



# **Plan Fédéral de Sécurité Routière**

2021-2025

Version intégrale

## All for zero!

La mobilité est une liberté ! Cette conviction forte guide ma politique en matière de mobilité depuis le début de la législature. Pour faire de cette liberté une réalité, chaque usager de la route, quel que soit le mode de déplacement de son choix, doit se sentir en sécurité lors de ses déplacements. Le constat aujourd'hui est que la route représente encore un danger. Une situation qui n'est en rien une fatalité. Agir ensemble pour faire bouger les lignes de la sécurité routière en Belgique est la raison d'être de ce plan fédéral.

La sécurité sur nos routes est un objectif en soi : chaque décès, chaque personne blessée lors d'un accident est un drame évitable. Elle est aussi une condition nécessaire pour la transition vers une mobilité +durable et +inclusive. Tant que les parents auront peur de laisser leurs enfants se rendre à l'école à vélo ou que des catégories de personnes verront leur mobilité réduite à cause de l'insécurité, notre travail ne sera pas terminé. La protection des usagers actifs et vulnérables est une réelle priorité.

L'agressivité et l'incivisme de certains usagers de la route est un fléau. Non seulement ils renforcent les préjugés mais ils aggravent les frustrations. Plus que jamais, il est indispensable de veiller à une meilleure cohabitation sur la route qui tienne compte des réalités actuelles. Le respect d'autrui passe par la sécurité de l'autre. Or, les comportements à risque, telle que la conduite sous influence sont encore bien trop répandus. Ils sont facilités par une forme de tolérance sociale qui conduit à la banalisation. Ces comportements sont clairement inacceptables.

Les enjeux sont nombreux (vitesse, distraction, récidive, etc.) et les mesures présentées dans ce plan y apportent des réponses concrètes. Ce plan fédéral ne résoudra pas seul tous les problèmes. La sécurité routière est une question de société qui nécessite l'implication de chacun, tant au niveau des autorités que des usagers eux-mêmes. Ce constat ne dilue pas la responsabilité de chacun, elle doit au contraire renforcer notre engagement les uns envers les autres. La dynamique « All for zero » incarne cet engagement commun : tous ensemble, agissons pour faire la vision "zéro tué sur nos routes" une réalité !

Je tiens à remercier tous les experts, membres de l'administration, partenaires et bien sûr les nombreux citoyens qui ont contribué à la réalisation de ce plan fédéral. Leur engagement est un encouragement constant à poursuivre nos efforts pour des routes plus sûres jour après jour.

Georges Gilkinet  
Vice-Premier ministre et ministre de la mobilité



Il est impératif d'améliorer la sécurité routière dans notre pays. Le nombre de victimes de la route est trop élevé. En 2019, avant la crise du coronavirus, ce nombre est remonté à 644.

Avec 56 victimes de la route par million d'habitants en 2019, la mortalité routière en Belgique est bien au-delà de la moyenne Européenne (51). Nous sommes de moins bons élèves que la plupart de nos voisins, notamment les Pays-Bas (34), l'Allemagne (37) et la France (50).

Il est donc de notre devoir de contribuer à l'élaboration de routes plus sûres et de poursuites plus rapides, plus humaines et plus strictes de toutes les infractions routières.

Le plan d'action fédéral pour la sécurité routière résume les actions que nous menons avec le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet et la ministre de l'Intérieur Annelies Verlinden.

Ce plan d'action vise à réduire le nombre d'accidents de la circulation, en augmentant le risque d'être verbalisé et en luttant contre la récidive. Parce que nous voyons que cela fonctionne. Les radars tronçons réduisent de moitié le nombre d'accidents mortels. Nous activons donc des radars tronçons supplémentaires. Il y a actuellement 72 radars tronçons actifs et reliés aux centres régionaux de traitement de la police. Dans les prochains mois, 36 autres radars tronçons seront activés, dont 12 en Wallonie et 24 en Flandre.

Nous réduisons systématiquement les marges de tolérance et les quotas pour les excès de vitesse. Les radars et les radars tronçons doivent être actifs 24h/24 et 7j/7 afin d'augmenter le risque d'être verbalisé pour des conducteurs en excès de vitesse.

L'augmentation du risque d'être verbalisé signifie une augmentation de la charge de travail de la police et de la justice. Nous allons donc organiser plusieurs projets pilotes qui nous permettront de surveiller de près la capacité de traitement de la police et du ministère public, et de graduellement l'augmenter.

Dans le but d'assurer le traitement des dossiers supplémentaires, nous allons engager 45 collaborateurs au niveau des parquets, et 30 collaborateurs dans les Cours et Tribunaux. Aussi, afin de soutenir les parquets dans le traitement administratif des amendes, nous créons un parquet national pour la sécurité routière. Grâce à la centralisation du traitement administratif des amendes routières, les parquets pourront se concentrer sur le traitement des infractions les plus graves.

Nous créons également des outils pour soutenir la police intégrée et le ministère public dans le cadre de leur politique criminelle et de poursuite. Le contrôle numérique des permis de conduire, l'extension de l'utilisation des caméras ANPR et l'identification automatique des récidivistes en sont quelques exemples.

Une chose est sûre : la police et les parquets prennent la sécurité routière très au sérieux. Ensemble, nous nous dirigeons vers une poursuite plus rapide, plus humaine et plus stricte de toutes les infractions routières. De cette façon, nous voulons réduire considérablement le nombre de victimes de la route et rendre nos routes plus sûres.

Vincent Van Quickenborne

Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord



Lorsque les gens se déplacent, la principale question qu'ils se posent est la suivante : quel est le moyen le plus rapide de se rendre du point A au point B ? Je pense que cette question peut être formulée de manière plus ambitieuse, et même qu'elle doit l'être. Je plaide pour qu'à l'avenir, la question devienne : comment puis-je me rendre du point A au point B en toute sécurité, de manière durable et dans les délais ? Je compte faire tout ce qui est en mon pouvoir pour que cela devienne la question principale de chacun à l'avenir.

Ceux qui veulent améliorer la sécurité routière dans notre pays peuvent compter sur mon soutien. C'est l'une de mes principales priorités. L'amélioration de la sécurité routière doit et va devenir une réalité. Surtout si toutes les compétences sont orientées dans la même direction. Cet alignement est essentiel pour soutenir cette ambition. Ce défi nécessite également une approche intégrée : de la prévention (formation et éducation, aménagement des voiries, mesures alternatives, etc.) au contrôle et à la sanction.

La police peut faire plus que verbaliser. La police intégrée travaille en effet à une nouvelle approche de l'insécurité routière en Belgique et collaborera activement avec les Régions. Outre le désormais célèbre marathon de la vitesse et les week-ends sans alcool, notre ambition est de contrôler chaque année un conducteur sur trois.

Nous ne faisons pas cela pour ennuyer les usagers de la route. Au contraire. Nous le faisons par inquiétude, non seulement pour la santé des conducteurs, mais aussi pour celle des passagers et de l'environnement. Car une chose est sûre : la mobilité est un enjeu de cohabitation. Quel que soit votre moyen de transport, vous n'êtes jamais seul sur la route !

C'est pourquoi, nous devons continuer à miser sur un contrôle approfondi et sur la digitalisation, afin que chaque trajet puisse être effectué en toute sécurité. Grâce à ces efforts, nous contribuons à la réalisation du troisième Objectif de Développement Durable (SDG3), qui définit des objectifs en matière de santé et de bien-être. L'un des piliers de cette démarche est la sécurité routière. C'est notre devoir envers tous les usagers de la route.

Annelies Verlinden

Ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique



## Contenu

|  |    |
|--|----|
| All for zero! .....  | 2  |
| 1 Introduction .....   | 6  |
| 2 La sécurité routière dans son contexte général .....   | 7  |
| 2.1 Vers une mobilité plus sûre, plus durable et plus inclusive.....                                   | 7  |
| 2.2 Données et technologies prometteuses .....   | 7  |
| 2.3 Contexte international.....  | 9  |
| 3 Où en sommes-nous en matière de sécurité routière en Belgique ?.....                                 | 10 |
| 3.1 Évolution de la mortalité sur les routes belges depuis 2000 .....                                  | 10 |
| 3.2 Comportement des usagers de la route.....  | 12 |
| 3.2.1 Conduite sous influence.....   | 12 |
| 3.2.2 Vitesse .....  | 12 |
| 3.2.3 Port de la ceinture de sécurité et utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants adapté 14 |    |
| 3.2.4 La distraction au volant .....   | 15 |
| 3.3 Politique de contrôle-sanction.....  | 16 |
| 3.3.1 Amendes routières et risque d'être verbalisé.....  | 16 |
| 3.3.2 Multirécidivistes .....  | 17 |
| 4 Principaux résultats de la participation citoyenne .....   | 18 |
| 4.1 Structure de l'enquête auprès des citoyens .....   | 18 |
| 4.2 Principales conclusions des enquêtes .....   | 18 |
| 4.3 Recommandations formulées lors des panels de citoyens .....  | 20 |
| 4.4 Étapes suivantes .....   | 21 |
| 5 Objectifs du plan d'action fédéral .....   | 22 |
| 5.1 Maintenir des mesures efficaces et efficientes .....   | 22 |
| 5.2 Opter pour le <i>Safe System Approach</i> en Belgique .....  | 22 |
| 5.3 Objectifs pour 2030 et 2050 .....  | 23 |
| 6 Mesures .....  | 24 |
| 6.1 Introduction .....   | 24 |
| 6.2 Mieux cohabiter sur la route .....   | 26 |
| 6.3 Rendre les comportements à risque socialement inacceptables.....                                   | 28 |
| 6.4 Contrôle, sanctions, accompagnement et formations .....  | 31 |
| 6.5 Analyse des données et développement des connaissances.....  | 33 |
| 6.6 La dynamique « All-for-zero » .....  | 35 |
| 7 Mise en œuvre et suivi .....   | 36 |
| 7.1 Poursuite du développement des mesures .....   | 36 |
| 7.2 Le suivi et le rôle de la Commission fédérale de la sécurité routière .....                        | 36 |
| 7.3 Les États généraux de la sécurité routière comme point d'ancrage et catalyseur.....                | 36 |
| Références.....  | 38 |

# 1 Introduction

Il y a vingt ans, la Belgique comptait 1470 morts sur les routes. Malgré diverses mesures, on en dénombrait encore 850 en 2010, ce qui correspondait à 78 décès dus à la circulation par million d'habitants. Avec ce chiffre, la Belgique a obtenu de très mauvais résultats par rapport à la plupart des autres pays d'Europe occidentale. Ces dernières années, le nombre d'accidents mortels de la circulation en Belgique a continué à baisser, mais pas suffisamment pour atteindre l'objectif fixé de réduire de moitié du nombre de décès en dix ans. En 2019 on dénombrait encore 644 décès, soit une augmentation par rapport aux 604 décès de 2018. La tendance à la baisse de ces dernières années a donc été stoppée<sup>1</sup>. En plus des nombreux décès, 47147 personnes ont été blessées dans des accidents de la circulation en 2019. Ce chiffre élevé est même sous-estimé, car il ne concerne que les accidents de la circulation enregistrés par la police.

