État fédéral et les régions dont les compétences ont été étendues par la 6^e réforme de l'État.

2.3.1 Niveau régional

Auparavant, la Région wallonne intervenait principalement en tant que gestionnaire de voirie, par exemple en plaçant des structures dans lesquelles les zones de police pouvaient placer des radars. Depuis le 1^{er} juillet 2014, l'article 6, § 1^{er}, XII, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles attribue aux régions :

« 1° la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes telles que définies à l'article 1^{er}, j), de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968 ;

2° la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que le contrôle de la signalisation routière, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires ;

3° la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions et la signalisation du chargement ;

4° le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ;

5° l'homologation des radars et autres instruments liés aux compétences régionales ;

6° la réglementation en matière d'écologie et d'examens relatifs à la connaissance et à l'aptitude qui sont nécessaires pour conduire des véhicules de chaque catégorie, y compris l'organisation et les conditions d'agrément des écoles de conduite et des centres d'examen et y compris le contrôle de l'aptitude à la conduite des conducteurs et candidats-conducteurs souffrant d'une diminution des aptitudes fonctionnelles, à l'exception de la compétence fédérale concernant la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, étant entendu que les habitants d'une région sont libres de fréquenter une école de conduite ou de passer les examens dans un centre d'une autre région et étant entendu qu'une école de conduite reconnue dans une région peut également opérer dans les autres régions ;

7° la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière. »

L'État fédéral reste compétent pour, notamment, la vitesse autorisée sur les autoroutes²³.

²³ Il l'est également pour la conduite en état d'imprégnation alcoolique ou lorsqu'apparaissent dans l'organisme des substances influençant la conduite.

En pratique, le SPW MI joue un rôle central en prenant en charge des aspects techniques et opérationnels, notamment l'acquisition, la location et l'installation de radars, ainsi que l'aménagement du réseau routier. L'AWSR est quant à elle chargée d'actions de prévention et d'analyses en matière de sécurité routière²⁴.

2.3.2 Niveau fédéral

La recherche des infractions et l'effectivité de la sanction (condition essentielle d'efficacité des contrôles de vitesse) reposent sur des acteurs relevant du niveau de pouvoir fédéral.

La police fédérale, les parquets, le SPF Justice et le SPF Finances sont responsables de la quasi-totalité de la chaîne pénale des amendes routières :

- La constatation des infractions à partir des fichiers transmis automatiquement par les radars au centre régional de traitement de la police de la route (CRT) ;
- L'envoi des perceptions immédiates ;
- Les suites judiciaires, incluant les décisions de classement ou de poursuites ;
- Les ordres de paiement et le recouvrement des sommes dues.

2.3.3 Niveau communal

Les zones de police locale sont les principales utilisatrices des radars financés par la Région wallonne. Elles déterminent les lieux et les périodes de contrôles, en coordination avec les parquets. Elles sont responsables des réglages opérationnels (déclenchement, activation des appareils, choix des plages horaires), ce qui a un impact direct sur l'efficacité des dispositifs de contrôle du respect de la vitesse maximale autorisée.

2.3.4 Conclusion partielle

La Région wallonne, qui finance l'installation des radars nécessaires aux contrôles de vitesse en vue d'améliorer la sécurité routière sur son territoire, ne peut intervenir à toutes les étapes. Elle dépend partiellement de décisions prises par d'autres acteurs²⁵.

2.4 Dispositifs de contrôle financés par la Région wallonne

L'intervention de la Région wallonne dans l'installation de dispositifs de contrôle de la vitesse prend deux formes : l'installation et l'entretien de radars fixes, tronçons et feux d'une part et la location de radars déplaçables, d'autre part. Ces dispositifs concernent tant les routes que les chantiers sur routes et autoroutes.

Le [tableau 1](#) reprend le nombre de radars installés par le SPW MI durant la période audité.

²⁴ Voir [point 3.3.3](#).

²⁵ Voir [chapitre 4](#).

Tableau 1 – Nombre de nouveaux radars feux, fixes et tronçons installés durant l'année

	Jusqu'en 2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Radar feu	7	4	5	4	0	0	20
Radar fixe	51	36	62	60	39	37	285
Radar tronçon	6	7	11	4	20	28	76
Total général	64	47	78	68	59	65	381

Source: SPW MI

En 2025, le SPW MI a indiqué n'avoir pu commander que 20 radars fixes et 23 radars tronçons « vu le retard dans la disponibilité des budgets ».

Le tableau suivant reprend les montants facturés par les fournisseurs dans le cadre des marchés de fourniture, d'installation, de location et d'entretien de radars.

Tableau 2 – Montants facturés, en milliers d'euros

Objet du contrat	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Entretien	-	-	-	865	1.577	2.442
Lidar	3.958	3.614	4.297	4.714	4.854	21.437
Radar feu	2.141	529	-	2.238	673	5.581
Radar fixe	2.726	2.665	1.822	2.720	4.195	14.128
Radar tronçon	1.743	1.806	454	1.609	1.680	7.292
<i>Sous-total radars feu, fixe et tronçon</i>	<i>6.610</i>	<i>5.000</i>	<i>2.276</i>	<i>6.567</i>	<i>6.548</i>	<i>27.001</i>
Total général	10.568	8.614	6.573	12.146	12.979	50.880

Source: SPW MI

2.5 Recettes rétrocédées à la Région wallonne par l'État fédéral

Depuis la 6^e réforme de l'État, les recettes des amendes routières sont collectées par les autorités fédérales puis reversées, le cas échéant²⁶, à la région du lieu de l'infraction en application de l'article 2bis de la LSF.

En 2015, la Région wallonne a créé le fonds des infractions routières régionales²⁷, alimenté par ces recettes transférées. En 2025, le fonds des infrastructures, de sécurité et d'inspections routières a été créé par le décret du 19 décembre 2025, qui reçoit les recettes auparavant destinées au fonds

²⁶ Lorsque l'amende est relative à une infraction à la réglementation de la sécurité routière qui relève de la compétence des régions.

²⁷ Décret du 29 octobre 2015 portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques.

précédent et a repris le solde de celui-ci au 31 décembre 2025. Les recettes des fonds budgétaires sont exclusivement affectées aux dépenses définies dans le dispositif du décret de création.

Lors du transfert des compétences en matière de sécurité routière, la dotation « Emploi ²⁸ » versée par l'État fédéral aux trois régions a été diminuée structurellement d'un montant de 200,9 millions d'euros²⁹ pour compenser la perte de recettes pour le fonds fédéral de la sécurité routière (qui finance notamment les zones de police locale).

²⁸ L'article 35 nonies de la LSF prévoit une dotation spécifique aux régions (« la dotation emploi ») pour financer les nouvelles compétences en matière d'emploi mais également les compétences actuelles (droits de tirage pour la remise au travail des demandeurs d'emploi).

²⁹ Bayenet, B., Bourgeois, M. et Darte, D., *Les finances et l'autonomie fiscale des entités fédérées après la sixième réforme de l'État*, 1^{re} édition, Bruxelles, Larcier-Intersentia, 2017, p. 106. Voir aussi Dumont, H., « Chapitre 10 - Le financement des collectivités fédérées : l'art de ne léser personne ? », *La sixième réforme de l'État : l'art de ne pas choisir ou l'art du compromis ?*, 1^{re} édition, Bruxelles, Larcier, 2015, n° 191. Voir également Cour des comptes, *Rapport sur le projet de décret contenant les budgets pour l'année 2015 de la Région wallonne*, novembre 2014, page 7, courdescomptes.be.

Chapitre 3

Cadre de gouvernance

3.1 Élaboration d'une stratégie et pilotage

La Cour des comptes a examiné si, pour exercer sa compétence en matière de sécurité routière, la Région wallonne avait défini une stratégie permettant de coordonner ses actions et de les aligner sur une vision et des objectifs clairement établis. La Cour a également analysé si la Région a prévu les dispositifs de planification, de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et d'ajustement associés.

La Région wallonne n'a pas formellement établi de stratégie. Le CSWSR, désigné par le gouvernement wallon³⁰ pour le pilotage, exerce trop peu ce rôle, alors que les acteurs sont multiples, ce qui nécessiterait une coordination rigoureuse. En outre, l'absence d'indicateurs de suivi et de performance empêche de mesurer la contribution des actions entreprises aux objectifs. Enfin, si la Région a amorcé une transition depuis 2024 pour objectiver davantage ses décisions, elle n'a pas encore mis en place les éléments nécessaires.

3.1.1 Élaboration d'une stratégie

La Région wallonne s'est positionnée dans la ligne des objectifs belges et européens.

Les documents politiques et stratégiques (déclarations de politique régionale, plan d'action, décisions du gouvernement, communiqué de presse, etc.)³¹ constituent des références pour les administrations concernées. Cependant, il n'y a pas de plan stratégique ou opérationnel structuré, qui traduirait la vision de la Région en objectifs *smart* (spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporellement défini), fixerait des jalons intermédiaires pour s'assurer de la bonne trajectoire des actions menées et présenterait une estimation des ressources nécessaires et leur allocation précise en vue d'atteindre les objectifs fixés.

En l'absence de plans structurés, les mesures adoptées apparaissent comme des décisions ponctuelles, sans articulation entre elles.

La Cour des comptes constate en outre qu'une identification et une hiérarchisation des risques n'ayant pas été menées, la Région peine à identifier les possibles leviers à partir desquels lever plusieurs des difficultés dont elle a fait part lors des entretiens d'audit :

- des dépendances institutionnelles importantes, liées au partage de compétences entre les niveaux fédéral, régional et communal (dont les zones de police) ;
- « *un climat de confiance insuffisant entre plusieurs acteurs clés* » qui affecte la coopération et la fluidité des échanges ;
- des goulots d'étranglement opérationnels, notamment dans les processus de contrôle et de traitement des infractions constatées ;
- des contraintes d'accès aux données nécessaires à la prise de décision et au suivi des mesures mises en place.

