



all for zero

www.all-for-zero.be

All for zero.
Une vision partagée sur
la sécurité routière en Belgique

23 novembre 2021



Contenu

Ensemble vers zéro tué sur les routes	3
1 Contexte.....	4
1.1 Évolution et répartition des décès sur la route.....	4
1.2 Les défis classiques et nouveaux de la sécurité routière.....	6
1.2.1 Points d'attention classiques.....	6
1.2.2 Nouveaux défis en matière de sécurité routière	6
1.2.3 Nouvelles possibilités	7
1.3 Préoccupations spécifiques d'un point de vue régional et fédéral.....	7
1.3.1 Flandre	7
1.3.2 Bruxelles.....	9
1.3.3 Wallonie	10
1.3.4 Fédéral.....	11
2 Fondements et objectifs communs	13
2.1 Six fondements	13
2.2 Vers une approche <i>Safe System</i> de la sécurité routière en Belgique	14
2.3 Dix objectifs communs	15
2.4 Cibles communes	16
2.5 Meilleure performance en matière de sécurité routière	16
3 Domaines prioritaires de coopération	18
3.1 Partager les connaissances	18
3.2 Une réglementation claire et cohérente	19
3.3 Un comportement sûr sur la route	19
3.4 Contrôles et sanctions efficaces	20
4 Opérationnalisation de la coopération.....	21
4.1 Gouvernance et mise en œuvre	21
4.2 Participation citoyenne et partage d'expérience interfédéral.....	21

Ensemble vers zéro tué sur les routes

Chaque semaine en Belgique, 12 personnes meurent dans la circulation et plusieurs centaines sont blessées. Bien que ce chiffre ait diminué au cours des dernières décennies, il reste à un niveau inacceptable. Nous faisons également moins bien que de nombreux autres pays d'Europe. La plupart des accidents de la route sont évitables. C'est donc une tâche sociale importante que de faire quelque chose à ce sujet. Comme cela est reconnu au niveau international, la politique de sécurité routière s'inscrit également dans un contexte plus large de politique de mobilité et de santé - voir notamment les *objectifs de développement durable des Nations unies*, la *déclaration de Stockholm*, le *plan pour la décennie mondiale d'action 2020-2030* et les *objectifs volontaires de l'OMS*.

L'arsenal des mesures visant à accroître la sécurité routière est traditionnellement regroupé en trois catégories (les trois "E") :

- EDUCATION : éducation, formation et sensibilisation
- ENGINEERING : infrastructure routière, technologie des véhicules et télématique
- ENFORCEMENT : contrôles et sanctions (amendes, pénalités, formation, etc.).

En plus de ces leviers classiques pour accroître la sécurité routière, de nouvelles méthodes basées sur la technologie et les données devraient également être utilisées plus souvent. Les compétences nécessaires pour agir se situent souvent dans différents domaines et niveaux politiques. Par conséquent, les gouvernements au niveau fédéral, régional et local doivent travailler ensemble pour obtenir un impact maximal, notamment dans les domaines où les compétences se chevauchent.

Ce document reflète la vision partagée et l'engagement commun des autorités en Belgique pour accroître la sécurité routière. Cette vision commune s'appuie sur les objectifs et les plans d'action régionaux et fédéraux. Les défis sont grands et les objectifs sont ambitieux. La réalisation de cette ambition requiert non seulement un engagement des gouvernements, mais aussi de tous les citoyens. Ensemble vers zéro décès sur les routes.

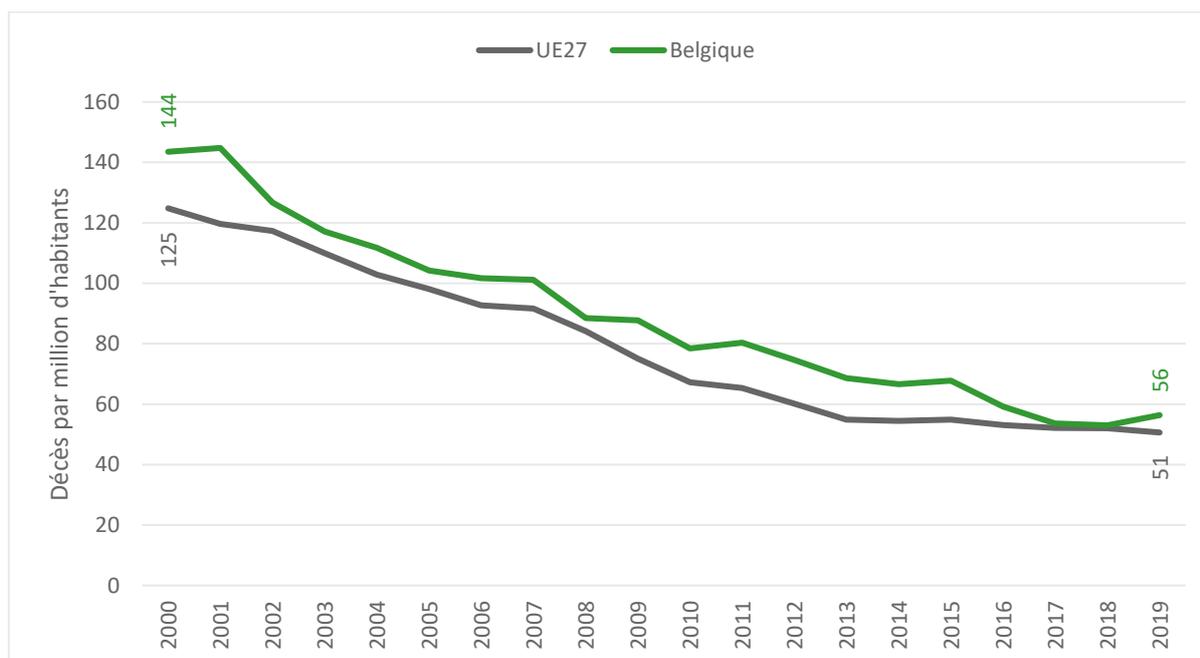
 <p><i>Valérie De Bue</i> <i>Ministre wallonne de la Sécurité routière</i></p>	 <p><i>Georges Gilkinet</i> <i>Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p>
 <p><i>Lydia Peeters</i> <i>Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.</i></p>	 <p><i>Elke Van den Brandt</i> <i>Ministre bruxelloise de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière</i></p>

1 Contexte

1.1 Évolution et répartition des décès sur la route

La **Error! Reference source not found.**, qui représente l'évolution du nombre de victimes de la route par million d'habitants sur une période de 20 ans, montre que la mortalité en Belgique a diminué presque autant que la moyenne européenne sur cette période. En 2019¹, la Belgique a enregistré 56 décès dus à la circulation par million d'habitants, alors que la moyenne européenne était de 51 décès par million d'habitants cette année-là.