Ces chiffres restent inacceptables, car la plupart des accidents de la route sont évitables. D'autres pays d'Europe font bien mieux que la Belgique, comme le montre la suite de ce document. Grâce à une approche coordonnée et efficace, il est possible de réduire considérablement le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route. Il s'agit d'une responsabilité conjointe de tous les acteurs.

Le gouvernement fédéral est l'un de ces acteurs. Ce plan d'action fédéral est l'engagement du gouvernement fédéral, dans les domaines où il est compétent, à prendre les mesures nécessaires pour réduire le nombre de blessures et de décès dus à la circulation. De nombreuses organisations et personnes ont contribué à l'élaboration de ce plan. D'une part, les experts des services publics fédéraux (Justice et Affaires intérieures), les membres de la Commission fédérale pour la sécurité routière et l'Institut Vias ont été largement consultés.

Les citoyens ont également eu leur mot à dire. Une plateforme citoyenne a été mise en place, où les citoyens pouvaient s'exprimer sur les problèmes à traiter en priorité et sur les mesures qui leur semblaient les plus appropriées. Près de 5500 personnes se sont inscrites sur la plateforme citoyenne "All for zero". Le nom fait référence à l'ambition de parvenir à terme à zéro décès sur les routes belges, ce qui ne sera possible que si nous y travaillons tous ensemble. Les résultats d'une vaste enquête auprès des citoyens - plus de 5500 questionnaires remplis - et les recommandations des six panels de citoyens, avec un total d'environ 100 citoyens engagés, ont été intégrés dans ce plan d'action fédéral.

Toutefois, ce plan d'action fédéral n'est qu'une partie du puzzle. Avec les plans stratégiques des régions, il sera intégré dans un tout premier plan interfédéral dénommé "*All for zero – Une vision partagée de la sécurité routière en Belgique*", qui sera présenté aux États généraux de la sécurité routière le 23 novembre 2021.

---

<sup>1</sup> Même en 2020 et malgré un contexte sociétal très particulier qui a comprimé les besoins de déplacements, nous ne sommes pas parvenus, avec 499 tués, à atteindre l'objectif que nous nous étions fixé dix ans plus tôt, à savoir un maximum de 440 vies perdues sur nos routes.



## 2 La sécurité routière dans son contexte général

### 2.1 Vers une mobilité plus sûre, plus durable et plus inclusive

Les défis dans le domaine de la sécurité routière ne peuvent être considérés séparément des schémas de mobilité en Belgique et de leur évolution future. Ces dernières années, le volume du trafic automobile a augmenté d'environ 1 % par an, ce qui s'est traduit par une augmentation des embouteillages et du temps perdu sur les routes. Chacun est de plus en plus conscient des conséquences de nos modes de déplacement sur la santé et l'environnement, la marche et le vélo sont en augmentation, et le groupe toujours croissant des personnes âgées souhaite conserver sa mobilité.

Partout en Belgique l'utilisation du vélo a augmenté, en partie grâce au vélo électrique. Récemment, les trottinettes électriques ont commencé à faire leur apparition dans de plus en plus de villes, ce qui sera probablement un phénomène permanent. Plus globalement, la place des deux-roues motorisés dans la mobilité de demain est en pleine mutation. Les systèmes de covoiturage existent mais ne percent pas vraiment. La multimodalité, dans laquelle les différents modes de transport sont mieux coordonnés, ne gagne que lentement du terrain, mais le télétravail est en hausse et restera probablement structurellement ancré après la pandémie de COVID19. Des voitures partiellement autopilotées se profilent à l'horizon, mais on ne sait pas encore quand elles deviendront une composante importante du parc automobile.

Toutes ces évolutions influencent nos habitudes de déplacement, les moyens de transport que nous choisissons, notre comportement sur la route et ce que nous trouvons acceptable - et tout cela a un impact direct sur la sécurité routière. L'évolution vers une mobilité +active et +durable est indéniablement une bonne chose pour la santé, pour la société dans son ensemble et pour l'environnement, mais les piétons et les cyclistes sont également plus vulnérables dans le trafic. Pour parvenir à une mobilité plus durable, il faut donc également améliorer la sécurité routière. Enfin, la mobilité du plus grand nombre ne peut se faire au détriment d'une catégorie des usagers. Les plus jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite doivent également pouvoir bénéficier d'une mobilité +sûre.

### 2.2 Données et technologies prometteuses

La dernière décennie a montré qu'il est de plus en plus difficile de réaliser des progrès importants dans le domaine de la sécurité routière. Les "fruits mûrs" ont déjà été largement cueillis et, comme ailleurs en Europe, il devient de plus en plus difficile de parvenir à une nouvelle réduction du nombre de victimes de la route. Il y a également des évolutions telles que le vieillissement de la population, plus vulnérable dans la circulation, un impact plus important de la distraction liée à l'utilisation des smartphones et autres appareils électroniques dans les véhicules, une augmentation de la conduite sous l'influence de drogues ou d'autres substances, et le succès du vélo électrique, qui provoquent directement ou indirectement une augmentation des accidents de la route.

Tant pour les défis "classiques" (excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, non-port de la ceinture de sécurité) que pour ces nouveaux développements, l'arsenal classique de mesures restera nécessaire mais ne suffira pas à atteindre nos objectifs. Une très forte augmentation du risque d'être pris - par exemple, un triplement des contrôles - pourrait faire la différence, mais elle n'est ni budgétairement ni pratiquement réaliste avec des moyens traditionnels.

Bien qu'elles soulèvent encore des questions légitimes sur le respect de la vie privée, les nouvelles technologies offrent des perspectives permettant d'obtenir des résultats plus rapides et, à long terme, de réduire considérablement le nombre d'accidents de la route. Le 27 novembre 2019, l'Union européenne a adopté le *General Safety Regulation (GSR)* dans le but de réduire drastiquement le nombre de décès, de blessures graves et d'accidents de la route dans l'UE. Cet objectif doit être atteint en intégrant de nouvelles technologies de sécurité dans l'équipement standard des nouveaux véhicules. Ces systèmes vont des dispositifs d'immobilisation en cas d'alcoolémie et des assistants de vitesse intelligents aux systèmes de contrôle de la pression des pneus, aux assistants de changement de voie et à de nombreux autres systèmes intelligents d'aide à la conduite (appelés "systèmes ADAS"). Ces systèmes rendent les véhicules plus sûrs non seulement pour leurs occupants mais aussi pour les autres usagers de la route. Ces nouvelles exigences seront introduites successivement pour les nouveaux modèles de voitures et pour l'immatriculation des véhicules.

Les nouvelles technologies peuvent également faire la différence dans d'autres domaines. Dans le domaine des infrastructures, par exemple, il s'agit de routes "intelligentes", lisibles pour les véhicules (semi-) automatisés, de l'utilisation des STI (systèmes de transport intelligents, par exemple les feux de circulation et l'éclairage intelligents) et des applications de mobilité intelligente (dans lesquelles les véhicules échangent des informations avec d'autres véhicules et avec les autorités routières).

D'autres possibilités existent dans le domaine du contrôle et de la répression, comme les contrôles de tronçons, les caméras intelligentes pour la détection de la distraction et du port de la ceinture de sécurité, les portiques d'alcoolémie (où l'on ne peut pas quitter un site avec un véhicule si l'on conduit sous l'influence de l'alcool), les tests plus rapides de dépistage de l'intoxication aux drogues, le blocage de l'utilisation des téléphones portables au volant, le contrôle de la fatigue, etc.

En lien avec les possibilités technologiques, nous plaidons également pour une meilleure utilisation des données relatives à la sécurité routière et à la mobilité durable. Cela concerne à la fois les sources de données "classiques", telles que l'enregistrement des accidents de la circulation par la police et les données d'observation des comportements à risque dans la circulation, et les sources actuellement sous-utilisées, telles que les données hospitalières anonymisées et les données provenant d'autres bases de données pertinentes. Ces sources de données peuvent être utilisées non seulement pour analyser la sécurité routière, mais aussi pour soutenir des propositions de politiques.

Toutefois, ces nouvelles opportunités appellent quelques commentaires. La technologie seule ne réduira pas l'insécurité routière. Les systèmes de sécurité supplémentaires peuvent distraire le conducteur et réduire son sens des responsabilités ; ils peuvent également augmenter le poids du véhicule. De nouveaux risques apparaissent également dans le domaine de la cybersécurité. Surtout, tous ces technologies impliquent le traitement de données personnelles qui peuvent être sensibles. Le respect strict de la proportionnalité pour ce genre de traitement ainsi qu'une analyse précise des impacts sur la vie privée est un impératif. Les autorités ont donc un rôle de surveillance pour identifier et prévenir les éventuels effets secondaires néfastes. Les compétences politiques en matière de technologie se situent au niveau régional, fédéral et européen.



## 2.3 Contexte international

La sécurité routière est également une préoccupation importante et croissante au niveau international. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2018), en 2016, quelque 1,35 million de personnes sont mortes dans le monde à la suite d'un accident de la route et au moins 50 millions de personnes ont été blessées dans la circulation. Ces chiffres montrent même une tendance à la hausse. Les accidents de la circulation sont la principale cause de décès dans le monde pour la tranche d'âge 5-29 ans. Près de la moitié des personnes tuées dans des accidents de la circulation sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes.