³⁰ Décret wallon du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

³¹ Voir point 2.2 et annexe 1.

Par ailleurs, la Cour des comptes constate que les mesures décidées par la Région ne s'appuient pas sur une méthode de gestion de programme ou de projet.

La Cour des comptes observe encore que les mesures mises en œuvre demeurent limitées au regard des enjeux. Le principal outil mobilisé dans le champ des comportements a été le déploiement de nouveaux radars, comme l'illustre la récente décision ministérielle d'août 2025³² d'installer 150 dispositifs de contrôle supplémentaires en 2025-2026. En l'occurrence, cette mesure a été privilégiée car elle pouvait être opérationnelle rapidement dans le cadre d'un marché public déjà en cours d'exécution.

L'absence de démarche stratégique limite la capacité de la Région wallonne à coordonner l'ensemble des actions et à vérifier leur contribution aux objectifs stratégiques. Elle limite aussi sa capacité à anticiper les moyens financiers, humains et techniques nécessaires.

3.1.2 Pilotage

La Cour des comptes relève l'absence, à ce stade, d'un pilotage global des mesures de sécurité routière, y compris en matière de contrôle de la vitesse maximale autorisée sur les routes wallonnes.

Le CSWSR s'est peu réuni au cours de la période auditée et n'a pas exercé, dans les faits, un rôle de pilote, alors qu'il est désigné comme tel dans le décret du 22 décembre 2010³³. Son organisation (instance consultative, non permanente) et sa composition (experts et représentants d'intérêts sectoriels) conduisent à s'interroger sur son positionnement par rapport aux autres acteurs et à sa capacité à assurer un pilotage effectif. Dans ces conditions, le risque existe que le pilotage effectif soit assuré par d'autres intervenants, par exemple l'AWSR, sans que cela corresponde au cadre institutionnel prévu³⁴.

La prise de décisions est centrée sur le ministre, l'exécution opérationnelle reposant essentiellement sur le SPW MI et l'AWSR.

Les situations nécessitant un arbitrage au niveau national remontent vers les conférences interministérielles (CIM). Ces CIM n'ayant de compétences qu'en matière de mobilité, on n'y aborde pas systématiquement les questions liées à la justice, à l'intérieur, à la police, aux finances, alors qu'elles sont directement en lien avec la politique de sécurité routière (infractions, poursuites, sanctions, perceptions financières). Cette situation réduit la portée de la coordination entre les entités fédérales et régionales.

Enfin, la Cour des comptes relève que la Région est liée par des décisions externes, ce qui affecte la mise en œuvre de sa politique. Du fait d'une compétence fragmentée, on constate la coexistence d'initiatives non alignées, telles les campagnes fédérales de sensibilisation comme « Slow down³⁵ »

³² Ministre wallon de la sécurité routière, *Nouveaux radars fixes et de franchissement des feux en Wallonie*, communiqué de presse, 18 août 2025, desquesnes.wallonie.be.

³³ Articles 10 et suivants du décret wallon du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

³⁴ Voir point 3.3.2.

³⁵ Le projet pilote « Slow Down » mené par les autorités judiciaires consiste à régler un panel de radars sur la marge de tolérance technique afin d'observer la soutenabilité de ce réglage pour les parquets et la police, ainsi que l'impact sur le comportement des conducteurs et la sécurité routière. Le projet a tout d'abord été mis en place sur les autoroutes, puis a été étendu, en 2023, à des radars placés sur les routes.

ou l'achat de radars par certaines zones de police locale. Mieux coordonner ces initiatives permettrait d'en renforcer l'impact et d'éviter une dispersion des efforts et des ressources, notamment humaines.

Dans sa réponse du 22 juin 2026, le ministre de la Mobilité indique qu'«il est utile de préciser que la compétence fragmentée est d'ordre institutionnel, la répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales est complexe mais c'est une réalité institutionnelle qui entraîne effectivement des pratiques divergentes et surtout un risque accru d'inefficacité. Lors du lancement de la phase 1 du projet Slow Down sur les voiries régionales, les radars ont été sélectionnés sur base d'un recensement des lieux les plus accidentogènes, établi par l'AWSR. De plus, des échanges ont eu lieu avec le Parquet lors des réunions du sub-réseau circulation routière auxquelles participent l'administration et l'AWSR».

3.1.3 Schéma d'amélioration continue

L'efficacité et l'utilité des mesures³⁶ ne font pas l'objet d'un suivi structuré et documenté. Des indicateurs de suivi et de performance n'ont pas été définis pour mesurer l'évolution des actions entreprises et leur contribution aux objectifs poursuivis. Le SPW MI a souligné que le principal indicateur actuellement utilisé demeure le nombre de tués sur les routes. Cet indicateur ne reflète pas exclusivement les effets résultant des mesures portées par la Région, en raison du caractère multifactoriel des accidents et des variables externes telles que la densité de circulation. Dans leurs réponses, respectivement du 28 mai et du 22 juin 2026, le SPW MI et le ministre de la Mobilité précisent que d'autres indicateurs, tels que le V85 (vitesse pratiquée par 85 % des usagers) sont utilisés. Le SPW MI renvoie également à «des études spécifiques liées notamment aux véhicules connectés (analyses avant/après installation de radars)».

Le suivi de la politique menée est également limité par le partage non systématique ou incomplet de certaines données disponibles chez plusieurs intervenants, comme les parquets. Des statistiques existent et des données sont accessibles sur une plateforme ou à la demande, mais ces éléments ne constituent pas un dispositif de suivi complet et structuré. Il en va de même pour les différents rapports établis (plan fédéral de sécurité routière 2021-2025, rapport quant aux moyens du fonds budgétaire, rapports ponctuels établis à la demande du cabinet).

Les mesures correctrices interviennent essentiellement au moment de l'élaboration du plan suivant. Le suivi des mesures préconisées par les EGWSR de 2020 a été limité et les avancées reposent largement sur la bonne volonté des acteurs, plutôt que sur un processus structuré de pilotage et d'ajustement des priorités et des ressources.

Enfin, alors que la déclaration de politique régionale 2024-2029 entend inscrire la Région wallonne dans une culture de l'évaluation des politiques publiques³⁷, les démarches d'évaluation relatives

³⁶ Détaillées en annexe 1.

³⁷ Parlement de Wallonie, 15 juillet 2024, *Déclaration de politique régionale 2024-2029*, 71 p., parlement-wallon.be, voir le point «une véritable culture de l'évaluation des politiques publiques» dans le chapitre gouvernance, p. 11.

à sa politique de sécurité routière demeurent peu développées. Il n'y a pas encore d'analyse de la valeur³⁸ de cette politique, focalisée sur ses impacts socio-économiques et son utilité.

La Cour des comptes constate que cette situation limite la capacité de la Région à vérifier la pertinence des actions engagées et à ajuster efficacement ses mesures ou sa stratégie.

3.1.4 Évolutions récentes

Depuis 2024, une transition est amorcée par la Région wallonne pour objectiver davantage les décisions et pour suivre l'exécution des mesures choisies. Plusieurs éléments témoignent de cette dynamique tant au niveau stratégique qu'opérationnel :

- Une stratégie propre à la Région se met en place progressivement. Elle repose sur la formulation d'axes stratégiques et de mesures soutenues par des fiches-actions concrètes listés lors des EGWSR³⁹ et validés en décembre 2025 par le gouvernement wallon. La démarche est appelée à se concrétiser au travers d'un plan ministériel associant l'ensemble des acteurs (cabinet, AWSR, SPW MI, etc.).
- Les mécanismes de gouvernance se renforcent, notamment avec la mise en place progressive au sein de l'AWSR d'une gestion basée sur les principes de la gestion de projet, de l'activation du CSWSR dans son rôle de pilote, de la mise en place d'un comité de pilotage et de la désignation de chefs de projet chargés de mettre en œuvre et suivre des mesures formulées lors des EGWSR.
- Une nouvelle méthode de sélection des emplacements de radars a été définie par le SPW MI. Première structuration vers une gestion plus transparente des emplacements des radars, et donc des contrôles, cette approche a été validée par le ministre. Elle n'est pas encore appliquée dans son intégralité puisque les radars installés jusqu'en 2025 l'ont été sur la base de l'ancienne méthode (décision ministérielle). Depuis 2025, l'installation est déterminée par un modèle hybride (objectivation partielle résultant d'un choix objectif opéré dans une liste de demandes⁴⁰).

À la clôture de l'audit, ces initiatives sont partiellement déployées et la transition opérée par la Région wallonne reste conditionnée par sa capacité à accéder aux données qui lui sont nécessaires pour établir et suivre sa stratégie. Cet accès est, à ce stade, limité :

- L'obtention par le SPW MI de certaines données liées aux infractions, transmises sous conditions et avec l'accord du collège des procureurs généraux, est récente (début 2026) ;
- La Région n'a pas accès aux outils numériques utilisés par le fédéral dans le cadre du traitement et du suivi des données issues des radars. Cette absence de visibilité sur les processus et les données maintient un fonctionnement interfédéral perçu comme une « boîte noire » par la Région.

3.1.5 Conclusion partielle

La Cour des comptes relève que la Région wallonne ne se mobilise pas pleinement pour établir, mettre en œuvre et suivre une stratégie en bonne et due forme en lien avec sa compétence de sécurité routière et, en particulier, la lutte contre les vitesses excessives.