Figure 1. Évolution de la mortalité, UE-27, 2000-2019



Source : CARE & EUROSTAT

En 2020, la Belgique a enregistré 499 décès sur les routes. Dans la matrice de collisions ci-dessous, nous montrons les décès dus à la circulation en 2020. Les lignes indiquent le nombre de décédés dans les 30 jours², les colonnes indiquent les causes respectives. La **Error! Reference source not found.** ci-dessous montre que les décès résultant d'un accident impliquant un seul véhicule sont les plus fréquents (124 décédés 30 jours en 2020). Lorsque plusieurs usagers de la route sont impliqués dans un accident mortel, il s'agit le plus souvent d'automobilistes avec des motards, d'automobilistes avec des cyclistes, et d'automobilistes avec des piétons. Toujours pour les motards, 36 décès dus à un accident unilatéral ont été enregistrés en 2020.

La Figure 3 montre la répartition des décès par type d'usagers de la route pour chacune des trois régions (chiffres pour 2019). Elle montre clairement que les distributions sont très différentes. À Bruxelles, les piétons représentent 40 % des décès sur la route, alors que ce chiffre est trois fois moins élevé en Flandre et en Wallonie. Les occupants de voiture représentent près de 60% des

¹ L'année 2019 est prise comme année de référence car l'année 2020 a été, en raison de la pandémie de COVID19, une année très atypique en termes de mobilité et de sécurité routière.

² Décédés 30 jours : somme des décès sur le lieu de l'accident de la route et des personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident (suite à cet accident).

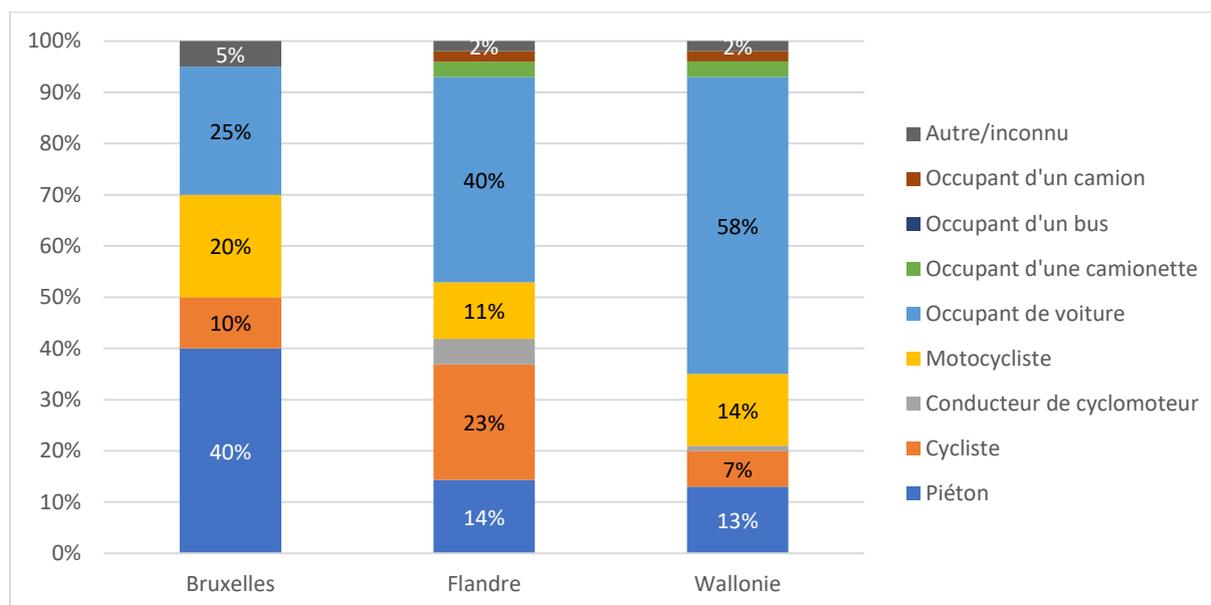
décès sur la route en Wallonie, mais seulement 25% à Bruxelles. En Flandre, près d'un quart des décès sur la route se retrouve parmi les cyclistes.

Figure 2. Matrice des collisions : victimes de la circulation et leurs opposants dans des accidents mortels, Belgique, 2020

		En cas de collision avec ...							
		 Cycliste	 Cyclomotoriste	 Motocycliste	 Voiture	 Camionnette	 Autobus, autocar	 Camion	 Seul
Décédés 30 jours	 Piéton				32	6	3	15	
	 Cycliste	7	1	2	33	9	1	11	17
	 Cyclomotoriste				5			2	5
	 Motocycliste	1		5	39	3		5	36
	 Voiture	1			37	8	3	18	124
	 Camionnette				1			5	4
	 Camion				1			10	6

Source : Statbel (Direction générale des statistiques - Statistics Belgium)

Figure 3. Répartition des décès par type d'usagers de la route - par région (2019)



Source : Statbel (Direction générale des statistiques - Statistics Belgium)

1.2 Les défis classiques et nouveaux de la sécurité routière

1.2.1 Points d'attention classiques

Une sécurité routière élevée est le résultat d'une combinaison de plusieurs facteurs, tels que :

- une infrastructure routière appropriée
- des limitations de vitesse (et leur contrôle)
- des véhicules sûrs
- une bonne éducation routière et une bonne formation des conducteurs
- le comportement sûr des usagers de la route, notamment en ce qui concerne la vitesse appropriée, le respect des autres usagers de la route, l'absence de conduite sous influence et l'utilisation de la ceinture de sécurité, de sièges pour enfants et de casques de moto.

La distraction, notamment par les smartphones et autres *appareils* électroniques, est malheureusement devenue un nouveau « tueur » dans le trafic au cours de la dernière décennie. Certains types d'usagers de la route sont également plus vulnérables que d'autres dans la circulation, comme les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les cyclomotoristes, les jeunes conducteurs et les personnes âgées.