La sécurité routière fait partie des 17 *Sustainable Development Goals* (SDG) des Nations unies (Nations unies, 2016), et plus particulièrement de la cible 3.6 qui stipule que le nombre de personnes impliquées dans des accidents corporels doit être réduit de moitié d'ici 2030. Plusieurs autres SDG ont également des liens avec la sécurité routière, comme l'SDG 3.5 (consommation d'alcool et de drogues), l'SDG 9.1 (bonnes infrastructures), l'SDG 11.2 (accès aux moyens de transport), l'SDG 11.6 (impact environnemental des villes), l'SDG 11.7 (lieux sûrs pour les personnes vulnérables) et l'SDG 16.6 (institutions publiques fiables).

L'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d'ici 2030 est également au cœur de la *déclaration de Stockholm* de février 2020 (Conférence ministérielle sur la sécurité routière, 2020), approuvée par la Belgique et de nombreux autres pays ; cette déclaration a depuis été intégrée dans une résolution des Nations Unies.

Par rapport au reste du monde, l'Europe s'en sort relativement bien, grâce à des mesures ciblées aux niveaux européen, national, régional et local. Toutefois, les progrès en matière de réduction du nombre de tués sur les routes de l'UE ont stagné ces dernières années. L'UE a réaffirmé son objectif ambitieux à long terme d'éliminer les décès sur les routes d'ici 2050. En approuvant la déclaration de La Valette sur la sécurité routière de mars 2017 dans les conclusions du Conseil européen, les ministres européens des transports ont également fixé pour la première fois un objectif visant à réduire de moitié non seulement le nombre de décès sur les routes, mais aussi le nombre de personnes gravement blessées dans l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020<sup>2</sup>(Conseil de l'Union européenne, 2017)<sup>[OBJ]</sup>.

Comme mentionné ci-dessus, l'Union européenne a publié en 2019 le règlement sur la sécurité générale, qui augmentera le niveau de sécurité des véhicules. La Commission européenne plaide résolument en faveur d'une *approche "système sûr"* dans tous les États membres de l'UE, toutes les parties prenantes travaillant ensemble et assumant la responsabilité de traiter tous les facteurs (technologie des véhicules, infrastructure, comportement humain, etc.) de manière coordonnée (Commission européenne, 2019). Pour la Belgique, cela implique entre autres une coopération plus étroite entre le niveau fédéral et les régions.

Ces dernières années, la Commission européenne a également plaidé en faveur d'un meilleur suivi des facteurs de causalité de la sécurité routière, notamment sur la base d'un certain nombre d'indicateurs clés de performance (KPI) déterminés en concertation avec les États membres. Actuellement, un grand projet européen ("Baseline") est en cours, dans lequel de telles données seront collectées à grande échelle, sur la base desquelles des objectifs seront formulés dans ces domaines également (voir [baseline.vias.be](https://baseline.vias.be)). Ce projet est coordonné par l'institut Vias, qui a une longue tradition dans le domaine des mesures comportementales.

---

<sup>2</sup> En raison du caractère atypique de l'année 2020 (pandémie de Covid), la plupart des pays européens et également la Commission européenne utilisent désormais 2019 comme année de référence.

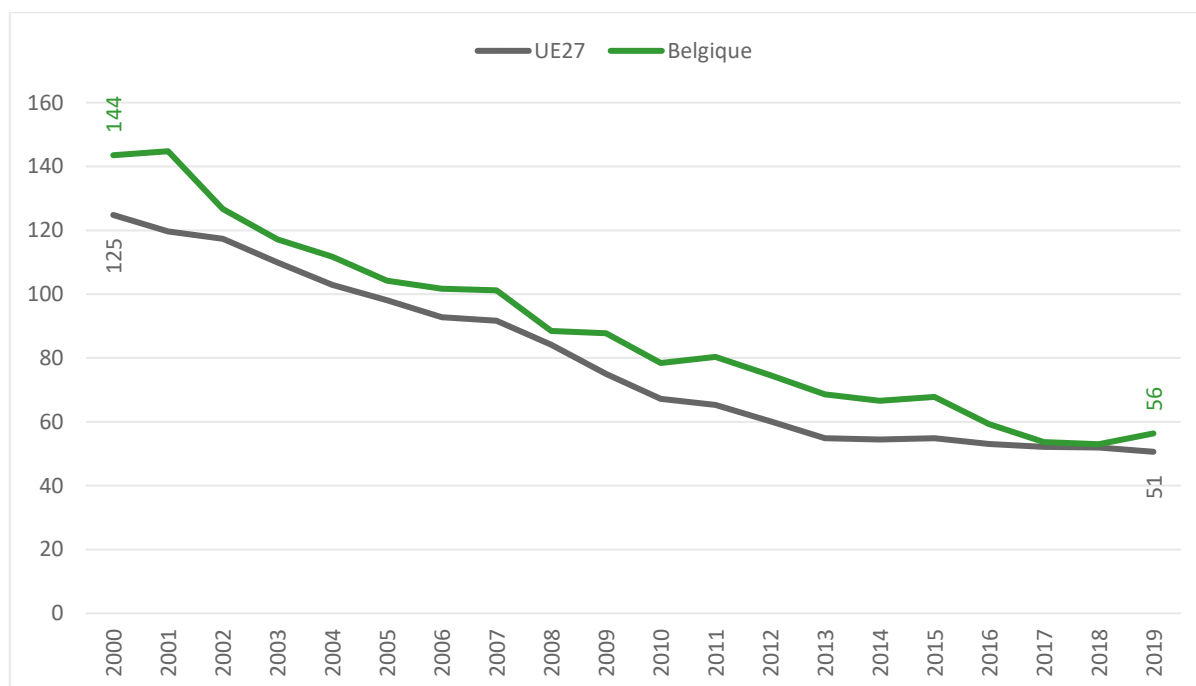
### 3 Où en sommes-nous en matière de sécurité routière en Belgique ?

Suite à la publication de ce plan d'action fédéral, l'institut Vias a préparé un rapport détaillé sur l'état de la sécurité routière en Belgique. Ce rapport peut être téléchargé sur le site de l'institut Vias et sur la plateforme citoyenne "all-for-zero" ([www.all-for-zero.be](http://www.all-for-zero.be)). Ce qui suit est un résumé des conclusions les plus importantes.

#### 3.1 Évolution de la mortalité sur les routes belges depuis 2000

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 2019, 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 collision ci-dessous, nous montrons les décès de 2020. Les lignes indiquent le nombre de décédés dans les 30 jours<sup>3</sup>, les colonnes indiquent les causes respectives. La Figure 1 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 et de motards, d'automobilistes et de

<sup>3</sup> Décès 30 jours : somme des décès dus à la circulation sur le lieu de l'accident et des personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident (suite à cet accident).

cyclistes et d'automobilistes et de piétons. Toujours pour les motards, 36 décès dus à un accident unilatéral ont été enregistrés en 2020.

**Figure 1. Matrice des collisions avec les victimes de la circulation et leurs adversaires impliqués 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 Statistique - Statistics Belgium)

La Belgique obtient des résultats médiocres par rapport aux autres pays européens et même nettement inférieurs à ceux de ses voisins en matière de sécurité routière sur les autoroutes. La densité du réseau routier et la forte intensité du trafic, couplés au fait que les Belges déclarent moins respecter les limitations de vitesse que la moyenne européenne (Holocher & Holte, 2019), l'expliquent en partie, car ces deux facteurs peuvent structurellement entraîner un nombre plus élevé d'accidents.

La composition du trafic en Belgique est assez similaire à celle des autres pays européens et certainement à celle des pays voisins. Il semble cependant que la congestion soit plus élevée en Belgique qu'ailleurs en Europe.

Le parc de véhicules en Belgique est l'un des plus modernes d'Europe. Les véhicules récents sont généralement mieux équipés pour protéger les occupants en cas de collision, et ils sont plus largement dotés de systèmes d'aide à la conduite pour éviter certains accidents. Malheureusement, pour la Belgique, cela n'entraîne pas l'effet positif espéré sur la sécurité routière.

Ces constats nous rappellent que la politique de sécurité routière et celle de la mobilité sont indiscutablement liées. Une politique de mobilité durable, de report modal, de renforcement du rail comme colonne vertébrale de la mobilité et comme alternative à la voiture individuelle contribue également à la sécurité routière.

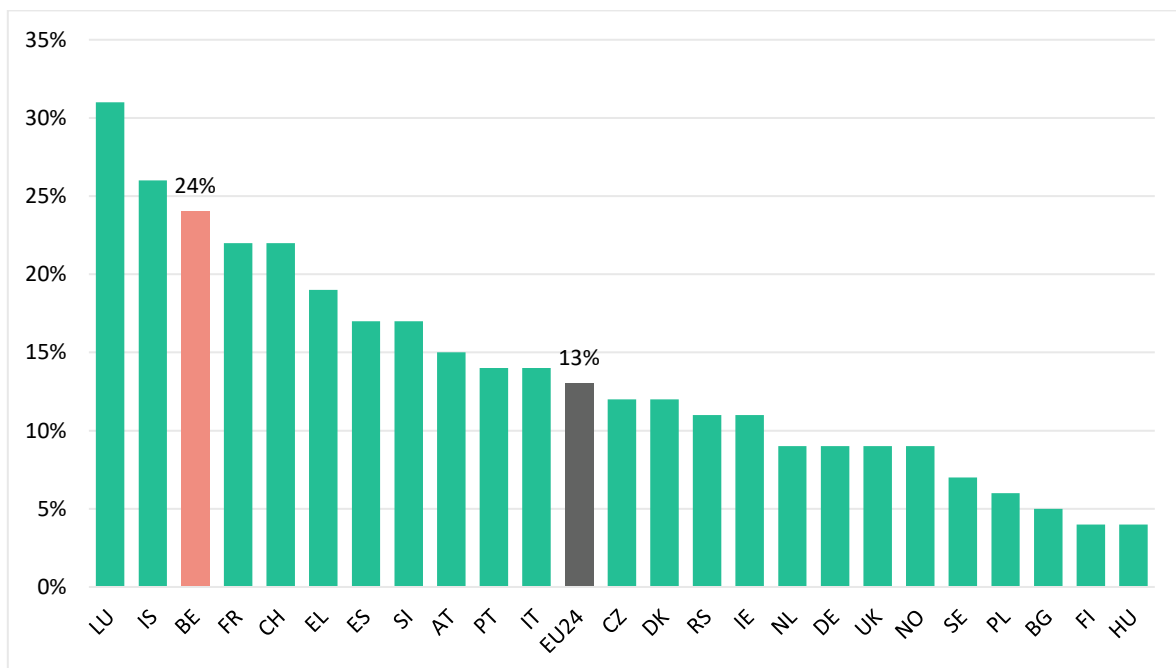
## 3.2 Comportement des usagers de la route

### 3.2.1 Conduite sous influence

Il y a encore beaucoup de progrès à faire en Belgique en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues. En Belgique, la mesure comportementale nationale "Conduite sous l'influence de l'alcool 2019" a montré que près de 1,9 % des conducteurs belges conduisaient avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale de 0,5 g d'alcool par litre de sang. La conduite sous influence est plus fréquente les soirs de semaine et les nuits de week-end. En 2018, 2,8% des hommes ont dépassé la limite légale d'alcool au volant, contre seulement 0,6% des femmes. Lors de la dernière campagne Bob (été 2021), 3,3% des conducteurs ont soufflé positif dans le ballon.