³⁸ Le mot valeur doit être entendu au sens des ISSAI : « L'évaluation d'une politique publique est l'examen effectué en vue d'apprécier la valeur de cette politique. Une évaluation analyse le plus systématiquement possible ses objectifs, sa mise en œuvre, ses produits, ses résultats et ses impacts socio-économiques et mesure sa performance afin d'évaluer finalement son utilité. » Intosai, *Intosai GOV 9400 – Lignes Directrices pour l'évaluation des politiques*, 2016, p. 8, www.issai.org.

³⁹ États généraux de la sécurité routière en Wallonie 2025, op. cit.

⁴⁰ Voir point 4.1.1.

Actuellement, les actions en matière de sécurité routière reflètent davantage une intention générale d'agir qu'une stratégie structurée. Les mesures déployées proviennent principalement d'initiatives ministérielles ou de pratiques du terrain. Certaines mesures consensuelles sont répétées, telles que la sécurisation de passages piétons, sans que leur efficacité ait été établie.

L'absence de stratégie s'accompagne d'un déficit de gouvernance. Les indicateurs sont insuffisants pour apprécier le bon avancement et la performance des actions engagées.

La transparence des choix constitue également un enjeu important. En l'absence de critères explicites s'appuyant sur des éléments objectifs à l'appui des décisions, les mesures peuvent apparaître injustifiées, voire arbitraires. Une transparence renforcée contribuerait à clarifier les arbitrages, à renforcer la confiance des citoyens et la légitimité des actions entreprises.

Dans sa réponse du 28 mai 2026, le SPW MI conteste que la Région wallonne ne soit pas pleinement mobilisée en matière de sécurité routière et estime qu'elle dispose bien d'une stratégie structurée. La Cour des comptes maintient qu'au cours de la période audité, la stratégie wallonne n'était pas structurée selon les normes en la matière : objectifs chiffrés, plan d'actions hiérarchisées et évaluation de l'impact des mesures en regard des objectifs à atteindre.

3.1.6 Recommandations

La Cour des comptes recommande à la Région wallonne d'élaborer, à partir d'une analyse de risque, une stratégie et de la formaliser afin de clarifier les objectifs poursuivis, les moyens mobilisés et ses critères de choix. Cette stratégie devra :

- s'appuyer sur un plan stratégique et un plan opérationnel définissant des objectifs hiérarchisés, formulés de manière *smart* et assortis de jalons permettant d'en suivre l'avancement ;
- être mise en œuvre, ce qui requerra la définition des structures et processus de gouvernance, précisant les rôles, les responsabilités et les mécanismes de coordination entre acteurs ;
- être accompagnée d'un dispositif d'indicateurs de suivi et de performance permettant de mesurer l'avancement et les effets des actions et d'ainsi soutenir l'élaboration des ajustements nécessaires sur la base d'évaluations régulières.

La Cour des comptes recommande également de veiller à la transparence des choix stratégiques. Il importe, en effet, de documenter les critères qui ont conduit à la sélection des mesures (efficacité, coût, faisabilité, acceptabilité, rapidité de mise en œuvre), les arbitrages réalisés et les éléments factuels ou issus d'expertises. En matière de sécurité routière, la perception par l'utilisateur joue un rôle déterminant dans l'évolution des comportements : une stratégie dont les choix sont expliqués et justifiés contribue à renforcer la confiance, l'adhésion et, in fine, l'efficacité des mesures.

Dans sa réponse du 28 mai 2026, le SPW MI estime qu'il conviendrait plutôt d'évoquer la nécessité d'une stratégie davantage aboutie.

Recommandations

- Définir un plan stratégique et opérationnel qui clarifie les objectifs poursuivis et les moyens mobilisés ; le piloter et l'évaluer.
- Veiller à la transparence des choix stratégiques opérés.

3.2 Mécanismes financiers

La Cour des comptes a examiné si les mécanismes de financement sont transparents, si les dépenses suivent une programmation pluriannuelle et contribuent à l'efficacité de la politique. Elle constate que la Région wallonne n'utilise que partiellement les moyens financiers issus des amendes routières et n'affecte qu'une partie de ces moyens à des dépenses de sécurité routière.

Les recettes rétrocédées par le fédéral ont doublé entre 2019 et 2024. Elles s'élèvent pour la période auditée à près de 430 millions d'euros (voir tableau 3 ci-après).

Sur la même période, les dépenses du fonds des infractions routières régionales s'élèvent à 59 millions d'euros, soit 14 % de l'ensemble des recettes issues des amendes routières. Le reste est soit affecté au compte général, soit reporté au solde du fonds de l'année suivante.

Tableau 3 – Amendes routières : recettes et dépenses du fonds des infractions routières régionales et recettes affectées au compte général, 2019-2024, en milliers d'euros

Année	Recettes du fonds des infractions routières régionales	Recettes du compte général	Total des recettes	Dépenses exécutées (fonds)
2024	43.062	56.900	99.962	12.722
2023	27.446	56.900	84.346	14.468
2022	37.918	43.950	81.868	10.295
2021	27.317	43.950	71.267	9.608
2020	-	42.192	42.192	8.500
2019	5.788	43.950	49.738	3.479
Total	141.531	287.842	429.373	59.072

Source : Cour des comptes (cahiers d'observation annuels)

Le décret du 29 octobre 2015 prévoyait que seules les recettes excédant 43,95 millions d'euros devaient être affectées au fonds des infractions routières régionales. À partir de l'année 2023, ce seuil a été porté à 56,90 millions d'euros par cavalier budgétaire. Il est désormais repris dans le décret de 2025⁴¹. Une part fixe des recettes est donc affectée au compte général de la région.

Selon le cabinet du ministre actuel, cette retenue des moyens affectés au fonds se justifie de la manière suivante :

- un montant historique découlant de l'application du décret du 29 octobre 2015 ;
- la volonté de pérenniser le paiement de la dotation de l'AWSR (4,5 millions d'euros) et d'assurer la prise en charge des salaires des agents engagés dans le cadre des infractions techniques (1,7 million d'euros) ;
- des économies structurelles à hauteur de 6,8 millions d'euros.

⁴¹ Décret du 19 décembre 2025 portant création d'un fonds budgétaire en matière d'infrastructures, de sécurité et d'inspections routières, en abrégé « Fisir ».

Le même décret de 2015 prévoyait que les crédits du fonds des infractions routières régionales pouvaient uniquement être utilisés pour certaines dépenses énumérées à son article 5, § 3, notamment des dépenses en génie civil, en électromécanique et en achat ou location de matériel en vue de sécuriser le réseau routier régional. Cependant, le SPW MI ne peut effectuer des dépenses au départ des crédits du fonds qu'après l'approbation d'une note de programmation par le gouvernement. Le nouveau décret du 19 décembre 2025 portant création du fonds budgétaire en matière d'infrastructures, de sécurité et d'inspections routières autorise la location, le placement, l'étalement, l'homologation et le contrôle d'outils de contrôle de la vitesse.

La Cour des comptes relève depuis 2015 que certains fonds budgétaires, dont celui des infractions routières régionales, font l'objet d'une programmation par le gouvernement wallon en vue d'assigner à chacun de ceux-ci un objectif en termes d'impact sur le solde budgétaire de la Région wallonne (objectif SEC)⁴². En 2025, le gouvernement a autorisé pour le fonds des infractions routières des dépenses pour un montant de 26 millions d'euros et a fixé une trajectoire SEC de +48 millions d'euros. Au 31 décembre 2025, le fonds des infractions routières régionales présentait un solde de 96,7 millions d'euros.

Les dépenses dudit fonds correspondent sur la période examinée à 42 % de ses recettes. La Cour des comptes constate dès lors que le nécessaire lien entre le niveau des recettes et des dépenses, qui justifie l'existence d'un fonds budgétaire, n'est pas atteint durant la période examinée.

Par ailleurs, la note de programmation du fonds des infractions routières régionales détermine le montant des dépenses autorisées au cours de l'année, sans préciser la nature de ces dépenses ni les inscrire dans une programmation pluriannuelle. En 2024, la Cour des comptes observe que 92 % des dépenses du fonds des infractions routières ont été consacrées à des marchés d'entretien, de fourniture et d'installation de radars.

Enfin, la Cour des comptes rappelle que le décret du 29 octobre 2015 prévoyait le dépôt par le gouvernement d'un rapport annuel détaillé des activités opérationnelles et financières des fonds. Selon le cabinet du ministre, ce rapport n'a jamais été déposé. Le nouveau décret du 19 décembre 2025 ne prévoit plus l'établissement de celui-ci.

La Cour des comptes recommande de veiller à la transparence de l'utilisation du nouveau fonds pour les infrastructures, la sécurité et les inspections routières, notamment en établissant un lien dans la note de programmation entre les dépenses du fonds et les décisions prises aux niveaux stratégiques et opérationnels.

Recommandation

Clarifier et renforcer le lien entre les dépenses du fonds et les décisions stratégiques et opérationnelles en matière de sécurité routière, par exemple au travers de la note de programmation du Fisir.

⁴² Cour des comptes, « Fonds budgétaires », 33^e Cahier – Fascicule III, rapport au Parlement wallon, Bruxelles, novembre 2021, p. 61, coursdescomptes.be.

3.3 Mise en application des dispositifs légaux

La Cour des comptes a examiné si les textes légaux applicables en matière de sécurité routière en Région wallonne ont été mis en œuvre. La Cour constate que trois décrets ne l'ont pas complètement été. Ils portent sur les amendes administratives en matière de vitesse, les missions du CSWSR et le contrat d'objectifs ainsi que les statuts de l'AWSR.