D'un point de vue international, en Belgique, la sécurité technique des véhicules est souvent bonne, et l'infrastructure routière est aussi généralement de bonne qualité. Les régions et les communes connaissent les points problématiques en matière de sécurité routière et disposent de normes et de concepts pour rendre les routes plus sûres – des budgets considérables sont prévus à cet effet, et cela est également planifié pour l'avenir.

Le plus grand défi en Belgique est peut-être la tolérance de la société à l'égard des comportements dangereux et illégaux au volant, notamment la vitesse inadaptée et surtout excessive, l'alcool au volant et l'utilisation de smartphones au volant. Cela entraîne principalement des accidents chez les conducteurs de véhicules motorisés : conducteurs de voitures, de motos, de camionnettes et de camions. Mais il arrive aussi que d'autres usagers de la route adoptent un comportement à risque, comme les piétons qui ignorent les feux rouges et les cyclistes qui roulent trop vite dans les agglomérations.

1.2.2 Nouveaux défis en matière de sécurité routière

Outre les défis "classiques" mentionnés ci-dessus, on assiste à l'émergence de nouveaux phénomènes et de nouvelles tendances dont on pense qu'ils ont un impact négatif sur la sécurité routière. Cela comprend :

- la conduite sous l'influence de drogues et de gaz hilarant
- des voitures plus lourdes et plus grandes (par la taille) (SUV, voitures hybrides)
- l'utilisation de vélos électriques et de vélos-cargos, qui créent une image plus hétérogène du trafic et des vitesses plus variées sur la piste cyclable
- la conduite avec de « nouveaux engins de déplacement » notamment les trottinettes électriques
- les nouvelles sources de distraction telles que les montres connectées et les systèmes d'aide à la conduite qui interagissent avec le conducteur
- l'augmentation des achats en ligne, qui se traduit par un nombre croissant de camionnettes de livraison, de coursiers en cyclomoteur et en bicyclette soumis à la pression de livrer leurs commandes à temps
- un plus grand nombre de cyclistes, ce qui entraîne un trafic plus important sur la piste cyclable et des cyclistes circulant sur la chaussée.

- L'automatisation croissante de certaines tâches de conduite, qui peut entraîner une baisse de la vigilance ; à terme, également la question de la défaillance des systèmes et de la cybersécurité.

Dans un contexte plus large, le désir des seniors de rester mobiles est également une préoccupation, car ils sont plus fragiles et vulnérables aux chutes et aux accidents.

1.2.3 Nouvelles possibilités

Outre les nouveaux défis, il existe également un certain nombre de nouvelles possibilités d'améliorer la sécurité routière. Il s'agit principalement de données, de technologies et d'échanges d'expériences.

L'enregistrement des accidents de la route par la police reste une source de données particulièrement importante pour la politique de sécurité routière. Les mesures comportementales et attitudeles constituent également une source d'information classique. Ces dernières années, plusieurs sources de données supplémentaires sont apparues, qui peuvent aider à identifier les facteurs à l'origine des accidents de la circulation et donc à prendre des mesures pour éliminer ces facteurs ou réduire leur impact. Il peut s'agir, par exemple, de données hospitalières, de données télématiques, d'observations faites par les usagers de la route, de données stockées dans les véhicules ou de données sur les accidents de la circulation provenant des compagnies d'assurance. Il est possible de mieux accéder à ces données et de les relier entre elles afin de mieux comprendre les phénomènes sous-jacents aux accidents de la circulation. La mise en relation et la disponibilité rapide des données relatives aux infractions routières permettront également d'identifier et de sanctionner plus rapidement les récidivistes.

Les nouvelles technologies offrent également des possibilités. En premier lieu, elles peuvent rendre les routes et les voitures plus sûres, par exemple en avertissant les conducteurs en cas de perte d'attention et en limitant ou en empêchant les comportements à risque (par exemple, l'éthylotest antidémarrage, le verrouillage du GSM, l'ISA). Une première étape est déjà franchie puisque plusieurs nouvelles technologies de sécurité seront bientôt incluses dans l'équipement standard des nouveaux véhicules, sous l'impulsion de l'Europe. L'évolution vers des routes "intelligentes" (lisibles par les véhicules automatisés), les systèmes de transport intelligents (STI) et la mobilité intelligente peuvent également contribuer à améliorer la sécurité routière.

Les nouvelles technologies peuvent également être utilisées pour rendre les contrôles de police plus efficaces et plus répandus. C'est déjà le cas pour la vitesse (radars et contrôles d'itinéraires), mais cela pourrait également être possible pour les contrôles de ceinture de sécurité et l'utilisation du téléphone portable au volant.

L'échange d'expériences et de données, notamment entre les pays européens, permet d'accélérer la compréhension des facteurs qui causent ou influencent les accidents de la route, de l'efficacité des mesures spécifiques et des domaines dans lesquels les plus grands progrès peuvent être réalisés.

1.3 Préoccupations spécifiques d'un point de vue régional et fédéral

1.3.1 Flandre

Dans le plan flamand de sécurité routière 2021-2025, l'utilisateur actif de la route (piéton, cycliste...) est central, car pour ce groupe cible, les chiffres n'évoluent pas aussi bien qu'ils le devraient. L'analyse du problème de la sécurité routière en Flandre aboutit à 9 points prioritaires. Il s'agit d'accidents avec des piétons, des cyclistes, des deux-roues motorisés, des usagers inexpérimentés, des

personnes âgées, des camion(nette)s et, bien sûr, des trois « tueurs » que sont la conduite sous influence (alcool, drogues, gaz hilarant,...), la vitesse et la distraction.

Outre les trois cibles connues (nombre de décès dus à la circulation, nombre de blessés graves et nombre d'accidents corporels), le plan actualisé comprend trois nouvelles cibles supplémentaires, à savoir les cyclistes, les piétons et les jeunes conducteurs de voitures. Pour ces six cibles, un pourcentage de réduction de -25% d'ici 2025 et de -50% d'ici 2030 est visé, avec 2019 comme année de référence. En 2040, il ne devrait plus y avoir de décès de piétons ou de cyclistes sur les routes flamandes. La Vision zéro reste l'objectif ultime.