La Belgique est l'un des pays où l'alcool au volant est le plus fréquemment signalé par les conducteurs : 24 % des conducteurs interrogés ont déclaré avoir conduit sous l'emprise de l'alcool au moins une fois au cours des 30 derniers jours en 2019 (voir graphique). La Belgique est également mal classée en ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues : 7 % des conducteurs interrogés ont déclaré avoir conduit sous l'influence de drogues au moins une fois au cours des 30 derniers jours. L'attitude à l'égard de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de drogues est également mauvaise ; les Belges considèrent qu'il est plus acceptable de conduire sous l'emprise de l'alcool que la moyenne européenne.

**Figure 2. Pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir conduit sous l'influence de l'alcool au moins une fois au cours des 30 derniers jours.**



Source : Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)

### 3.2.2 Vitesse

En matière d'infractions de vitesse, la Belgique n'est pas le plus mauvais élève de la classe, même si les résultats ne sont pas bons. Les mesures comportementales montrent qu'en Belgique, 36 % des vitesses observées dans les agglomérations sont supérieures à la limite de vitesse légale. Avec cela, la Belgique fait partie des pays qui obtiennent les meilleurs scores

actuellement disponibles (voir figure 4). Dans la zone 30 km/h, en revanche, la Belgique obtient de mauvais résultats selon les mesures comportementales<sup>4</sup>. Les mesures de vitesse les plus récentes dans les zones 30 ont montré qu'en 2015, près de 90 % des conducteurs belges étaient en excès de vitesse (avec une vitesse moyenne de 43 km/h). Les hommes violent plus souvent les limites de vitesse que les femmes, quel que soit le type de route.

Une enquête menée auprès des conducteurs belges montre que la Belgique obtient de moins bons résultats en matière de vitesse sur tous les types de routes confondus que la moyenne européenne (voir figure 5). Cela signifie que la proportion de conducteurs belges qui disent avoir dépassé la limite de vitesse est supérieure à la moyenne européenne. Il s'agit d'une mesure d'attitude, qui évalue le comportement autodéclaré des conducteurs, et en particulier s'ils ont commis des excès de vitesse au cours des 30 derniers jours.

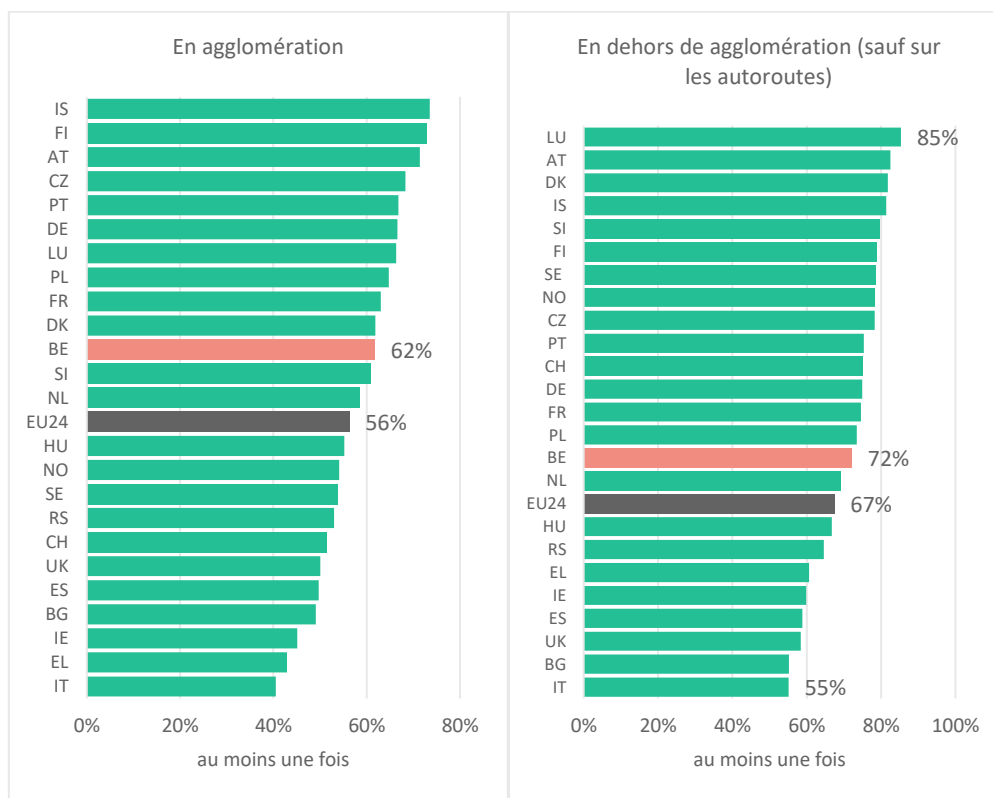
**Figure 3. Pourcentage de conducteurs conduisant plus vite que la limite, selon le type de route.**



Source : ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)

<sup>4</sup> Seules l'Autriche, la Belgique, l'Irlande et la Suisse ont des données disponibles pour les zones 30 km/h.

**Figure 4. Pourcentage de conducteurs ayant dépassé la limite de vitesse au moins une fois au cours des 30 derniers jours, en milieu urbain et rural (hors autoroutes). Source : Holocher & Holte (2019)**



Source : Holocher & Holte (2019)

### 3.2.3 Port de la ceinture de sécurité et utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants adapté

En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, la Belgique obtient de meilleurs résultats que la moyenne européenne, mais des améliorations sont encore possibles, notamment en ce qui concerne l'acceptabilité du non-port de la ceinture. En Belgique, selon la dernière mesure du comportement<sup>5</sup> (2018), 95 % des conducteurs et 86 % des passagers arrière portent la ceinture de sécurité. Notre pays figure ainsi parmi les pays les plus performants. La mesure comportementale liée à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants<sup>6</sup> (2018) a montré que seuls 23% des enfants de moins de 135 cm sont transportés de manière totalement correcte dans un dispositif de retenue adapté. Le pourcentage d'enfants qui ne sont pas sécurisés est encore plus problématique, il est estimé à 13%.

C'est ce qui ressort d'une enquête menée auprès des conducteurs belges. La Belgique obtient de meilleurs résultats (en ce qui concerne le comportement autodéclaré) que la moyenne européenne pour le port de la ceinture de sécurité en tant que conducteur et passager arrière. La non-utilisation de la ceinture de sécurité est plus fréquente chez les hommes que chez les

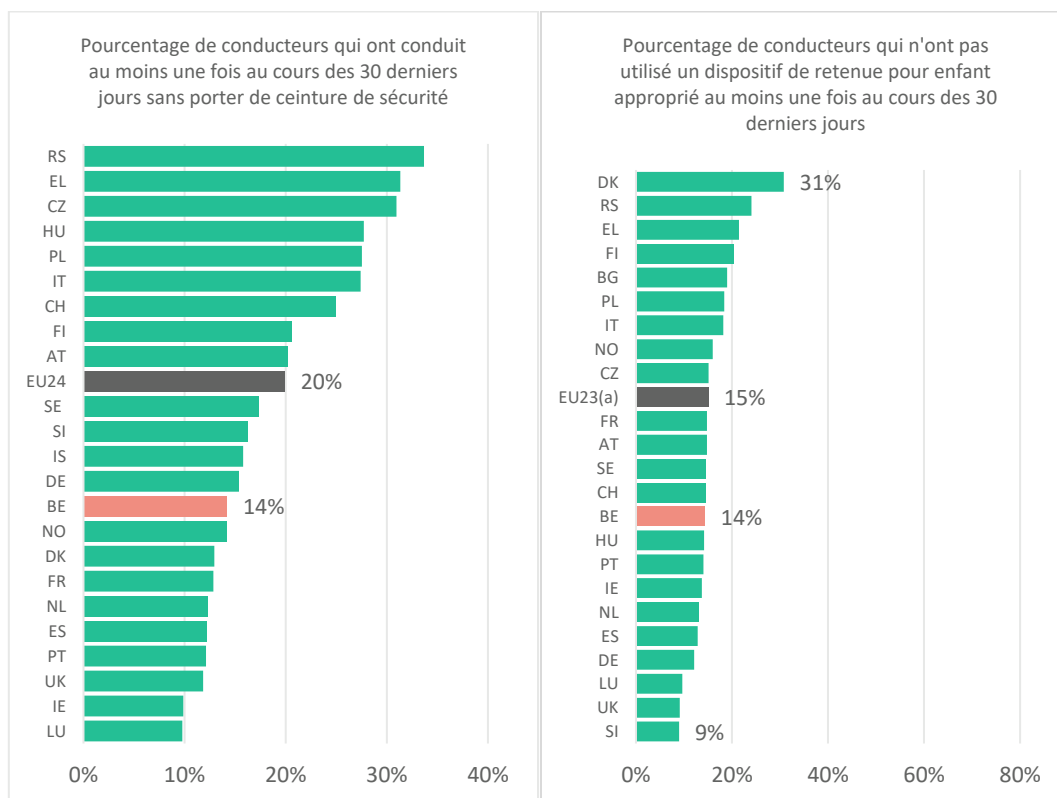
<sup>5</sup> Au cours de la mesure de comportement, les chercheurs vérifient si les personnes dans les voitures qui passent portent leur ceinture de sécurité. Les observations sont effectuées aux intersections, à différents moments de la journée.