3.3.1 Décret du 4 avril 2019

Ce décret prévoit qu'une amende administrative peut être infligée pour certaines infractions aux vitesses maximales autorisées⁴³. Selon le ministre wallon de la Sécurité routière de l'époque, cette dépénalisation avait pour objectif de pallier la capacité insuffisante des parquets de police à absorber l'augmentation des infractions découlant de l'augmentation du nombre de radars en Wallonie⁴⁴. Le CSWSR recommandait dès 2017 la mise en place rapide d'amendes administratives en matière de vitesse⁴⁵.

Les dispositions permettant la constatation et la poursuite administrative des infractions de vitesse sont entrées en vigueur le 1^{er} mars 2024 mais ne sont pas encore mises en œuvre malgré l'intention annoncée dans la déclaration de politique régionale⁴⁶. Cette mise en œuvre nécessite d'exposer des dépenses importantes : développement informatique et personnel pour constater les infractions, notifier les constats, suivre les paiements et procéder au recouvrement. De plus, les différents projets de mise en œuvre du décret du 4 avril 2019 n'ont pas rencontré l'approbation des autorités judiciaires, qui ont soulevé des obstacles juridiques.

À la demande du ministre, le SPW MI a formulé, en janvier 2024, des propositions quant à l'application concrète de la dépénalisation par l'administration. Le collège des procureurs généraux a également rendu un avis. Le ministre, par la voix de son cabinet, expose ne pas encore avoir pris de décision, le dialogue avec le niveau fédéral se poursuivant en vue d'obtenir une amélioration du traitement des infractions par la voie pénale.

En 2025, le ministre a, par ailleurs, annoncé son intention d'étendre aux communes la compétence de percevoir des amendes administratives en matière de vitesse autorisée sur le réseau routier communal. La Cour des comptes relève que les obstacles rencontrés depuis 10 ans par la Région le seront aussi par les communes qui souhaiteraient s'inscrire dans cette démarche. Consulté au sujet d'une proposition de décret modifiant le décret du 4 avril 2019⁴⁷, le CSWSR a estimé que le dispositif communal proposé présentait « *des désavantages majeurs : hétérogénéité territoriale, exclusion des étrangers, lourde charge pour les communes et les zones de police, complexité accrue, risques techniques et de contentieux* »⁴⁸.

⁴³ Dépassement de maximum 20 km/h en agglomération, en zone 30, aux abords d'une école, en zone résidentielle ou de rencontre ou dépassement de maximum 30 km/h en dehors de ces zones.

⁴⁴ Parlement wallon, 25 février 2019, *CRIC n° 90 (2018-2019), Compte-rendu intégral. Séance publique de commission, Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports*, parlement-wallon.be.

⁴⁵ Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, *Projet de plan wallon de la sécurité routière, Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020*, mai 2017, 80 p.

⁴⁶ « *Le décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière sera mis en œuvre* », p. 53.

⁴⁷ Doc 262 (2024-2025).

⁴⁸ Avis du CSWSR du 30 janvier 2026 à la demande du Parlement wallon sur la proposition de décret insérant les articles 2ter, 16bis et 18bis dans le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière.

3.3.2 Décret du 22 décembre 2010

Ce décret institue notamment le CSWSR. Ce Conseil a pour missions⁴⁹ :

- « de mener à bien toute réflexion utile et de formuler des propositions afin de réduire le nombre et la gravité d'accidents de la circulation ;
- d'inscrire l'action de la Région wallonne dans une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière ;
- de proposer un programme d'actions au sein d'un plan régional de sécurité routière et d'en assurer le suivi ;
- de rendre un avis sur toutes questions et sujets qui lui sont soumis par un membre du gouvernement.

Le Conseil peut rendre un avis d'initiative concernant toute question relative à la sécurité routière».

Il est actuellement composé de 31 membres effectifs⁵⁰. Il ne dispose ni d'un budget, ni de personnel propre, ni d'un règlement d'ordre intérieur. Son secrétariat est assuré par l'AWSR.

Durant la période audité, l'activité du CSWSR s'est concentrée sur l'organisation des EGWSR. En dehors de ces états généraux, le CSWSR s'est réuni à deux reprises, pour donner son avis sur une modification de réglementation.

La Cour des comptes constate, d'une part, que le décret du 22 décembre 2010 n'est pas correctement mis en œuvre et, d'autre part, que ce décret confie au CSWSR d'une part des missions de concertation et d'autre part des missions d'expertise et de pilotage, qui ne sont par nature pas compatibles entre elles. En outre, le caractère non permanent de ce Conseil est un obstacle pour effectuer les différentes missions confiées.

3.3.3 Décret du 11 avril 2024

La Cour des comptes observe que le contrat d'objectifs de l'AWSR, d'une durée de 5 ans, n'a pas encore été adopté. Ce contrat doit fixer les objectifs liés à chaque mission, les obligations des parties au contrat, le financement de l'AWSR et ses modalités, les indicateurs de suivi et de résultats. En 2025, l'ASBL a fonctionné sur la base d'un arrêté de subvention *ad hoc*. La subvention annuelle de 4,5 millions d'euros a été maintenue sans indexation. Dans sa réponse du 20 mai 2026, l'AWSR a indiqué que la finalisation du contrat d'objectifs constituait actuellement une de ses priorités. Le ministre a confirmé dans sa réponse du 22 juin 2026 que ce contrat était finalisé et sera soumis au gouvernement.

Recommandation

- Clarifier le rôle du CSWSR et adopter, à brève échéance, un contrat d'objectifs pour l'AWSR.

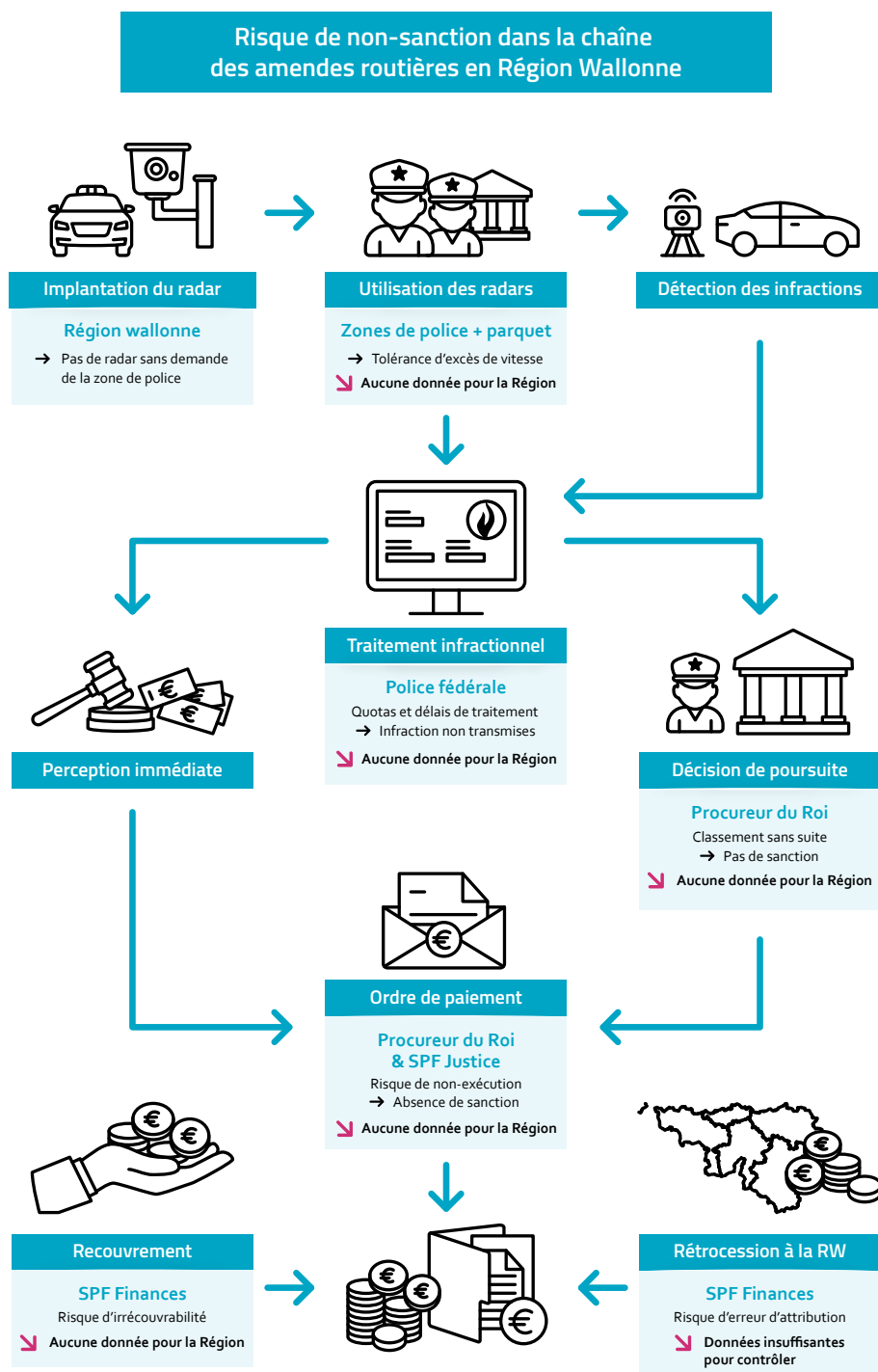
⁴⁹ Article 11 du décret du 22 décembre 2010.

⁵⁰ Ces membres effectifs incluent des représentants de l'administration, des experts, des représentants des polices et de la justice, de l'enseignement, des associations représentatives d'usagers, de fédérations professionnelles, etc. (article 12 du décret du 22 décembre 2010).