Pour atteindre ces objectifs, un système de circulation intrinsèquement sûr est créé selon l'*approche du système sûr (safe system approach)*. Une attention maximale est accordée à la *norme pour les enfants (kindnorm)* et aux neuf conditions de qualité suivantes :

- des infrastructures sûres et bien entretenues
- une éducation de qualité et une sensibilisation permanente et efficace
- une réglementation claire
- l'engagement, des partenariats forts avec les partenaires de la sécurité routière et la coopération active de tous les usagers de la route.
- la recherche, l'évaluation et le suivi
- une attention permanente aux nouveaux modes de transport et à leur évolution, aux technologies des véhicules et à l'innovation.
- une chaîne de contrôle et sanctions forte et efficace pour une politique d'application de la loi de qualité
- en tenant compte au maximum du cadre classique de réflexion sur le développement de la mobilité durable
- le sentiment subjectif d'(in)sécurité.

Afin d'atteindre ses objectifs, le plan flamand de sécurité routière contient en outre 37 mesures concrètes, dont les plus importantes sont les suivantes:

- davantage d'attention à la qualité, au confort, à la reconnaissance et à l'indulgence des infrastructures cyclables.
- l'accélération du traitement des points dangereux de la liste dynamique
- la priorité à la signalisation lumineuse (feux de signalisation) sans conflit et intelligent
- des passages pour piétons en nombre suffisant, de haute qualité, sûrs et clairement visibles
- l'augmentation du nombre de passages pour piétons à ailettes
- création d'itinéraires et d'environnements scolaires sûrs le long des routes régionales et communales, avec extension aux itinéraires de domicile-travail et de loisirs
- renforcer la sécurité pendant les travaux routiers
- accroître la connaissance des règles de circulation parmi tous les usagers de la route grâce à la ligne d'apprentissage verticale
- assurer le régime de vitesse le plus sûr possible, en tenant compte des piétons et des cyclistes
- aborder la question de l'angle mort sous différents angles
- l'augmentation et l'optimisation du nombre de contrôles et du système de répression de la vitesse excessive et/ou inadaptée, de la conduite sous l'emprise de l'alcool et de drogues, et de la distraction au volant.

1.3.2 Bruxelles

En 2019, à l'occasion de la Déclaration de politique générale, le Gouvernement bruxellois prenait clairement position pour orienter la politique de sécurité routière vers la Vision Zéro [= Safe System]. Ce principe a également guidé l'élaboration du nouveau Plan d'action Sécurité Routière 2021-2030 de Bruxelles Mobilité. La transposition du concept de Vision Zéro à l'objectif zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030 dans les pratiques régionales consiste à construire et entretenir un système de transport et un espace public qui tiennent compte, d'une part, de la vulnérabilité de l'être humain, et d'autre part, des erreurs que ces êtres humains commettent inévitablement, et à améliorer les connaissances, les aptitudes et les attitudes dans le trafic.

Le Gouvernement bruxellois, en approuvant la mise en place de la Ville 30 au 1^{er} janvier 2021, a mis en place la première des conditions de réalisation de cet objectif. Comme prévu dès le départ du projet, le déploiement complet de cette mesure sera poursuivi tant dans le cadre de Good Move (Plan régional de mobilité) que du nouveau Plan d'actions sécurité routière 2021-2030.

Objectifs dans le cadre des spécificités de la Région de Bruxelles-Capitale:

- réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant des piétons
- infléchir l'augmentation du nombre de collisions impliquant des cyclistes
- réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant des motards et cyclomotoristes
- agir sur le nombre et la gravité des collisions impliquant des conducteurs de véhicules lourds
- réduire et maîtriser les vitesses pratiquées, cause et facteur aggravant des conséquences des collisions
- réduire le nombre de collisions n'impliquant qu'un seul usager, sans opposant
- lutter contre la criminalité routière de type « rodéos urbains » qui s'organisent et se diffusent grâce aux réseaux sociaux
- lutter contre la consommation détournée de produits qui altèrent les facultés de se déplacer en toute sécurité (exemple : gaz hilarant)
- assurer l'utilisation en toute sécurité des « nouveaux engins de déplacement ».

Les mesures principales :

- encourager et soutenir les communes à élaborer et mettre en œuvre un plan d'actions Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le plan d'actions régional
- les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer les obligations de la gestion de la sécurité des infrastructures routières
- toute collision mortelle donne lieu à une inspection et un rapport post-collision (région et communes)
- les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales
- communiquer sur les contrôles avant/après, le pourquoi des contrôles, les lieux de contrôle
- les zones à concentration d'accidents sont mises à jour tous les 2 ans, étudiées, planifiées et leur résolution fait l'objet d'un suivi et d'une communication réguliers
- dans le cadre de Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70km/h
- les abords d'écoles offrant des conditions d'accès sûr s'inscrivent dans des routes scolaires et s'intègrent progressivement dans leur quartier.

- organisation de formations enseignants et enfants du primaire et du secondaire (brevets entre autres)
- améliorer les connaissances, les attitudes et capacités de tous pour se déplacer en sécurité.

1.3.3 Wallonie

En 2019, la Déclaration de politique générale du Gouvernement wallon était aussi courte qu'ambitieuse en matière de sécurité routière : diminuer le nombre de décès annuels à 100 en 2030 et atteindre une Vision Zéro en 2050.

Pour ce faire, les Etats généraux de la Sécurité routière ont été avancés en 2020 et ont été accompagnés d'une grande consultation citoyenne sur le thème de la sécurité routière. Dès lors, en décembre dernier, les Etats généraux et plus des 10.000 citoyens consultés ont livré plusieurs propositions pour améliorer la sécurité routière en Wallonie. On a pu constater une réelle volonté d'action et de collaboration à tous les niveaux de pouvoir pour améliorer la sécurité sur nos routes.

Dix mesures prioritaires à court, moyen et long termes ont ainsi été déterminées pour remplir les objectifs. Celles-ci s'ajoutent au travail quotidien mené par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en Wallonie.

En filigrane des priorités, une notion : celle du partage de la route. Elle est essentielle pour diminuer l'insécurité routière et le nombre de victimes sur le réseau routier wallon. Ne nous comportons plus uniquement comme un piéton lorsque nous marchons ou comme un automobiliste lorsque nous circulons en voiture... Devenons les usagers d'une route partagée, conscients des réalités et des dangers de chaque mode de déplacement et bienveillants envers les autres.