<sup>6</sup> En Belgique, il est obligatoire de transporter les enfants de moins de 3 ans et de moins de 1,35 m dans un dispositif de retenue pour enfants homologué.



femmes. En moyenne, 15% des conducteurs européens interrogés transportent des enfants sans utiliser de système de retenue pour enfants. La Belgique, avec 14 %, se situe dans la moyenne européenne.

**Figure 5. Pourcentage de conducteurs ayant déclaré ne pas avoir bouclé leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours et pourcentage de conducteurs ayant déclaré ne pas avoir utilisé un dispositif de retenue pour enfant approprié au moins une fois au cours des 30 derniers jours.**



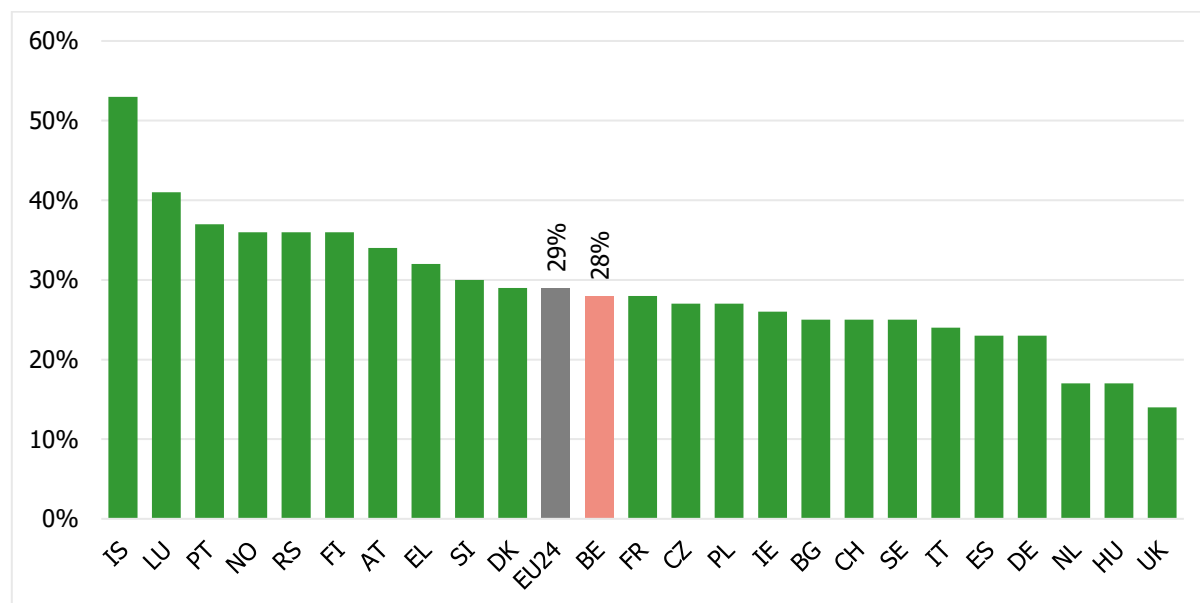
Source : Nakamura et al. (2020)

### 3.2.4 La distraction au volant

Au niveau belge, la mesure comportementale réalisée en 2013 a montré que 8% des conducteurs observés effectuaient un acte potentiellement distrayant au volant. Pour 3,3% d'entre eux, il s'agissait de l'utilisation d'un téléphone portable à la main.

Une enquête montre qu'environ un tiers des conducteurs belges disent lire parfois un message ou un courriel en conduisant, ce qui correspond à la moyenne européenne. La Belgique obtient des résultats similaires à la moyenne européenne en ce qui concerne l'utilisation du téléphone au volant. Là aussi, la marge d'amélioration est grande, compte tenu du fait que la distraction au volant est un phénomène en augmentation. On estime ainsi que le tribut à payer pour le GSM au volant est de minimum 50 tués par an.

**Figure 6. Pourcentage de conducteurs déclarant avoir lu un SMS/e-mail ou consulté des médias sociaux au moins une fois au cours des 30 derniers jours.**



Source : Pires, Areal, & Trigo (2019)

### 3.3 Politique de contrôle-sanction

#### 3.3.1 Amendes routières et risque d'être verbalisé

La Belgique est le deuxième pays où le nombre d'infractions pour excès de vitesse est le plus élevé pour 1000 habitants en Europe ; seuls les Pays-Bas en ont plus. La chance subjective d'être pris (la chance perçue d'être pris) pour un excès de vitesse est également élevée.

Notre pays figure également parmi les plus mauvais élèves en matière de conduite sous l'emprise de l'alcool, avec 4 infractions pour 1000 habitants. Pour la conduite en état d'ivresse, le risque subjectif d'être arrêté est également faible, ce qui signifie que les conducteurs belges estiment que le risque d'être arrêté lorsqu'ils conduisent en état d'ivresse est faible.

Il en va de même pour la distraction au volant : avec 11 infractions pour 1000 conducteurs, la Belgique est l'un des pays les moins performants. La Belgique obtient un score moyen pour les infractions liées au port de la ceinture de sécurité.

**Tableau 1. Nombre d'infractions pour 1 000 habitants et probabilité subjective de se faire prendre pour les comportements à risque que sont l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, la conduite sans ceinture de sécurité et la distraction au volant.**

|   | Nombre d'infractions pour 1000 habitants | Risque subjectif d'être verbalisé |
|---|--|-----------------------------------|
| <b>Vitesse</b>                            | 300                                      | Haute                             |
| <b>Conduite sous influence d'alcool</b>   | 4  | Basse                             |
| <b>conduite sans ceinture de sécurité</b> | 9  | Moyenne                           |
| <b>La distraction au volant</b>           | 11                                       | Basse                             |

Source : Silverans et al. (encore à publier)

### 3.3.2 Multirécidivistes

Plus une personne commet d'infractions au code de la route, plus elle est souvent impliquée dans des accidents de la circulation ; les récidivistes sont donc généralement plus impliqués dans des accidents de la circulation.

Les hommes ont 1,8 fois plus de chances de récidiver que les femmes. L'imposition d'une peine de prison entraîne un risque accru de récidive par rapport à une amende, l'imposition d'une peine avec sursis entraîne également davantage de récidive et enfin, le comportement passé est un prédicteur du comportement futur. Une condamnation antérieure augmente le risque de récidive par un facteur de 1,06 et 10 condamnations antérieures augmentent le risque par un facteur de 10,6.

## 4 Principaux résultats de la participation citoyenne

### 4.1 Structure de l'enquête auprès des citoyens

Dans la perspective de l'élaboration de ce plan d'action fédéral pour la sécurité routière et des Etats Généraux de la Sécurité Routière, le Ministre fédéral de la Mobilité, le SPF Mobilité et Transports et l'Institut Vias ont organisé une enquête citoyenne autour des thèmes suivants :

- **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 participent à l'insécurité routière.
- **Contrôle, sanctions, accompagnement et formation** : les suites à donner lorsque des infractions sont commises.

Deux pistes ont été suivies. Au cours de la période juillet-octobre 2021, une enquête a été menée sur ces trois thèmes. Plus de 5500 enquêtes ont été remplies sur les différents thèmes. Les résultats préliminaires de ces enquêtes ont été pris en compte lors de l'organisation des panels de citoyens en septembre. Elles ont eu lieu à Anvers, Bruxelles, Gand, Louvain, Namur et Liège et ont rassemblé près de 100 participants au total. Les résultats de la participation citoyenne ont contribué à l'élaboration du présent plan d'action fédéral pour la sécurité routière.

Tant les enquêtes que les panels de citoyens ont révélé un niveau élevé de préoccupation pour la sécurité routière parmi les citoyens participants. De nombreuses mesures ont été proposées. Des rapports détaillés sur les résultats de l'enquête et les panels de citoyens sont disponibles sur la plateforme citoyenne "All for zero".

### 4.2 Principales conclusions des enquêtes

Les enquêtes ont mesuré les principales préoccupations, contrariétés et incertitudes en matière de circulation et les solutions aux problèmes de sécurité routière connus ou actuels. Les réponses les plus fréquentes sont résumées ci-dessous.

En ce qui concerne le respect et la courtoisie, les automobilistes sont particulièrement préoccupés par les zones scolaires, la conduite dans l'obscurité (ne pas remarquer les piétons) et l'approche des cyclistes. Les cyclistes pensent à utiliser le bras pour tourner à gauche ou à s'assurer qu'ils sont plus visibles pour les automobilistes. Les utilisateurs de trottinettes sont de plus en plus conscients qu'ils ne doivent pas gêner les piétons. Les personnes interrogées trouvent pour le moins incorrect envers les autres usagers de la route que les automobilistes conduisent sous l'emprise de l'alcool ou de drogues ou n'utilisent pas leurs clignotants, que les cyclistes n'utilisent pas leurs feux dans l'obscurité ou ignorent les feux rouges, et que les cyclistes rapides n'adaptent pas leur vitesse en présence d'autres cyclistes.

De nombreux citoyens semblent éprouver un manque de clarté dans les règles de circulation ou leur signalisation, notamment en ce qui concerne les trottinettes électriques, les skateboards, les limitations de vitesse (par exemple pour les travaux routiers), les rues cyclables, les cycloroutes, les carrefours et les ronds-points. Ils admettent également ne pas toujours respecter certaines règles de circulation, notamment les limitations de vitesse à certains endroits ou en cas de faible trafic, le franchissement d'une ligne blanche continue pour doubler,

la pratique du vélo à contre-sens ou sur la chaussée (même s'il existe une piste cyclable), ou encore le fait de ne pas traverser sur le passage clouté en tant que piéton.

Les participants aux enquêtes ont correctement identifié les principaux comportements à risque des automobilistes dans la circulation, notamment la vitesse, l'alcool au volant et l'utilisation du téléphone portable. La conduite agressive est également fréquemment mentionnée. Il est également frappant de constater que les femmes, plus que les hommes, considèrent l'alcool au volant comme un risque majeur. Les participants ont également souligné que non seulement les automobilistes ont un comportement à risque dans la circulation, mais aussi les autres usagers de la route : les motocyclistes (vitesse, absence de casque), les cyclistes (circulation sans feux, négation des feux rouges) et les piétons (traversée sans regarder, négation des feux rouges).