Chapitre 4

Mise en œuvre des contrôles

Graphique 5 – Chaîne de décisions, responsabilités et actions en matière d'amendes routières



Source: Cour des comptes

4.1 Installation des radars

La Cour des comptes a examiné si le choix de l'emplacement des dispositifs de contrôle repose sur des critères objectifs, une analyse de risque ou des normes issues d'une étude. Il en ressort que malgré l'introduction de critères de priorisation entre les demandes formulées par les zones de police, aucune analyse globale du réseau routier n'appuie la localisation des radars. En ce qui concerne les conditions d'utilisation des radars, ce sont les zones de police qui définissent les heures durant lesquelles les contrôles sont effectués.

4.1.1 Choix des emplacements, du nombre et du type de radars

Le contrôle du respect de la vitesse maximale autorisée gagne en efficacité s'il est ciblé prioritairement sur les routes, zones, situations et heures les plus à risque.

La déclaration de politique régionale 2024-2029 prévoit à cet égard que le gouvernement «*soutiendra un déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales*».

La Région wallonne est toutefois contrainte, dans ses décisions d'installation de radars automatiques, par la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, qui impose une concertation avec les zones de police locale, la police fédérale et le parquet concerné. Ces réunions de concertation, organisées une fois par an, constituent le moment où les demandes de placement de radars introduites par les zones de police au cours de l'année sont clôturées et discutées. La Cour des comptes observe qu'un premier filtrage échappe donc à la Région, notamment en fonction de la capacité de traitement des parquets⁵¹.

Dans un second temps, la Région établit un choix entre les demandes pour rester dans les limites de son budget et des capacités d'exécution des marchés publics en cours. La dernière campagne d'installation (2025) a, pour la première fois, fait l'objet d'une procédure de priorisation fondée sur des critères transparents (nombre d'accidents dans la zone, vitesse constatée, zone sensible, répartition sur le territoire, etc.). Auparavant, le choix était réalisé par le ministre.

La Cour des comptes constate que certains critères retenus reflètent des choix stratégiques. Les radars en agglomération sont privilégiés comme la proximité de «zones sensibles», en particulier les écoles. L'AWSR n'a pas été consultée pour identifier les critères les plus pertinents dans une optique «vision zéro».

Les critères du nombre d'accidents et de la vitesse pratiquée à l'endroit concerné ne sont pas éliminatoires. Ainsi, par exemple, deux radars fixes doivent être installés dans des zones sans accident entre 2018 et 2022, où 85 % des véhicules circulaient déjà sous la limite de vitesse autorisée.

Il s'agit d'une priorisation des nouvelles demandes entre elles, sans analyse globale du réseau routier et des points noirs afin de détecter les emplacements les plus pertinents. La Région se positionne ainsi comme soutien aux zones de police plutôt que comme gestionnaire d'un réseau routier. Elle n'a pas l'intention de réexaminer les décisions antérieures pour lesquelles aucune justification d'emplacement n'a été documentée.

⁵¹ Procès-verbal de la réunion du 3 mai 2024, sub-réseau d'expertise circulation routière pour la Wallonie.

La Région wallonne installe trois types de radars permanents : des radars fixes, des radars tronçons et des radars feux. Bien que l'efficacité des radars tronçons semble faire consensus⁵², la Région continue à installer majoritairement des radars fixes.

En outre, la circulaire du SPW de 2012, qui fixe la procédure à suivre par les services pour la mise en service des radars⁵³, n'intègre pas la procédure de priorisation mise en place en 2025 entre le ministre et le SPW MI par voie de note verte. Or, l'intégration de cette procédure à la circulaire aurait pu garantir qu'elle soit suivie de manière pérenne.

La Région met également des radars déplaçables à disposition des zones de police locale qui en font la demande, en fonction du matériel disponible. Ces demandes ne sont pas prioritaires par la Région. Le choix de l'emplacement (qui peut être situé sur une voirie régionale ou communale) est laissé à la zone de police, qui ne doit pas le motiver. En 2025, entre 3 et 18 radars déplaçables ont été mis à disposition chaque semaine, avec une moyenne de 12 par semaine.

Quel que soit le type d'appareil, la Région ne peut pas définir les heures prioritaires durant lesquelles les contrôles sont réalisés. Certaines zones de police baissent les seuils de détection de l'ensemble de leurs radars durant deux heures le matin et deux heures l'après-midi et laissent une tolérance plus importante la nuit. Ces réglages sont identiques pour tous les radars, indépendamment du moment où risquent de se produire le plus d'accidents pour chacun des sites. La Cour des comptes observe que cette situation n'est pas conforme aux recommandations des derniers EGWSR, qui préconisent de concentrer les contrôles aux moments les plus à risque, comme la nuit.

Exemple d'une recherche d'efficience dans l'implantation et l'utilisation des radars routiers - Audit sur les conditions d'utilisation des radars routiers mené par la Cour des comptes du Danemark

La Cour des comptes danoise (*Folketinget Rigsevisionen*) a examiné l'utilisation des radars de contrôle de la vitesse sur les routes.

L'objectif de son audit était d'évaluer si les radars de vitesse étaient utilisés de manière satisfaisante de sorte à contribuer au mieux à la réduction du nombre d'excès de vitesse et d'accidents de la route.

L'équipe d'audit danoise a découpé les axes routiers en tronçons d'environ 5 km. Elle a ensuite croisé la carte des sections de route avec des données spatiales concernant la vitesse des véhicules, les accidents survenus et la localisation et l'usage temporel des radars.

L'audit démontre que les radars ne sont pas toujours placés aux meilleurs endroits, ni allumés aux meilleurs moments. Si le contrôle est parfois adéquat, la Cour des comptes danoise constate également que les contrôles sont excessifs ou insuffisants à certains endroits ou à certaines heures.

Dès lors, en utilisant les données disponibles pour placer les radars, les pouvoirs publics

⁵² Vias, *Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021*, mars 2023, p.67, vias.be : « Les radars tronçons, qui mesurent la vitesse moyenne sur un segment de route, se révèlent très efficaces et ont un effet positif considérable sur la diminution des accidents de la route (De Ceunynck, 2017). Cet effet s'observe même sur le tronçon de route situé après ce type de radar. Ces contrôles encouragent les conducteurs à adopter une vitesse modérée, ce qui a un effet bénéfique sur la fluidité du trafic, l'environnement et la sécurité routière ».

⁵³ Circulaire relative à la mise en service de radars le long des routes et autoroutes de Wallonie, août 2012.

pourraient mieux contribuer à réduire le nombre d'infractions à la vitesse maximale et donc le nombre d'accidents, avec le même nombre de radars.

Une synthèse en anglais de cet audit, publié en 2025 par la Cour des comptes du Danemark, est disponible sur le site de l'Eurosai.

4.1.2 Mesure de l'efficacité

La Région wallonne n'a pas prévu d'obligation de compte-rendu à charge des zones de police locale qui utilisent les radars mis à leur disposition ou placés sur leur territoire. Elle ignore à quels moments les radars sont opérationnels et si les vitesses pratiquées et le nombre d'accidents diminuent effectivement dans la zone concernée.

Plus fondamentalement, la Région n'a pas fixé d'objectifs quant à la modification attendue du comportement des conducteurs, qui devrait résulter de l'installation de radars. Elle ne réalise pas de suivi permettant d'évaluer la pertinence des mesures prises. Plusieurs indicateurs pourraient pourtant éclairer la politique menée, comme la part de conducteurs respectant les limitations de vitesse ou le risque perçu de faire l'objet d'un contrôle.

La part de conducteurs respectant les limitations de vitesse est l'indicateur clé de performance de la sécurité routière relatif à la vitesse dans les États membres de l'UE. Le dernier rapport pour la Belgique⁵⁴ publié par l'institut Vias en 2023 se base sur des mesures réalisées en 2021. L'étude consistait à mesurer la vitesse pratiquée sur différents sites durant une semaine, dans des conditions de vitesse libre⁵⁵. De nouvelles mesures ont été réalisées en 2024. Elles ne permettent pas de fournir des données fines pour la Région wallonne.

L'AWSR n'a plus réalisé d'étude de la vitesse depuis 2017⁵⁶ en raison du coût de l'opération. Le rapport de l'époque concluait pourtant : « nous ne pourrions donc tirer des conclusions sur l'évolution des comportements que lorsque les mesures AWSR seront reproduites dans les années ultérieures ».

Les enquêtes reposant sur des déclarations des conducteurs permettent d'obtenir des indicateurs intéressants à moindre coût, mais ne présentent pas la même fiabilité. Leur intérêt réside surtout dans la comparaison dans le temps des réponses apportées. Par exemple, l'AWSR interroge régulièrement la population sur la probabilité perçue d'être contrôlé par la police en tant qu'automobiliste pour le respect des limites de vitesse lors d'un trajet type. Le taux de personnes estimant cette probabilité élevée ou très élevée est resté globalement stable entre 2023 et 2025 (43 %), malgré l'augmentation du nombre de radars installés durant cette période. La Cour des comptes constate que ce résultat met en évidence la nécessité d'un suivi régulier des comportements afin de réorienter, au besoin, les moyens vers d'autres formes de contrôle (contrôles mobiles ou inopinés par exemple⁵⁷).

⁵⁴ Vias, *ibid.*

⁵⁵ C'est-à-dire des conditions où le choix de la vitesse est le moins possible influencé par des facteurs externes tels que la présence de ralentisseurs de trafic, des contrôles de vitesse, des virages, des intersections, des passages pour piétons, des pentes raides et la distance par rapport au véhicule qui précède.

⁵⁶ AWSR, *Vitesse sur les routes wallonnes*, mars 2018, 8 p., awsr.be.

⁵⁷ Vias, *Le point de vue des usagers de la route belges sur la sécurité routière*, juin 2025, 99 p., vias.be.