Les dix mesures prioritaires sont :

- rendre les traversées plus sûres pour les usagers doux
- réduire les vitesses de circulation dans certaines zones en agglomération
- instaurer des limitations de vitesse dynamiques et établir une cartographie des vitesses pratiquées
- renforcer le traitement automatisé des infractions de roulage
- augmenter le nombre de radars
- promouvoir le recours à la sanction éducative comme alternative aux poursuites ou mesures probatoires
- renforcer et adapter la sensibilisation et les formations en y incluant les nouveaux modes de déplacement
- renforcer la prévention en matière de conduite sous influence de l'alcool
- mettre en place un contrôle technique moto non périodique
- créer un centre de connaissance wallon sur les circonstances et facteurs d'accidents de la route

1.3.4 Fédéral

Certains facteurs sont connus comme étant des causes majeures d'accidents corporels : la vitesse excessive ou inappropriée, la conduite sous l'emprise de l'alcool (un problème plus important en Belgique que dans de nombreux autres pays) et/ou de drogues, et le non-port de la ceinture de sécurité. Ces dernières années, les distractions ont également fait leur apparition, notamment celles causées par l'utilisation de téléphones portables et d'autres appareils électroniques dans le véhicule. Un certain nombre de mesures sont déjà connues pour lutter contre ces types de comportement à risque. Les mesures efficaces qui ont prouvé leur utilité et leur efficacité dans le passé doivent également être maintenues à l'avenir.

Le Gouvernement fédéral s'inscrit dans la logique du *Safe System* et prendra les mesures appropriées dans le cadre de ses compétences, en concertation avec tous les acteurs concernés en Belgique. Concrètement, en Belgique, cela passe par une coopération plus étroite – dans le respect des compétences de chacun – entre les acteurs aux niveaux fédéral, régional, provincial et local et entre les responsables des différents domaines politiques concernés par la sécurité routière : transport, infrastructure, affaires intérieures, justice, santé publique et éducation. Une coopération plus structurelle est également nécessaire avec les ONG actives dans le domaine de la sécurité routière, avec les employeurs et avec les instituts de recherche.

L'objectif ultime de la politique de sécurité routière est de réduire à zéro le nombre de morts et de blessés sur la route. En souscrivant à la déclaration de La Valette du Conseil européen sur la sécurité routière de mars 2017 (Conseil de l'Union européenne, 2017), la Belgique s'est également engagée à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes et le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au scénario de référence en 2020 (en pratique, l'année de référence est désormais considérée comme étant 2019). Il est judicieux de garder à l'esprit une perspective à plus long terme ; en effet, au niveau européen et dans d'autres pays, l'objectif est de parvenir à zéro décès sur les routes en 2050 au plus tard. Pour les personnes gravement blessées, l'objectif est de réduire leur nombre à 10% du chiffre actuel.

En outre, il est logique de formuler également des objectifs quantitatifs pour un certain nombre de facteurs de causalité cruciaux pour les accidents de la route ou leurs conséquences. Au sein de l'UE, le projet Baseline (voir baseline.vias.be) est actuellement en cours, dans le cadre duquel les États membres collectent des données sur les performances en matière de sécurité routière de manière uniforme, sous la forme d'indicateurs de performance clés (KPI). Cependant, les résultats ne seront disponibles qu'à la mi-2022, il est donc difficile de fixer des objectifs dès maintenant. En guise d'alternative temporaire, une réduction de 50% des comportements à risque (excès de vitesse, conduite sous influence d'alcool, non-port de la ceinture de sécurité, distraction avec un téléphone portable, non-port du casque pour les deux-roues motorisés) est donc également proposée comme objectif.

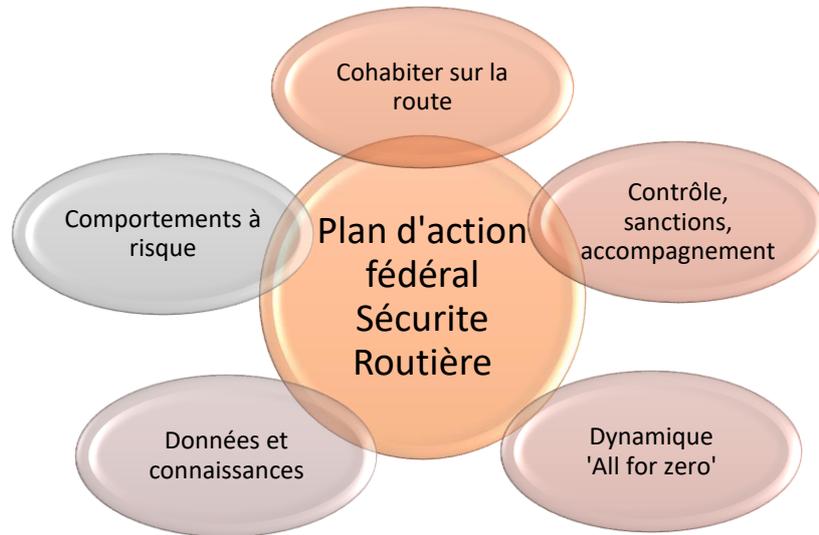
Le plan fédéral contient une série de 32 mesures qui seront mises en œuvre par les autorités fédérales entre 2021 et 2025. Il est le fruit de nombreuses contributions : celles des autorités fédérales directement impliquées dans la mise en place de la stratégie en matière de sécurité routière, celles des partenaires de la Commission fédérale pour la Sécurité routière ainsi que l'apport des citoyens.

Les mesures sont structurées en trois champs d'action prioritaires :

- **Cohabiter sur la route** : l'objectif est de pacifier autant que possible nos routes, viser une saine cohabitation des différents modes de transport
- **Comportements à risque** : les mesures spécifiques visant à lutter contre les principaux comportements qui augmentent l'insécurité routière

- **Contrôle, sanctions, accompagnement et formation** : les suites à donner lorsque des infractions sont commises.

Au-delà de ces trois champs d'action principaux, il convient également de créer une dynamique 'All for zero' engageant tous les citoyens et parties concernées, et de renforcer l'exploitation des données à des fins de sécurité routière ainsi que le financement d'études et de projets de recherche en la matière.