Selon les participants à l'enquête, les conducteurs de voitures, de bus et de camions devraient être contrôlés plus souvent pour les appels téléphoniques et l'envoi de SMS, le non-respect des clignotants, la conduite agressive, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, les excès de vitesse et le stationnement de voitures sur le trottoir. Pour les cyclistes, un contrôle accru est souhaité sur la conduite sans feux, le non-respect des feux rouges, la conduite sous influence et la non-utilisation de la piste cyclable. En ce qui concerne les piétons, il a été mentionné en particulier le fait de traverser à proximité d'un passage piéton (et non sur le passage) et la négation des feux rouges, et pour les utilisateurs de trottinettes, la vitesse et le stationnement gênant sur le trottoir.

Dans le même ordre d'idées, pour la question de savoir quel comportement doit être puni plus ou le plus sévèrement, les plus fréquemment cités sont : les excès de vitesse en agglomération, l'alcool au volant, l'utilisation du téléphone portable, le délit de fuite, le franchissement d'un feu rouge, les comportements imprudents et agressifs, les refus de priorité, les piétons et cyclistes qui ne respectent pas les règles, toutes les infractions qui mettent en danger les usagers vulnérables, les dépassements sur autoroute et la conduite sur la bande du milieu.

Lorsqu'on les interroge sur les solutions possibles, l'arsenal "classique" de mesures revient spontanément, comme l'augmentation des contrôles, la tolérance zéro pour l'alcool au volant, l'augmentation des amendes, le retrait plus rapide du permis de conduire, l'introduction d'un permis à points, l'imposition d'un éthylotest antidémarrage aux récidivistes, la formation et la sensibilisation. Mais des solutions alternatives et innovantes ont également été proposées, telles que des boîtes noires (Event Data Recorder) dans chaque voiture, des bloqueurs de téléphone portable pour les conducteurs et des sanctions alternatives telles que des formations ou des travaux d'intérêt général dans des centres de réhabilitation pour les délinquants de la route.

Enfin, les groupes qui pensent généralement que les amendes routières sont trop élevées et ceux qui pensent qu'elles sont trop faibles s'équilibrent à peu près. Les hommes sont légèrement plus susceptibles que les femmes de penser que les amendes sont trop élevées, mais les différences sont faibles.

*Sur la plateforme citoyenne, les citoyens pouvaient également publier librement des idées sur les mesures qu'ils jugeaient utiles pour améliorer la sécurité routière. Les autres citoyens pouvaient commenter et/ou indiquer s'ils les appréciaient ou non. Plus de 160 idées ont été postées, suscitant des centaines de commentaires. La sécurité nous concerne tous au quotidien. L'intensité des échanges en témoigne une fois de plus. Il est impossible d'examiner ici toutes*

*ces propositions en détail ; nombre d'entre elles ne concernent pas non plus les compétences fédérales. De nombreuses propositions discutées lors des panels de citoyens (voir ci-dessous) ont également été mises en ligne sur le site, comme le rafraîchissement des connaissances sur le code de la route ou le renforcement des mesures de lutte contre la récidive.*

### **4.3 Recommandations formulées lors des panels de citoyens**

Au cours des panels de citoyens, des dizaines de propositions ont été formulées et argumentées pour renforcer la sécurité routière. Le rapport des panels de citoyens, contenant toutes les mesures discutées, peut être consulté sur le site [all-for-zero.be](http://all-for-zero.be). Les mesures les plus fréquemment mentionnées et certaines propositions frappantes qui se situent au niveau fédéral sont les suivantes :

- En rapport avec le code de la route, la loi sur la circulation routière et le permis de conduire :
  - Simplifier et mettre à jour le code de la route.
  - Créer un meilleur cadre juridique pour l'utilisation et le stationnement des trottinettes électriques.
  - Supprimer le permis de conduire dont la durée de la validité est illimitée et lier le renouvellement de ce document à une formation complémentaire sur les changements du code de la route.
  - Le code de la route doit être connu par tous les usagers de la route.
  - Faire dépendre le permis de conduire du type de véhicule, notamment de son degré d'automatisation.
- En rapport avec l'utilisation de la technologie :
  - En général : utiliser davantage les technologies modernes pour lutter contre les comportements à risque.
  - Généraliser les systèmes ISA (Intelligent Speed Assistance).
  - Empêcher techniquement l'utilisation de smartphones par le conducteur.
  - Obligation plus large, voire généralisation, de l'installation d'un éthylotest anti-démarrage.
- Dans le cadre des contrôles du respect des règles de circulation :
  - Augmenter les chances de se faire prendre et renforcer les contrôles, notamment pour la conduite sous influence et la distraction par smartphone.
  - Utilisation accrue des nouvelles méthodes et technologies de détection des infractions routières.
  - Concentrer les contrôles de police sur les lieux et les contextes où se produisent les comportements les plus risqués.
  - Interdiction des détecteurs de radars et autres systèmes avertissant les usagers de la route des contrôles mobiles.
- Dans le cadre de la sanction des infractions routières :
  - Des jugements plus rapides pour les infractions routières.
  - Recours accru aux sanctions alternatives, telles que les travaux d'intérêt général et la formation.
  - Mise en place d'un permis de conduire à points.
  - Des sanctions plus sévères pour certains types d'infractions routières.
  - Considérer la conduite sous influence comme une infraction pénale.



- D'autres propositions intéressantes :
  - Des règles plus variables et dynamiques (par exemple, la vitesse) en fonction des conditions de circulation.
  - Appliquer aux médicaments des informations concernant leur impact sur la capacité de conduire.

#### **4.4 Étapes suivantes**

Plusieurs des mesures proposées ont été partiellement ou entièrement incluses dans la liste des mesures du chapitre 5 du présent plan d'action fédéral. D'autres idées qui semblent potentiellement intéressantes doivent encore être examinées quant à leur efficacité, leur faisabilité et leur coût.

Des mesures dépassant le cadre strict du plan d'action fédéral ont également été proposées, telles que des mesures dans le domaine des infrastructures (notamment dans les villes), de l'éducation, de la formation des conducteurs et de la sensibilisation dont la responsabilité incombe principalement au niveau régional. Ces propositions seront transmises aux régions et/ou incluses dans le plan interfédéral de sécurité routière.

## 5 Objectifs du plan d'action fédéral

### 5.1 Maintenir des mesures efficaces et efficientes

Certains facteurs sont connus pour être une cause majeure 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 - allant de la détection par caméra des dépassements de la vitesse autorisée, l'interdiction d'utiliser un téléphone sans mains libres, ou encore l'obligation d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs ivres récidivistes. Le cadre juridique entourant la sanction des infractions routières a été progressivement renforcé au cours des deux dernières décennies.

En outre, il reste important de n'autoriser sur nos routes que les véhicules dotés d'équipements de sécurité adéquats et de contrôler la rapidité des interventions médicales en cas d'accident. En d'autres termes, les mesures efficaces qui ont prouvé leur utilité et leur efficacité dans le passé doivent également être maintenues à l'avenir.

### 5.2 Opter pour le *Safe System Approach* en Belgique

Les accidents mortels et les blessures graves sont en grande partie évitables. Le *Safe System Approach* vise un système plus indulgent (ITF, 2016). Un meilleur équipement des véhicules, une amélioration de l'infrastructure routière et une réduction de la vitesse sont par exemple autant d'éléments susceptibles de réduire la fréquence et/ou l'impact des accidents. Ensemble, ils doivent former un ensemble de couches protectrices qui garantit que si un élément est défaillant, un autre peut le compenser pour éviter le pire.

L'expérience à l'étranger montre que le *Safe system approach* 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'utilisateurs, 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.

Le Gouvernement fédéral s'inscrit dans cette logique 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.

La coopération et la coordination entre les régions et le niveau fédéral sera développé dans le plan interfédéral de sécurité routière, auquel ce plan d'action fédéral contribue.

### 5.3 Objectifs pour 2030 et 2050

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](http://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 en état d'ivresse, 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.


**Tableau 1: Objectifs pour 2030 et 2050**

|  | Valeur de référence (2019)                   | Objectif 2030 | Objectif 2050                                |
|--|--|---------------|--|
| Nombre de personnes tués dans la circulation                           | 644  | < 320         | 0  |
| Nombre de personnes gravement blessées (MAIS3+) dans la circulation    | 3600   | < 1800        | < 360  |
| 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 0,05+) |  |               |  |
| Pourcentage de conducteurs sans ceinture de sécurité                   |  |               |  |
| Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable             |  |               |  |
| Pourcentage de deux-roues motorisés sans casque                        |  |               |  |

Ces objectifs ambitieux ne peuvent être atteints qu'en prenant une série de nouvelles mesures, tant au niveau fédéral que régional. Ce qui suit présente les mesures qui seront prises au niveau fédéral.

## 6 Mesures

### 6.1 Introduction

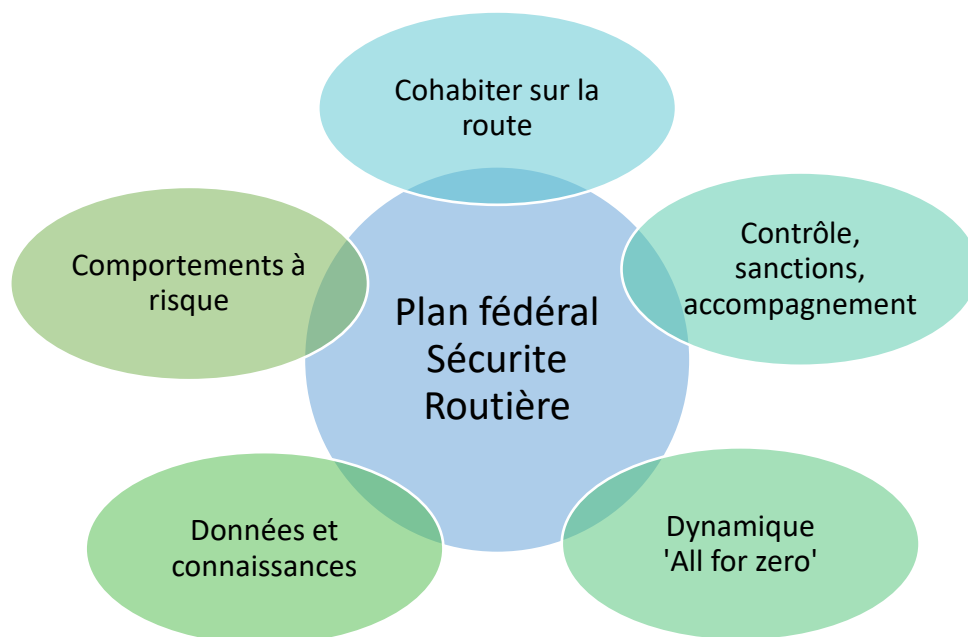
Ce plan contient une série de 32 mesures ambitieuses qui seront mises en œuvre par les autorités fédérales entre 2021 et 2025. Il est le fruit de nombreuses contributions : celles des autorités fédérales directement impliquées dans la mise de la stratégie en matière de sécurité routière, celles des partenaires de la Commission fédérale pour la Sécurité routière ainsi que l'apport des citoyens (voir chapitre 3). Les mesures qui répondent à des recommandations de citoyens sont signalées par le logo suivant : .