Recommandations

- Poursuivre l'amélioration du processus de sélection des lieux d'installation des radars en incluant l'expertise de l'AWSR et en l'intégrant dans une démarche globale d'analyse des points noirs du réseau ;
- Conditionner la mise à disposition de radars à des conditions minimales de fonctionnement par la zone de police et contrôler le respect de celles-ci, par exemple par la production de rapports d'utilisation à destination du SPW MI ;
- Évaluer l'efficacité du dispositif de contrôle de la vitesse sur l'évolution du comportement des conducteurs, par exemple en finançant l'AWSR pour ce faire.

4.2 Utilisation des radars

La Cour des comptes a examiné si la Région était en mesure d'évaluer l'efficacité des radars installés. Il ressort de cet examen que, faute de données sur les marges de tolérance ou les quotas appliqués et à défaut d'accès aux données infractionnelles, la Région est dans l'incapacité d'y procéder.

La mise en service d'un nouveau radar permanent fait l'objet d'un protocole d'accord entre les autorités régionales, locales, judiciaires et policières. Le nouveau modèle de protocole indique :

« Les modalités d'utilisation seront définies par le Parquet territorialement compétent, en fonction des capacités de la Police fédérale de la route (CRT), du Parquet et de la division du Tribunal de Police à absorber la charge de travail, notamment en raison de la capacité d'audience. Une évaluation permanente, à raison d'une réunion de concertation par semestre au minimum, sera mise en place entre la Police et le Parquet afin d'évaluer et d'adapter les modalités d'utilisation en fonction de leurs capacités respectives. Un retour de ces évaluations à l'égard du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) sera effectué quant au fonctionnement du dispositif ».

La Région ignore, au moment où elle décide d'installer un radar, si une marge de tolérance ou des quotas seront appliqués. À la demande du collège des procureurs, cette information n'est pas communiquée. Le fournisseur de radars, auquel la Région règle les factures, ne peut pas fournir ces informations à son client.

La Région n'a par ailleurs pas accès à des données enregistrées par les radars qu'elle installe ou qu'elle met à disposition. Les informations collectées sont transmises immédiatement au centre régional de traitement (CRT) sous la forme d'un fichier infractionnel. Ces informations ne sont pas accessibles au SPW MI, même sous forme anonymisée ou globalisée. Ces données seraient pourtant utiles pour assurer le monitoring de la politique et de son financement.

L'équipe d'audit a réalisé un test⁵⁸ au départ des données de l'application de gestion de radars d'un fournisseur de la Région wallonne qu'elle a pu obtenir avec l'autorisation des autorités judiciaires. Il en ressort que 91 % des infractions détectées par un radar fixe ne sont pas sanctionnées⁵⁹. Ce taux s'élève à 7 % pour les infractions détectées par un radar tronçon⁶⁰.

⁵⁸ Analyse des données enregistrées par les radars d'un fournisseur durant l'année 2024 (240 millions de détections pour les radars fixes, 19 millions pour les radars tronçons).

⁵⁹ Aucune perception immédiate ou procès-verbal n'est envoyé alors que la vitesse maximale, augmentée de la marge d'erreur technique, est dépassée.

⁶⁰ Les radars enregistrent toutes les vitesses des véhicules qui passent devant. Et ce, qu'ils roulent sous la vitesse maximale autorisée, au-delà mais dans la tolérance technique, au-delà mais dans la tolérance fixée par la police et le parquet ou en infraction. Seuls les véhicules de cette dernière catégorie font l'objet d'une transmission d'un fichier infractionnel.

En ce qui concerne les radars déplaçables mis à la disposition des zones de police locale à leur demande, deux parquets appliquent uniquement la tolérance technique dans leur arrondissement. À l'inverse, de nombreux radars déplaçables sont programmés avec une tolérance supérieure à la tolérance technique.

Dans sa réponse du 22 juin 2026, le ministre de la Mobilité a signalé qu'une réunion de travail proposant la mise en place d'une coopération interfédérale avait eu lieu le 8 juin 2026, à la suite de plusieurs réunions, courriers et échanges avec ses homologues fédéraux.

Test au départ de données de l'application de radars d'un fournisseur

L'équipe d'audit a analysé, avec l'accord des autorités judiciaires, les données enregistrées par les radars d'un des quatre fournisseurs de la Région wallonne auprès de qui elle a pu obtenir un accès au logiciel de gestion.

Cette analyse des données enregistrées durant l'année 2024 par 222 radars fixes et 21 radars tronçons ne permet pas d'extrapoler le pourcentage d'infractions non sanctionnées au niveau régional mais confirme la pratique de sous-utilisation des radars par les zones de police.

De plus, les données analysées sont celles transmises par le radar au centre de traitement régional et ne correspondent pas au nombre de perceptions immédiates ou de citations effectivement transmises, en aval du processus, par les autres acteurs de la chaîne de sanction.

Il ressort de ce test que, pour les données dont a pu disposer la Cour des comptes, aux endroits contrôlés, 2 % des véhicules ont dépassé la vitesse tolérée (c'est-à-dire la vitesse maximale autorisée augmentée des marges d'erreur technique et de tolérance). Les données relatives aux véhicules en infraction détectés par un radar fixe n'ont pas été transmises au centre régional de traitement dans 91 % des cas. Le comportement n'a dès lors pas été sanctionné. Ce chiffre s'élève à 7 % pour les radars tronçons.

En 2024, le SPW MI a pu réaliser un exercice similaire pour les routes (hors autoroutes) wallonnes dans leur ensemble. Un ratio de non-transmission analogue (94,7 %) a été obtenu pour les radars installés (420.021 dossiers transmis au CRT pour 5.732.198 dépassements de vitesse au-delà de la marge technique).

4.3 Traitement des infractions

La Cour des comptes a examiné si la Région dispose de données lui permettant d'évaluer si les dépassements de la vitesse autorisée font effectivement l'objet de sanctions. Son examen montre que la Région n'intervient à aucune étape de la chaîne pénale de recouvrement et ne dispose pas des données qui lui permettraient de suivre les étapes du fichier infractionnel.

La police fédérale, via le CRT, traite l'ensemble des fichiers infractionnels transmis par les radars et envoie les perceptions immédiates aux contrevenants. Pour être valable, la perception immédiate doit être envoyée dans un délai de 14 jours maximum après la constatation.

Si l'infraction ne peut faire l'objet d'une perception immédiate, le dossier infractionnel est transmis au parquet d'arrondissement qui décide des suites à y réserver : classement sans suite, proposition d'extinction de l'action pénale par le paiement d'une somme d'argent (transaction), poursuite devant le tribunal de police, etc.

Au sein du SPF Justice, lorsque la perception immédiate ou la proposition de transaction n'a pas été payée à temps et qu'aucun recours n'a été introduit, le procureur du Roi peut délivrer un ordre de paiement (ODP) au contrevenant. Ces ODP sont repris dans des listes exécutoires, c'est-à-dire qui permettent le recouvrement forcé, au sein de chaque parquet, par le procureur du Roi. Les dettes qui figurent sur ces listes sont transférées au SPF Finances qui procède au recouvrement.

Pour les redevables qui ne paient pas spontanément leur ODP, le SPF Finances entreprend des actions de recouvrement, après analyse de leur solvabilité et suivant une stratégie identique à celles prévues pour les autres recouvrements (impôts, etc.).

Depuis la loi du 23 décembre 2021, le parquet de la sécurité routière est chargé du suivi judiciaire uniforme et centralisé des amendes routières soumises à perception immédiate⁶¹.

Les SPF Finances et Justice n'entrent pas dans le périmètre du présent audit. Néanmoins, le 16 juillet 2025, en réponse à un questionnaire, le SPF Finances a fourni la réponse suivante :

« Concrètement le versement des amendes de condamnations régionales se base jusqu'à aujourd'hui sur un système d'avances. Chaque année, le SPF Finances détermine un montant mensuel d'avance pour chaque Région sur base des prévisions des recettes régionales effectuées par le SPF Justice. Une fois par an, le SPF Finances effectue un décompte sur base des recettes réelles de l'année précédente et adapte les avances. [...] Ce système d'avances était nécessaire car la ventilation précise des recettes perçues n'était pas connue (cela nécessitant le développement de Crossborder⁶²). Depuis cette année, il a été constaté que la ventilation des recettes perçues est possible au cent près. Il ne reste que les restitutions qui ne sont pas encore ventilables parfaitement. Dès lors, le SPF Finances va adresser le décompte habituel aux Régions en leur précisant qu'elles recevront maintenant chaque mois les recettes régionales réelles perçues le mois précédent. Il ne s'agira donc plus d'avances mais de recettes réelles. Pour les restitutions, une ventilation sur base des recettes sera effectuée à la fin de chaque année entre le Fédéral et les Régions comme actuellement dans le système d'avances. Ceci le temps d'arriver à obtenir leur ventilation parfaite. »

La Cour des comptes constate que, jusqu'au 16 juillet 2025 au moins, les recettes des amendes routières n'étaient donc pas ventilées précisément : les régions recevaient un document Excel reprenant les totaux des montants des amendes routières par type de perception.

La Région wallonne n'intervient pas sur la chaîne pénale et de recouvrement. Elle n'a pas non plus accès aux données qui lui permettraient de suivre les étapes des fichiers infractionnels. Les capacités de traitement de cette chaîne ont pourtant un impact direct non seulement sur l'effectivité des sanctions, mais aussi sur les recettes du fonds régional. Or, les explications fournies par le SPF Finances lors de l'élaboration des budgets des voies et moyens de 2024 et 2025 font apparaître que la capacité des serveurs a atteint ses limites à la fin de 2021 en raison de l'augmentation du nombre de radars. En 2022 et 2023, les recettes régionales destinées au fonds ont diminué à cause de la surcharge des systèmes (qui a entraîné des pannes fréquentes)⁶³.