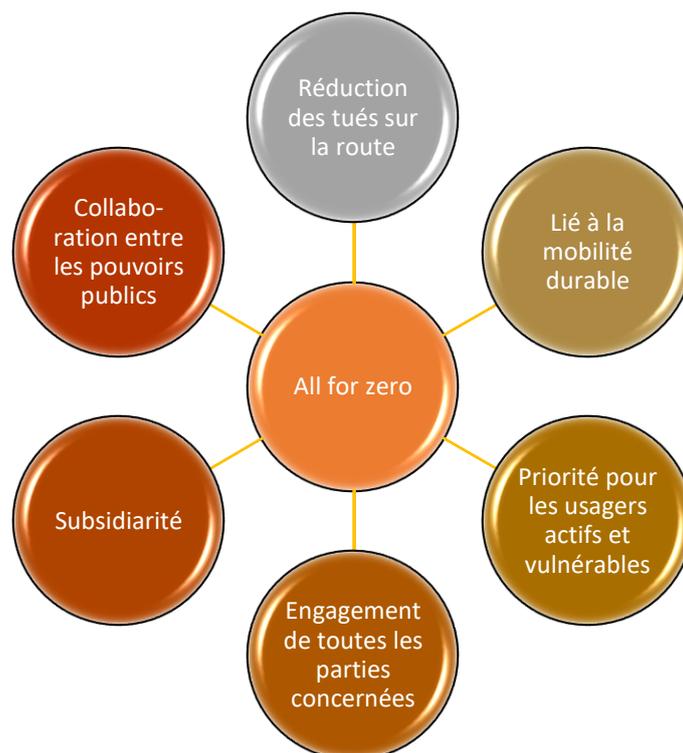


2 Fondements et objectifs communs

2.1 Six fondements

Les six fondements de la vision commune sont:

1. Le nombre élevé de tués et de blessés sur nos routes doit sensiblement **baisser** au cours de la prochaine décennie.
2. La sécurité des **usagers** de la route **actifs et vulnérables** doit être privilégiée.
3. Développer la **mobilité durable** n'est pas réalisable sans améliorer la sécurité routière.
4. L'amélioration de la sécurité routière est une responsabilité et un engagement de **toutes les parties concernées** : non seulement les pouvoirs publics, mais aussi les entreprises, la société civile et les citoyens eux-mêmes.
5. Dans la logique de la **subsidiarité**, les autorités fédérales, régionales et locales ont la responsabilité de prendre des mesures dans leur domaine de compétence.
6. Les pouvoirs publics doivent **collaborer** pour obtenir un impact maximal, en particulier dans les domaines où les compétences sont éparpillées.



2.2 Vers une approche Safe System de la sécurité routière en Belgique

Les accidents mortels et graves sont en grande partie évitables. L'approche du Safe System vise un système plus indulgent. Par exemple, un meilleur équipement des véhicules, une amélioration de l'infrastructure routière et une réduction de la vitesse sont autant d'éléments susceptibles de réduire la fréquence et/ou l'impact des accidents. Ensemble, ils doivent former un ensemble de couches protectrices qui garantissent que, si un élément est défaillant, un autre peut compenser pour éviter le pire.

Figure 1. Principes et composants d'une approche pour un Système sûr (Source : <https://www.road-safety.gov.au/nrss/safe-system>)



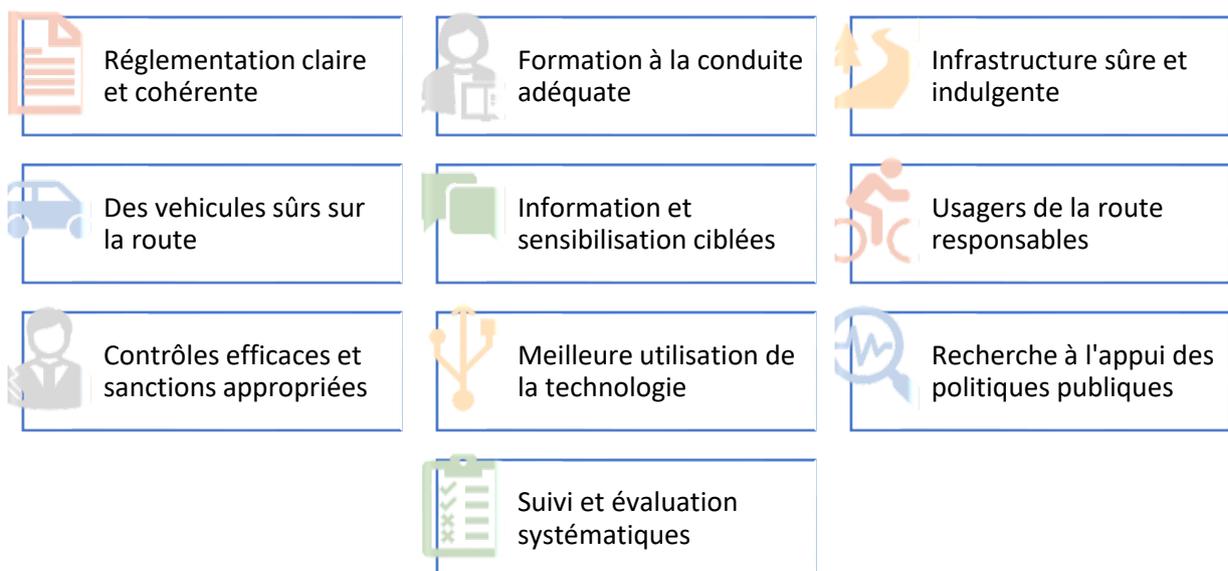
L'expérience à l'étranger montre que l'approche du système sûr exige que tous les acteurs jouent leur rôle de manière coordonnée. Les autorités publiques de tous les secteurs concernés par les objectifs de sécurité routière, notamment les transports et les infrastructures, l'environnement, l'éducation, la police, la santé publique et la justice, doivent coopérer étroitement à tous les niveaux. En outre, toutes les autres parties prenantes ont un rôle crucial à jouer : l'industrie, le secteur des assurances, les associations d'usagers de la route, les ONG, les écoles, les chercheurs et bien d'autres encore. Un système sûr nécessite donc une approche multisectorielle et multidisciplinaire fondée sur des objectifs, y compris un suivi systématique de l'évolution de la sécurité routière.

Les autorités fédérales et régionales s'inscrivent dans cette logique et prendront donc les mesures appropriées dans le cadre de leurs compétences, en concertation avec tous les acteurs concernés en Belgique. Concrètement, en Belgique, cela passe par une coopération plus étroite – dans le respect des compétences de chacun – entre les acteurs aux niveaux fédéral, régional, provincial et local et entre les responsables des différents domaines politiques liés à la sécurité routière. Une coopération plus structurelle avec les ONG actives dans le domaine de la sécurité routière, avec les employeurs et avec les instituts de recherche est également nécessaire.