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** : nous aborderons ici les mesures spécifiques visant à lutter contre les principaux comportements qui augmentent l'insécurité routière.
- **Contrôle, sanctions, accompagnement et formation** : le troisième volet concerne les suites à donner lorsque des infractions sont commises.

Au-delà de ces trois champs d'action principaux, il convient également de poursuivre 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. Ces éléments sont traités dans une quatrième partie.

Les seules mesures de ce plan d'action fédéral ne suffiront pas à atteindre les objectifs ambitieux fixés collectivement. La sécurité routière n'est pas l'affaire d'un seul gouvernement ou d'une administration. Il s'agit non seulement d'une matière qui a fait l'objet d'une régionalisation partielle mais c'est également un enjeu qui concerne tous les citoyens dans leur mobilité quotidienne. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité promouvoir autant que possible le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes ainsi que la coopération et la recherche de synergies avec les régions. Le volet « All for zero » de ce chapitre reprendra les initiatives concrètes relatives à cette dynamique.



| Résumé des objectifs et mesures                             |   |
|---|---|
| Mieux cohabiter sur la route                                | <p>(1)  Actualiser et clarifier le code de la route</p> <p>(2)  Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables</p> <p>(3) Renforcer la prise en compte du facteur poids des véhicules en matière de sécurité routière</p> <p>(4)  Renforcer les contrôles relatifs aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables</p> <p>(5) Stimuler et faciliter l'utilisation du vélo de service de la police</p> <p>(6)  Pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers</p> <p>(7)  Améliorer la connaissance des usagers</p> |
| Rendre les comportements à risque socialement inacceptables | <p>(8)  Des contrôles plus efficaces et mieux ciblés</p> <p>(9)  Renforcer la lutte contre la conduite sous influence</p> <p>(10)  Lutter contre la distraction au volant</p> <p>(11) Améliorer la sécurité des passages à niveaux</p> <p>(12) Diminuer systématiquement les marges de tolérance pour les infractions de vitesse</p> <p>(13)  Améliorer l'étiquetage des médicaments concernant l'aptitude à la conduite</p> <p>(14) Informer et sensibiliser dans le cadre des contacts avec les contrevenants</p>   |
| Contrôle, sanctions, accompagnement et formations           | <p>(15)  Des sanctions adaptées au danger généré</p> <p>(16) Améliorer l'efficacité des contrôles par le recours à des caméras</p> <p>(17) Poursuivre l'automatisation des contrôles en matière d'assurance</p> <p>(18) Identifier systématiquement les contrevenants</p> <p>(19) Améliorer le traitement des infractions de roulage par la création d'un parquet national</p> <p>(20)  Mettre en place un système de sanction progressif pour lutter contre la récidive</p> <p>(21)  Elargir le recours à des mesures alternatives (formations)</p> <p>(22) Mettre en œuvre la procédure de suspension du permis de conduire quand les amendes ne sont pas payées</p> <p>(23) Faciliter le traitement des infractions de contrevenants étrangers</p>            |
| Analyse des données et développement des connaissances      | <p>(24)  Améliorer nos connaissances par la recherche</p> <p>(25) Améliorer l'exploitation et l'interconnexion des sources de données existantes</p> <p>(26) Explorer et exploiter de nouvelles sources de données et méthodes d'analyse</p>   |
| La dynamique « All-for-zero »                               | <p>(27) Réaliser le premier plan interfédéral de sécurité routière (en étroite coopération avec les régions)</p> <p>(28) Développer le site internet <a href="http://www.all-for-zero.be">www.all-for-zero.be</a></p> <p>(29) Maintenir un dialogue régulier avec les citoyens</p> <p>(30) Stimuler le rôle de la Commission fédérale pour la sécurité routière en tant qu'organe de conseil et d'avis.</p> <p>(31) Organiser des événements locaux relatifs à la sécurité routière (en coopération avec les régions)</p> <p>(32) Organiser un rendez-vous annuel interfédéral de sécurité routière (en coopération avec les régions)</p>   |

## 6.2 Mieux cohabiter sur la route

L'augmentation de notre mobilité et la multiplication des modes de transports mettent sous forte pression l'espace public disponible. Chacun souhaite se mouvoir librement et en toute sécurité. Mais lorsque ces besoins ne sont plus suffisamment assurés, cela peut engendrer de l'agressivité. Il est important de rappeler que nous ne sommes pas définis par notre mode de transport. Nous ne sommes pas des automobilistes ou des piétons ou des cyclistes, nous sommes tour à tour l'un et l'autre en fonction de nos besoins et de notre situation du moment. Mais lorsque nous nous déplaçons à pied ou à vélo nous sommes particulièrement vulnérables. Une première série de mesures visera par conséquent à pacifier la route et à protéger au mieux les usagers actifs et vulnérables.

Cet enjeu est d'autant plus essentiel que les modes de déplacements actifs sont amenés à contribuer à une mobilité plus durable. Les défis qui se présentent à nous face au dérèglement climatique nous imposent d'activer toutes les solutions possibles qui nous permettent de stimuler les modes de déplacement décarbonés. Cet impératif ne peut être rencontré sans agir aussi sur les freins à la pratique de la marche et du vélo qui sont les modes de déplacement les plus vertueux. Et la sécurité sur la route en est clairement un. Voici les mesures proposées pour répondre à cet enjeu :

- (1) Actualiser et clarifier le code de la route : Notre code de la route a été rédigé en 1975, à une époque où la vision de la mobilité et du partage de l'espace public était bien différente de celle d'aujourd'hui. Le texte a été modifié à de très nombreuses reprises depuis lors mais, malgré les efforts entrepris n'a pas encore pu être correctement actualisé.
  - Actualiser et clarifier le code de la route, pour l'ancrer dans la réalité d'aujourd'hui et le rendre plus lisible pour tous les citoyens. Promouvoir les modes de déplacement en tenant compte de leur caractère durable, sur 1, 2, 3 ou 4 roues, et de leur impact sur la sécurité routière. Faire en sorte que le code de la route contribue encore davantage à la sécurité des usagers actifs et vulnérables.
- (2) Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables : Pour mieux prévenir les accidents des usagers actifs et vulnérables, il faut améliorer notre connaissance générale des risques auxquels sont confrontés ces modes spécifiques et en particulier des circonstances et des causes des accidents dans lesquels ils sont impliqués. Pour ce faire, nous souhaitons agir à deux niveaux :
  - Améliorer l'enregistrement et l'analyse des accidents impliquant des piétons et des cyclistes, notamment via les données des hôpitaux. Les données actuellement disponibles ne permettent en effet pas d'identifier suffisamment correctement les causes de accidents impliquant des usagers actifs.
  - Impliquer et mobiliser les associations d'usagers concernées (via la Commission fédérale pour la sécurité routière) en les associant à l'examen et à l'exploitation des enquêtes et études relatives aux accidents impliquant des usagers actifs ou vulnérables et d'échanger les points de vue sur les pistes d'actions possibles.
- (3) Renforcer la prise en compte du facteur poids des véhicules en matière de sécurité routière : le poids des véhicules est un facteur déterminant en matière de sécurité routière,



tout comme la taille du véhicule. Il intervient sur la distance de freinage, sur la maniabilité du véhicule et bien sûr sur la gravité des dommages en cas de collision. L'inflation constante du poids des véhicules, ainsi que de la dimension est une évolution préoccupante non seulement pour l'environnement mais aussi pour la sécurité routière, particulièrement dans les interactions avec les usagers actifs ou vulnérables.

- Sensibiliser sur la problématique du poids et de la dimension des véhicules et sur le rapport poids/puissance et organiser un colloque sur les véhicules légers (Lisa Car).

(4) Renforcer les contrôles relatifs aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables : Certains comportements mettent directement en danger les usagers actifs et vulnérables : stationnement des voitures sur la piste cyclable ou le trottoir, le frôlement des cyclistes, les excès de vitesse dans les agglomérations et les zones 30 où la cohabitation avec les usagers actifs est la plus fréquente, etc.

- Au niveau des contrôles effectués par les services de police, une attention particulière sera portée aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables.

(5) Stimuler et faciliter l'utilisation de vélo de service par la police : Dans les agglomérations, l'usage du vélo par les policiers apporte une réelle plus-value à la sécurité routière : elle permet une meilleure immersion dans l'environnement, une meilleure appréhension des situations rencontrées par les autres usagers actifs et favorise l'accessibilité et donc améliore la cohabitation sur la route.

- Stimuler et faciliter l'utilisation du vélo de service par la police, notamment tout-terrain, dans le cadre philosophique et culturel de la Police Intégrée. L'utilisation du vélo de service est stimulée notamment via des formations spécifiques et devient un moyen d'effectuer des missions de police opérationnelles.

(6) Pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers : Même si la priorité doit être donnée aux infractions qui mettent en danger les autres usagers de la route, le respect mutuel sur la route par tous les usagers, y compris les usagers actifs, est une condition essentielle de la pacification de l'espace public.

- Une attention particulière sera dès lors aussi portée lors des contrôles aux comportements inadaptés, agressifs ou générateurs de conflits et d'insécurité de tous les usagers, y compris par les usagers actifs.