⁶¹ Parquet de la sécurité routière, [Compétences, om-mp.be](https://www.compétences.om-mp.be).

⁶² Crossborder est un projet du SPF Justice visant à faciliter l'échange d'informations entre les États membres concernant les infractions en matière de sécurité routière, simplifier la procédure de recouvrement des montants liés aux infractions de roulage ainsi qu'à numériser et automatiser la production des procès-verbaux et leur envoi. Voir : Cour des comptes, [Pilotage de la transformation numérique de la justice par l'État fédéral](https://www.courdescomptes.be), rapport à la Chambre des représentants, Bruxelles, décembre 2024, p. 14, [courdescomptes.be](https://www.courdescomptes.be).

⁶³ Note explicative du 10/09/2023 du SPF Justice sur le budget pluriannuel « Infractions routières régionales 2024 - 2028 ».

Pour répondre au manque de capacité et traiter un volume croissant d'infractions constatées, une contribution des régions au profit des acteurs fédéraux a été proposée sous la forme d'un montant forfaitaire de 4 euros par amende à répartir entre les trois départements (justice, finances et police). Cette contribution viserait à financer les partenaires fédéraux pour les dossiers de circulation régionaux, par l'introduction d'un principe de couverture des coûts.

Ces principes devraient faire l'objet d'un protocole d'accord. Des réunions à ce sujet sont régulièrement organisées avec l'ensemble des acteurs du processus (du constat de l'infraction au paiement de l'amende) : Crossborder, police, justice et SPF Finances. Néanmoins, en l'état actuel de la concertation entre les régions et l'État fédéral, il n'y a pas de protocole d'accord.

La Cour des comptes recommande que la Région wallonne demande à l'État fédéral la convocation d'un comité interministériel Mobilité, Justice, Police et Finances afin de définir un accord de coopération. Un tel accord permettrait à la Région wallonne d'avoir accès aux données nécessaires pour piloter sa politique en matière de sécurité routière et de donner de la transparence aux flux financiers liés aux infractions régionales. Cela inclut tant les données enregistrées par les radars⁶⁴ que les suites réservées aux fichiers infractionnels transmis au CRT.

Le SPW MI et le ministre de la Mobilité soulignent, dans leurs réponses respectives des 28 mai et 22 juin 2026, que les emplacements des radars sont objectivés, que les sanctions dépendent des décisions des services de police et de justice et que quoiqu'il en soit, la pose de radars est efficace en termes de contrôle de la vitesse autorisée et contribue à l'objectif de « zéro mort » à l'horizon 2050.

Recommandation

Demander la convocation d'un comité interministériel Mobilité, Justice, Police et Finances afin de définir un accord de coopération qui permettrait un accès aux données nécessaires au pilotage de sa politique en matière de sécurité routière et la transparence des flux financiers liés aux infractions régionales

⁶⁴ Dans le respect des règles en matière de traitement des données à caractère personnel.

Chapitre 5

Conclusions et recommandations

Plus de dix ans après la dernière réforme de l'État, qui a attribué de nouvelles compétences aux régions en matière de sécurité routière, le gouvernement wallon n'a pas défini un plan stratégique structuré afin d'atteindre l'objectif de « zéro mort » sur les routes en 2050. En outre, son action n'est pas traduite en des objectifs opérationnels précis, mis en œuvre et évalués.

La Région wallonne a reproduit la structure existante au niveau fédéral, s'appuyant sur la convocation d'états généraux pour proposer au ministre les actions à entreprendre pour améliorer la sécurité sur les routes. Les ministres successifs ont annoncé des mesures visant à lutter contre l'insécurité routière, que l'administration a déclinées en actions concrètes. Cependant, l'organe en charge du pilotage des plans n'a jamais rempli pleinement son rôle. Les décisions prises au moment de la régionalisation, tant au niveau organisationnel qu'opérationnel, n'ont pas été évaluées.

La vitesse excessive ou inadaptée est un facteur majeur de survenance et d'aggravation des accidents. L'augmentation du nombre de radars apparaît comme un levier ayant contribué à renforcer la sécurité sur les routes. La Région mise dès lors sur l'augmentation du nombre de radars mais sans garantie sur les conditions de leur utilisation et sans accès aux données qui lui permettraient d'évaluer l'efficacité du dispositif qu'elle finance. Le manque d'alignement entre les niveaux de pouvoir et entre les acteurs en charge de l'exécution des décisions et la faible capacité de la Région à élaborer et suivre une stratégie propre sont autant de difficultés pour mettre en œuvre cette politique.

Dès lors, la Région wallonne n'a pas l'assurance que ces radars sont placés et utilisés aux endroits et aux moments les plus pertinents, ni que les sanctions sont effectives. L'évolution de la part de conducteurs qui respectent les limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau n'est pas mesurée au niveau de la Région wallonne. L'efficacité de l'augmentation du nombre de radars en vue de l'objectif « zéro mort » sur les routes en 2050 est incertaine. Le financement actuel de la politique est peu maîtrisé et manque de transparence. Le coût global des décisions relatives aux radars n'est pas évalué. Le gouvernement définit le niveau acceptable des dépenses du fonds des infractions routières régionales en lien avec l'objectif SEC. Ce niveau dépend par ailleurs des recettes rétrocédées par les autorités fédérales, en l'absence d'une transparence satisfaisante.

À la lumière de ces constats, la Cour des comptes formule les recommandations suivantes.

Thématiques	Recommandations	Destinataires	Voir points
Cadre de la gouvernance	1 Définir un plan stratégique et opérationnel qui clarifie les objectifs poursuivis et les moyens mobilisés ; le piloter et l'évaluer	Ministre en charge de la Sécurité routière	3.1
	2 Veiller à la transparence des choix stratégiques opérés	Ministre en charge de la Sécurité routière	3.1
Mécanismes financiers	3 Clarifier et renforcer le lien entre les dépenses du fonds et les décisions stratégiques et opérationnelles en matière de sécurité routière, par exemple au travers de la note de programmation du Fisir	Ministre en charge de la Sécurité routière SPW MI AWSR	3.2
Dispositifs réglementaires	4 Clarifier le rôle du CSWSR et adopter, à brève échéance, un contrat d'objectifs pour l'AWSR	Ministre en charge de la Sécurité routière	3.3
Installation des radars	5 Poursuivre l'amélioration du processus de sélection des lieux d'installation des radars en incluant l'expertise de l'AWSR et en l'intégrant dans une démarche globale d'analyse des points noirs du réseau	SPW MI AWSR	4.1
	6 Conditionner la mise à disposition de radars à des conditions minimales de fonctionnement par la zone de police et contrôler le respect de celles-ci, par exemple par la production de rapports d'utilisation à destination du SPW MI	SPW MI	4.1
	7 Évaluer l'efficacité du dispositif de contrôle de la vitesse sur l'évolution du comportement des conducteurs, par exemple en finançant l'AWSR pour ce faire	Ministre en charge de la Sécurité routière	4.1
Traitement des infractions	8 Demander la convocation d'un comité interministériel Mobilité, Justice, Police et Finances afin de définir un accord de coopération qui permettrait un accès aux données nécessaires au pilotage de sa politique en matière de sécurité routière et la transparence des flux financiers liés aux infractions régionales	Ministre en charge de la sécurité routière – ministre président	4.3

Annexe 1

Liste, par ordre chronologique, des dispositifs de sécurité routière en vigueur en Wallonie

Liste, par ordre chronologique, des dispositifs de sécurité routière en vigueur en Wallonie

La vision FAST 2030 du gouvernement wallon (2017)⁶⁵ présente la vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2030 : fluidité, accessibilité, santé et sécurité via le transfert modal.

*La stratégie régionale de mobilité « SRM » (2019)⁶⁶ décline en dix orientations stratégiques la vision FAST 2030. Elle comprend une fiche 33 « une mobilité qui ne tue plus », qui présente sept mesures issues de recommandations du CSWSR.

*La déclaration de politique régionale 2019-2024⁶⁷ mentionne la vision « zéro mort sur les routes en 2050 ».

*Le contrat d'administration du SPW 2020-2025⁶⁸ intègre la sécurité via la gestion du réseau (infrastructure). Il ne reprend pas d'objectifs axés sur le comportement des usagers.

*Le plan « mobilité et infrastructure pour tous » (PIMPT) pour 2020-2026⁶⁹, porté par la Sofico et le SPW MI, reprend trois objectifs stratégiques : entretien et rénovation du réseau existant ; transfert modal ; transports en commun et mobilité douce.

*La déclaration de politique régionale de 2024⁷⁰ consacre un chapitre à la mobilité. Le gouvernement wallon y réaffirme inscrire son action dans la « vision zéro » pour 2050. Elle met l'accent sur la recherche de différentes mesures pour assurer « un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et ainsi diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes »⁷¹. Pour lutter contre les vitesses excessives, le gouvernement annonce « le déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales. Le décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière sera mis en œuvre »⁷².

*Le plan de la ministre wallonne de la Sécurité routière de 2021 reprend dix mesures prioritaires, inspirées pour la plupart des conclusions des EGWSR de 2020. Le renforcement du traitement automatisé des infractions (notamment les excès de vitesse), l'augmentation du nombre de radars, le marquage des abords d'écoles ou encore le renforcement de la prévention contre la conduite sous influence en font partie.

⁶⁵ Voir : SPW Mobilité et transports, *Vision FAST 2030*, mobilite.wallonie.be.