2.3 Dix objectifs communs

Dans l'approche du Système sûr, les différentes autorités s'engagent, dans le cadre de leurs compétences, à œuvrer en faveur des objectifs généraux suivants :

1. Une réglementation claire et cohérente
2. Une formation (à la conduite) adéquate des usagers de la route
3. Une infrastructure sûre et indulgente
4. Des véhicules sûrs pour tous les usagers de la route
5. Une information et une sensibilisation ciblées
6. Des usagers de la route responsables
7. Des contrôles efficaces et des sanctions appropriées
8. Une meilleure utilisation de la technologie
9. De la recherche à l'appui des politiques publiques
10. Un suivi et une évaluation systématiques



2.4 Cibles communes

En souscrivant à la déclaration de La Valette du Conseil européen sur la sécurité routière de mars 2017 (Conseil de l'Union européenne, 2017), la Belgique s'est engagée à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes ainsi que le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au scénario de référence en 2020 (en pratique, l'année de référence est désormais considérée comme 2019). Il est judicieux de garder à l'esprit une perspective à plus long terme ; en effet, au niveau européen et dans d'autres pays, l'objectif est de parvenir à zéro décès sur les routes en 2050 au plus tard. Pour les personnes gravement blessées, l'objectif est une réduction de 90 % par rapport au chiffre actuel.

Tableau 1. Objectifs pour 2030 et 2050

	Valeur actuelle (2019)	Objectif 2030	Objectif 2050
Nombre de décès sur les routes	644	< 320	0
Nombre de personnes gravement blessées dans la circulation (MAIS3+)	3600	< 1800	< 360

Les régions ont également des objectifs plus spécifiques avec des indicateurs et des cibles supplémentaires pour des groupes cibles spécifiques (de plus amples informations peuvent être trouvées dans les plans régionaux).

2.5 Meilleure performance en matière de sécurité routière

Il serait également utile de fixer des objectifs quantitatifs pour un certain nombre de facteurs de causalité cruciaux pour les accidents de la route ou leurs conséquences. Cependant, les résultats du projet de référence sur les indicateurs clés de performance (KPI) ne seront disponibles qu'à la mi-2022, il est donc difficile de fixer des objectifs dès maintenant. Comme alternative temporaire, un objectif de réduction de 50% pour les comportements à risque (excès de vitesse, conduite sous influence, non-port de la ceinture de sécurité, distraction par téléphone portable, non-port du casque) est donc fixé également (voir Tableau 2). Si l'Union européenne en vient à proposer des objectifs plus spécifiques dans les années à venir, les objectifs belges seront alignés sur ceux-ci.

Dans le domaine des infrastructures routières, il est plus difficile de fixer des objectifs communs, notamment parce qu'il n'existe pas encore de consensus international à ce sujet. L'Union européenne travaille actuellement sur un nouveau système d'évaluation de la sécurité du réseau routier. Une fois la méthodologie finalisée, il convient d'examiner comment les régions peuvent définir des KPI et des objectifs sur cette base. Il est important que la circulation des cyclistes, des cyclomoteuristes et des motocyclistes soit incluse.

Tableau 2. Objectifs en matière de comportement des usagers de la route

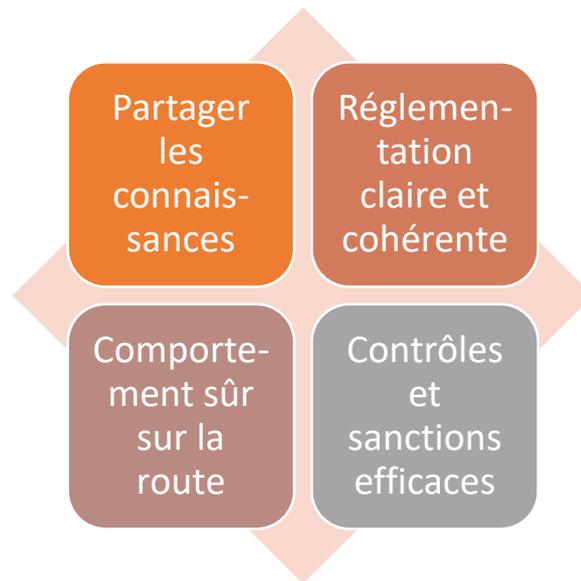
	Objectif 2030	Objectif 2050
Pourcentage de conducteurs dépassant la limite de vitesse	Réduction d'au moins 50% entre 2020 et 2030	Réduction d'au moins 90% entre 2020 et 2050
Pourcentage de conducteurs sous influence (taux d'alcoolémie de 0,5+)		
Pourcentage de conducteurs sans ceinture de sécurité		
Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable		
Pourcentage de motocyclistes et de cyclomotoristes sans casque		

Pour la sécurité du parc automobile, le KPI de la Commission européenne ne prend en compte que les véhicules nouvellement immatriculés. Il semble opportun de développer un KPI qui tienne mieux compte de la composition de l'ensemble du parc automobile en Belgique et, si possible, de la présence de véhicules étrangers sur nos routes.

Pour les soins post-accident, l'objectif est que la Belgique fasse partie des 5 premiers pays de l'UE en ce qui concerne le KPI de la Commission européenne (temps moyen écoulé entre l'appel d'urgence après un accident corporel et l'arrivée des services d'urgence sur le lieu de l'accident).

3 Domaines prioritaires de coopération

La coordination et la coopération sont nécessaires dans plusieurs domaines, tant entre les niveaux fédéral et régional qu'entre les régions elles-mêmes. Il y a quatre grands domaines :



3.1 Partager les connaissances

La sécurité routière est une question complexe car de nombreux facteurs jouent un rôle dans la survenue des accidents et aussi parce que l'efficacité des mesures dépend du contexte spécifique. Pour comprendre ce problème, il faut pouvoir accéder facilement à diverses sources de données et disposer de méthodes d'analyse appropriées pour savoir comment éviter les accidents ou en réduire les conséquences. Les recherches menées à l'étranger peuvent également nous apprendre beaucoup de choses, car des phénomènes et facteurs similaires influencent la sécurité routière. De nombreuses informations sont déjà collectées et analysées au niveau fédéral et régional, mais une coopération et une coordination accrues permettront de mieux utiliser les sources d'information existantes et nouvelles et de partager davantage de connaissances et de points de vue.

Les pistes concrètes de coopération sont :

- mettre en relation différents ensembles de données (par exemple, les données de la police et des hôpitaux)
- réaliser des études et activités de recherche d'intérêt commun (mise en commun des coûts et des résultats), telles que des enquêtes approfondies sur les accidents.
- réaliser des analyse comparatives internationales (tant au niveau national que régional) des mesures et des résultats
- effectuer des mesures d'observation et déterminer les KPI régionaux et nationaux
- rendre les ensembles de données sur la sécurité routière plus accessibles
- échanger les informations sur les objectifs et les composantes des programmes de recherche régionaux et fédéraux dans le domaine de la sécurité routière
- partager systématiquement les résultats de recherches, également avec les partenaires impliqués (parties concernées / associations d'usagers de la route / Commission Fédérale pour la Sécurité routière)
- promouvoir le partage de bonnes pratiques en matière d'identification des infractions entre les zones de police (par exemple, la tolérance zéro pour certaines infractions)

- échanger les expériences sur l'efficacité des sanctions alternatives
- échanger les expériences sur des approches des autorités routières, des procureurs et des tribunaux.

3.2 Une réglementation claire et cohérente

Les réglementations en matière de sécurité routière sont souvent perçues comme complexes ou peu claires par les citoyens, et les usagers de la route ne connaissent pas toutes les règles de la même manière. Il existe également de nouveaux phénomènes tels que l'utilisation de trottinettes électriques ou le développement de véhicules semi-autonomes qui nécessitent une adaptation ou une clarification du code de la route. Il est également important que les usagers de la route soient toujours en mesure de savoir quelles règles s'appliquent et que la signalisation soit claire.

Dans ce contexte, il est logique que les autorités et les parties prenantes fédérales et régionales coopèrent dans un certain nombre de domaines, en particulier pour :

- moderniser et clarifier le code de la route
- optimiser le cadre juridique relatif aux nouveaux modes de transport (tels que les trottinettes électriques)
- coopérer avec les administrations locales sur les régimes de vitesse les plus sûrs possibles dans les agglomérations, en tenant suffisamment compte des usagers actifs de la route
- définir les caractéristiques du "permis de conduire du futur" compte tenu de la différenciation croissante des véhicules, notamment dans le domaine de l'automatisation.
- intégrer l'assistance et le soutien aux victimes de la circulation (médical, psychologique, économique, administratif et juridique).

3.3 Un comportement sûr sur la route

Les comportements dangereux et peu sûrs des usagers de la route sont la principale cause d'accidents et de blessures dans la circulation. Il s'agit principalement de la conduite à une vitesse inadaptée, de la conduite sous influence, de la distraction et du non-port de la ceinture de sécurité. La fatigue ou le fait d'ignorer les feux de signalisation sont également à l'origine de situations dangereuses. Une augmentation significative de la sécurité routière n'est possible que si les usagers de la route ont un comportement moins risqué. Cet objectif peut être atteint par l'éducation, la sensibilisation et les aides technologiques.

Une plus grande coopération et coordination entre les régions et le niveau fédéral est recommandée pour les domaines suivants :

- éviter ou atténuer les conséquences des nouvelles formes de distraction
- prévenir, contrôler de façon systématique et sanctionner la conduite sous l'emprise de drogues et d'autres stimulants comme le protoxyde d'azote
- améliorer le potentiel et éviter les effets secondaires (tels que la distraction) des systèmes ADAS
- mettre en œuvre les applications STI/Smart Mobility (c'est-à-dire la communication entre les véhicules et l'infrastructure)
- s'attaquer au problème de l'angle mort des camions
- promouvoir l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage, tant à titre préventif que pour les délinquants condamnés
- améliorer la sécurité du transport de marchandises par camionnettes en alignant les mesures prises par les différentes autorités (arrimage des charges, temps de conduite et de repos, ...).

3.4 Contrôles et sanctions efficaces

Un élément important d'une politique de sécurité routière appropriée est le contrôle efficace du respect du code de la route et la sanction appropriée des contrevenants, en particulier ceux qui commettent des infractions fréquentes (récidivistes). L'objectif des contrôles est à la fois d'écartier les conducteurs dangereux de la circulation et d'encourager les gens à se comporter de manière sûre. Les sanctions doivent modifier les comportements afin que les usagers de la route commettent moins d'infractions routières à l'avenir.

Les pistes concrètes de coopération sont :

- optimiser les procédures de traitement par la création d'un parquet national de la circulation routière
- permettre aux procureurs et aux tribunaux de police de traiter toutes les infractions enregistrées
- développer une vision commune de la lutte contre la récidive pour les infractions routières (y compris transfrontalières)
- élaboration d'un système de sanctions progressives ou de permis de conduire à points (y compris les infractions locales/régionales)
- élaborer un cadre commun pour les sanctions alternatives telles que la formation
- élargir les sanctions alternatives et la formation
- accroître l'efficacité et l'efficience du contrôle (suppression des quotas de contrôles et des marges de tolérance pour les infractions routières, automatisation du traitement des infractions, etc.)

4 Opérationnalisation de la coopération

4.1 Gouvernance et mise en œuvre

Les mesures suivantes seront prises pour poursuivre la mise en œuvre concrète de la vision et de la stratégie communes "All for zero" :

- mettre en place un comité de pilotage interfédéral pour coordonner les activités dans les quatre domaines
- identifier les thèmes prioritaires pour l'année 2022 et les années suivantes
- désigner une entité chef de file/coordonnatrice pour chacun des thèmes prioritaires
- déterminer les objectifs et le champ d'application, et élaborer un plan d'action et un calendrier de travail pour chaque thème
- demander l'avis de la Commission fédérale pour la Sécurité routière
- organiser une réunion interministérielle annuelle avec une évaluation et un éventuel ajustement de la coopération et des mesures prises.

4.2 Participation citoyenne et partage d'expérience interfédéral

En vue d'une sensibilisation efficace et du renforcement de l'engagement des citoyens, les actions suivantes sont entreprises en concertation entre les autorités régionales et fédérales :

- mettre à jour et enrichir régulièrement le site web www.all-for-zero.be
- renforcer la consultation des parties concernées sur les thèmes et propositions
- effectuer le suivi des projets et événements locaux de sécurité routière qui bénéficient d'un soutien fédéral
- organiser un événement annuel pour l'échange d'expériences et l'évaluation des initiatives et des projets.
- convenir d'une communication et discuter d'un calendrier commun pour certains types d'activités de sensibilisation.