⁶⁶ SPW Mobilité et transports, *Stratégie régionale de mobilité (SRM)*, déclinée en deux volets : volet 1- Mobilité des personnes, adopté le 9 septembre 2019, volet 2- Marchandises, adopté le 29 octobre 2020, mobilite.wallonie.be.

⁶⁷ Parlement de Wallonie, 13 septembre 2019, *Déclaration de politique régionale 2019-2024*, 68 p., parlement-wallon.be.

⁶⁸ Gouvernement wallon, *Contrat d'administration 2020-2025 du Service public de Wallonie (SPW)*, 14 octobre 2021, 81 p., spw.wallonie.be.

⁶⁹ Gouvernement wallon, *plan « Mobilité et infrastructures pour tous 2020-2026 »*, juillet 2020, 43 p., infrastructures.wallonie.be.

⁷⁰ Parlement de Wallonie, 15 juillet 2024, *Déclaration de politique régionale 2024-2029*, 71 p., parlement-wallon.be.

⁷¹ Parlement de Wallonie, *ibid.*, voir le point 76 « une sécurité routière vision zéro à l'horizon 2050 » dans le chapitre consacré à la mobilité.

⁷² Parlement de Wallonie, *ibid.*

* Les mesures annoncées par le ministre de la Sécurité routière en 2025 s'axent principalement sur l'installation de 150 nouveaux poteaux qui pourront être équipés de boîtiers radars (100 radars fixes, 40 radars tronçons et 10 radars feux).

* Les EGWSR de 2025 débouchent sur une « proposition de plan d'action 2026-2030 pour des routes plus sûres »⁷³, en quatre axes d'actions prioritaires : adapter l'environnement routier, intégrer la sécurité routière dans le quotidien des Wallons, garantir le respect des règles et favoriser le développement de politiques locales de sécurité routière. Ces axes sont déclinés en 17 mesures. Sept sont adressées à la Région wallonne. Les dix autres relèvent d'autres niveaux de pouvoir. Les mesures wallonnes sont détaillées en actions opérationnelles assorties de fiches qui désignent un pilote et reprennent l'impact attendu, le délai et les indicateurs de mises en œuvre. Le gouvernement wallon a adopté cette proposition en décembre 2025 et a chargé le ministre de la Sécurité routière de la décliner en plans pour ce qui concerne les axes et actions relevant de la Région.

73 États généraux de la sécurité routière en Wallonie 2025, op. cit.

Annexe 2

Réponse du ministre de la Mobilité en charge de la Sécurité routière



FRANÇOIS DESQUESNES
 Vice-Président et Ministre du Territoire,
 des Infrastructures, de la Mobilité
 et des Pouvoirs locaux

Objet : Réaction au rapport d'audit relatif au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes

Madame, Monsieur,

J'ai bien reçu ce 18 mai 2026 votre courrier du 28 avril 2026.

Je vous remercie pour la qualité des échanges qui ont eu lieu lors des entrevues avec mes collaborateurs et pour l'audit que vous avez réalisé sur la politique menée de 2019 à 2024 en Région wallonne en matière de contrôle du respect de la vitesse autorisée.

J'ai pris connaissance, avec le plus grand intérêt, des recommandations formulées dans votre projet de rapport et les axes d'amélioration identifiés qui contribueront sans nul doute à affiner la stratégie du Gouvernement en matière de sécurité routière.

Les éléments d'actualisation et les évolutions récentes, que vous pointez dans votre rapport, démontrent que les décisions prises depuis mon entrée en fonction vont dans le bon sens.

Je souhaite formuler quelques observations visant à préciser ou à nuancer certains points de votre projet de rapport, que vous trouverez, par facilité, en annexe du présent courrier.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Ministre,

François DESQUESNES

Réaction sur l'audit relatif au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes

La vitesse excessive ou inappropriée est un des comportements contribuant aux nombres de victimes graves mais il n'est pas le seul. La conduite sous influence, la distraction et le défaut du port de la ceinture sont les autres « tueurs » de la route.

Le respect des vitesses et la réduction des vitesses sont certes incontournables pour atteindre les objectifs fixés en 2030 et 2050 mais cela ne constitue pas le seul levier d'action du gouvernement wallon.

La sécurité des usagers c'est agir de manière globale sur l'ensemble de ces comportements mais aussi sur la sécurité des infrastructures routières et la sécurité des véhicules.

Une part significative des leviers d'actions relève des compétences fédérales, notamment au travers des moyens dévolus aux actions de la police et de la justice.

p. 8 point 2.1

Les données pour la Wallonie montrent certes la nécessité de maintenir des efforts soutenus mais depuis 2019, le nombre de tués a diminué de 33% et celui des blessés graves de 17%. Compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules par personne et du nombre de kilomètres parcourus, il s'agit d'une évolution significative.

p.12 point 2.3.4 : chaque acteur intervient selon ses compétences en fonction du cadre légal actuel en matière de contrôle des excès de vitesse

p. 13 point 2.4

Les lidars sont également placés sur les chantiers sur routes et autoroutes.

Les dépenses pour l'acquisition des radars en 2025 ont été imputées sur le fond des infractions routières régionales qui doit faire l'objet d'une note programmation validée par le Gouvernement, le budget a bien été alloué pour permettre l'acquisition de 150 radars en 2025. Il est en de même en 2026.

p. 14

Dernier § : le montant de 200,9 millions d'euros concerne les 3 régions et pas seulement la Wallonie

p. 16 point 3.1 2.

Il est utile de préciser que la compétence fragmentée est d'ordre institutionnel, la répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales est complexe mais c'est une réalité institutionnelle qui entraîne effectivement des pratiques divergentes et surtout un risque accru d'inefficacité.

Lors du lancement de la phase 1 du projet Slow Down sur les voiries régionales, les radars ont été sélectionnés sur base d'un recensement des lieux les plus accidentogènes, établi par l'Agence wallonne pour la sécurité routière. De plus, des échanges ont eu lieu avec le Parquet lors des réunions du sub - réseau circulation routière auxquelles participent l'administration et l'AWSR.

point 3.1.3

La sécurité routière est par essence multifactorielle. Il est compliqué d'isoler l'effet d'une mesure spécifique, telle que le contrôle de la vitesse, prise individuellement.

D'autres indicateurs sont utilisés comme la vitesse pratiquée par 85 % des usagers.

p. 17 : raison pour laquelle j'ai souhaité que les EGSR 2025 débouchent sur un plan d'actions avec des indicateurs de mise en œuvre et de résultat, lequel sera prochainement soumis au Gouvernement.

p. 17 point 3.1.4

La méthodologie mise en place depuis 2025 par l'administration pour la sélection des radars permanents est basée sur une priorisation des demandes émanant des zones de police qui complètent un formulaire type et communiquent une série de données et d'informations à l'appui de leur demande (notamment analyse de l'axe routier en amont et en aval, nombre de véhicules vitesse pratiquée...). En quoi cette objectivation serait-elle partielle ?

p.18 la référence faite à « une boîte noire » est issue de l'audit sur le pilotage de la transformation numérique de la justice par l'Etat fédéral. Le terme « boîte noire » y est notamment associé au projet *Crossborder*, relevant exclusivement de l'autorité fédérale.

p.21 l'AWSR s'est prononcé sur la proposition de décret parlementaire déposée au Parlement insérant les articles 2, ter, 16 bis et 18 bis dans le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administrative en matière de sécurité routière.

Le projet de décret en cours de préparation, que je compte déposer en Conseil des Ministres, visant à permettre aux communes de bénéficier des recettes des infractions d'excès de vitesse sur leur réseau local, ne porte pas du tout sur le même mécanisme.

P. 22 le contrat d'objectifs prévu par le décret du 11 avril 2024, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025, est finalisé et sera soumis au Gouvernement.

p. 24 point 4.1.1

En complément des réunions de concertation, des réunions dites CPSR sont organisées régulièrement à l'échelle territoriale.

Elles constituent les moments au cours desquels les zones de police et les communes peuvent aussi formuler leurs besoins de sécurisation au gestionnaire régional.

7e § : quels sont les éléments qui permettent à la Cour d'invoquer que la priorisation des demandes se fait « sans analyse globale du réseau routier » ?

p.29 : une réunion de travail proposant la mise en place d'une coopération interfédérale a eu lieu ce 8 juin 2026, à la suite de plusieurs réunions, courriers et échanges avec mes homologues fédéraux.

p. 30**Conclusions et recommandations**

- 1er § : le constat établi par la Cour ne tient pas compte des éléments d'actualisation pointés au point 3.1.4
- Dernier § :
 - depuis 2025, le choix des emplacements des nouveaux radars est objectivé ;

- les sanctions relèvent des services de police et de la justice ;
- les radars et les radars tronçons contribuent à améliorer la sécurité routière. Selon une étude internationale (Cochrane review), les radars permettent de :
 - Réduire la vitesse moyenne : de 1% à 15%.
 - Diminuer les accidents : tous types : de 8 % à 49 % • Mortels ou graves : de 11 % à 44 %

p. 31

Recommandations

- Recommandation 1 : il est plus exact de mentionner poursuivre la stratégie mise en place par le Gouvernement ou l'affiner au lieu d'élaborer une stratégie
- Recommandation 5 : le processus de sélection des emplacements s'inscrit déjà dans une démarche globale
- Recommandation 8 : cette recommandation est initiée

Ce rapport est disponible uniquement en version électronique
sur courdescomptes.be.



DÉPÔT LÉGAL

D/2026/1128/23

PHOTO DE COUVERTURE

Shutterstock

ADRESSE

Cour des comptes
Rue de la Régence 2
1000 Bruxelles

TÉL.

+32 2 551 81 11

courdescomptes.be