(7) Améliorer la connaissance de la réglementation par les usagers : la législation est parfois méconnue. Son évolution régulière et la complexité de certaines dispositions ne facilite pas la mise à jour des connaissances par les usagers. Cette connaissance est une condition essentielle d'une cohabitation sereine sur la voie publique.

- La législation relative aux trottinettes et aux engins de déplacements motorisés étant parfois méconnue (en ce compris les chaises roulantes électriques et scooters électriques pour personnes à mobilité réduite), améliorer l'information sur la réglementation et la rendre accessible au plus grand public.
- Même si nul n'est censé ignorer la loi, les détenteurs de permis obtenus il y a plus de 20, 30 voire 50 ans ne connaissent pas suffisamment les changements intervenus dans le code de la route. Afin d'améliorer les connaissances des usagers, les personnes qui renouvelleront leur permis de conduire en ligne recevront la possibilité de mettre à jour leurs connaissances des règles de circulation.

### 6.3 Rendre les comportements à risque socialement inacceptables

**Nous devons malheureusement constater d'année en année la persistance de comportements dangereux sur les routes. Que ce soit le non-respect des limites de vitesses, la conduite sous influence d'alcool ou de drogue ou la distraction, ces comportements ont un impact significatif sur les risques d'accident. Ils doivent clairement devenir socialement inacceptables. Pour ce faire, des mesures ciblées par type de comportement sont prévues.**

(8) Des contrôles plus efficaces et mieux ciblés : L'accord de gouvernement vise une augmentation globale de la probabilité d'être contrôlé sur la route. Pour lutter contre les comportements à risque, l'objectif est d'augmenter la probabilité objective et subjective d'être contrôlé pour tous les types de comportements les plus à risque : vitesse excessive, conduite sous influence d'alcool et/ou de drogues, distraction au volant et non-port de la ceinture de sécurité.

- A terme, un tiers des usagers devraient pouvoir être contrôlés chaque année pour ces différents types de comportements à risque. Les contrôles seront orientés sur les zones et moments les plus problématiques, soit là où les accidents sont les plus fréquents et/ou la prévalence des comportements à risque est la plus élevée ("*information led policing*").
- La capacité des centres de traitement régionaux sera également améliorée d'une part par l'automatisation des processus de travail et d'autre part en optimisant le fonctionnement de ces centres de traitement.

(9) Renforcer la lutte contre la conduite sous influence : ce phénomène reste l'un des points noirs de l'insécurité routière en Belgique. La conduite sous influence de drogue ou d'alcool reste bien au-dessus de la moyenne européenne. Surtout, il persiste en Belgique une tolérance sociale bien trop élevée par rapport à ces comportements dangereux. Un renforcement du message et donc des mesures est dès lors nécessaire. Il passera par :

#### **Renforcer l'efficacité des contrôles :**

- Comme indiqué ci-dessus, les contrôles seront mieux orientés de manière à cibler les lieux et les moments les plus problématiques ("*information led policing*").
- En cas d'accident, un test d'alcoolémie est pratiqué sur le conducteur (ou un test sanguin en cas de blessé). Ce principe déjà systématisé pour l'alcool sera étendu à la détection de l'usage de drogue via la checklist drogues et, si celui-ci est positif, via un test salivaire.
- Améliorer l'efficacité opérationnelle des contrôles d'alcoolémie en tenant compte des améliorations technologiques récentes : abaisser le seuil minimal d'air expiré de 1,9l à 1,2l et supprimer la possibilité de solliciter un délai de 15 minutes avant un contrôle d'haleine.

#### **Renforcer les sanctions :**

- Conduite sous l'influence de l'alcool : une grande majorité des constats de conduite sous l'influence de l'alcool concerne des taux d'alcool bien supérieurs à la limite légale. Contrairement aux autres pays européens, la Belgique traite encore trop souvent ces infractions avec de simples amendes. Manifestement ce système ne

suffit pas à faire passer le message. Pour renforcer le signal, nous examinerons de manière prioritaire, avec les autorités compétentes, quelles sanctions complémentaires peuvent amener à un réel changement de comportement.

- Pour la drogue, le recours à la consignation d'une somme d'argent en cas de test salivaire positif sera rendu possible pour les étrangers. Plus généralement, le recours à la consignation sera examiné pour d'autres cas où la perception immédiate est exclue et que cette possibilité renforce la norme sociale et participe à la lutte contre le sentiment d'impunité.

(10) Lutter contre la distraction au volant : La distraction au volant est un phénomène de plus en plus préoccupant. La multiplication des écrans et des sollicitations nuit à la concentration des usagers. Des mesures structurelles sont nécessaires, notamment vu l'évolution rapide et inquiétante de l'utilisation du GSM et de smartphones au volant. Afin de renforcer les moyens de lutte contre ce phénomène, les mesures suivantes seront prises :

- Moderniser la définition relative à la distraction liée au téléphone dans le code de la route (article 8.4) afin de couvrir tous les appareils électroniques dotés d'un écran lorsqu'ils sont utilisés en les tenant en main.
- Lancer dès que possible un projet pilote qui étudiera les pistes techniques concrètes permettant la détection (semi-) automatisée de l'utilisation du GSM au volant et leur potentielle intégration dans les processus de traitement des infractions. Ce projet pilote devra permettre d'affiner l'analyse coûts-bénéfices de ces technologies. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD – DPIA) sera également réalisée afin de répondre aux prescriptions relatives aux traitements des données personnelles.
- Créer le cadre légal nécessaire pour permettre l'identification de l'utilisation du GSM au volant par des moyens semi-automatisés.

La distraction au volant ne se limite pas à l'utilisation du GSM. Toutes les formes de distraction sont potentiellement dangereuses, y compris lorsqu'elles sont liées à des systèmes d'aide à la conduite ou à des dispositifs mains-libres.

- En coopération avec nos partenaires régionaux et internationaux, nous analyserons les données pertinentes afin d'objectiver leur contribution à la sécurité routière dans des conditions d'utilisation réelle.

(11) Améliorer la sécurité des passages à niveaux : les croisements entre les voies de circulations routières et les voies ferroviaires engendrent des risques particuliers. Chaque année, pas loin de 50 accidents ont lieu sur les passages à niveaux entraînant jusqu'à une dizaine de morts. Malheureusement, dans 90% des cas, c'est le comportement des usagers de la route qui est en cause (imprudence et négligence). En collaboration avec Infrabel, plusieurs actions sont en cours ou planifiées pour poursuivre la sécurisation des passages à niveaux :

- Améliorer la procédure applicable à la suppression/création des passages à niveaux ainsi que les outils permettant d'objectiver la « dangerosité » d'un passage à niveau.
- Adapter la législation pour autoriser le marquage au sol en damier des passages à niveaux et pour autoriser l'utilisation de caméras ANPR (reconnaissance de plaques d'immatriculation) afin de faciliter le contrôle-sanction des franchissements abusifs.

- Introduire un système d’amendes administratives pour les infractions à la réglementation relative aux dispositifs de sécurité aux passages à niveaux.
- (12) Diminuer systématiquement (voire supprimer) les quotas et la marge de tolérance opérationnelle pour les infractions de vitesse : Les parquets en charge de la poursuite des infractions de roulage sont régulièrement débordés par la masse des affaires à traiter. Cette situation mène dans certains cas les parquets concernés à limiter le nombre de cas (quotas) ou à ne traiter que les infractions de vitesse les plus graves en appliquant une marge de tolérance. Sachant que la vitesse reste le principal facteur d’accident sur nos routes, il importe de modifier cette pratique.
- Grâce à la création d’un parquet national (voir plus loin), les quotas et la marge de tolérance opérationnelle pourront être systématiquement diminués voire supprimés.
- (13) Améliorer l’étiquetage des médicaments : Les effets de certains médicaments sur l’aptitude à la conduite sont encore insuffisamment connus par la population.
- Développer un étiquetage simple à appliquer sur les médicaments qui facilite la compréhension des risques par les consommateurs.
- (14) Informer et sensibiliser : la sensibilisation et la formation en matière de sécurité routière sont des compétences régionales. Les autorités fédérales disposent cependant de canaux privilégiés pour la diffusion d’informations, notamment dans le cadre des contacts avec les contrevenants : il s’agit principalement des courriers relatifs aux perceptions immédiates et du site web dédié au paiement des amendes ([www.amendesroutieres.be](http://www.amendesroutieres.be), bientôt <https://justonweb.be/fines>). En collaboration avec les régions et les autres parties concernées (SPF Justice, Vias institute), il convient d’exploiter le plus efficacement possible ces canaux pour diffuser des informations qui contribuent à l’amélioration de la sécurité routière :
- Evaluer les fiches de sensibilisation actuellement envoyées aux contrevenants en annexe du courrier de perception immédiate et développer de nouveaux contenus.
  - Développer de nouveaux formats de messages informatifs et de sensibilisation sur le site web dédié au paiement des amendes routières ([www.amendesroutieres.be](http://www.amendesroutieres.be), bientôt <https://justonweb.be/fines>). Cela pourrait prendre la forme de vidéos informatives.

## 6.4 Contrôle, sanctions, accompagnement et formations

**Ce troisième volet concerne les suites à donner lorsque des infractions sont commises. Les mécanismes de contrôle-sanction ont beaucoup évolué ces dernières années. Parmi les évolutions les plus significatives, citons la récidive croisée introduite en 2015 qui permet de sanctionner plus sévèrement la récidive d'infractions graves ou encore le mécanisme de perception immédiate qui a automatisé le traitement d'une série d'autres infractions. Mais ces mécanismes doivent encore évoluer afin d'induire un changement de comportement. Cela passera par un système plus efficace de lutte contre la récidive et par le recours plus régulier à des formations alternatives.**

(15) Des sanctions adaptées au danger généré : le législateur a introduit quatre degrés d'infractions. La catégorisation a été réalisée en 2005 et a connu plusieurs modifications depuis lors. Il convient de vérifier la cohérence générale du système, en tenant compte de la vulnérabilité de certaines catégories d'usagers.

- Réexaminer les degrés d'infractions et les sanctions qui y sont liées pour veiller à adapter le niveau de sanction à la hauteur du danger généré, en particulier en ce qui concerne les usagers plus vulnérables.

(16) Améliorer l'efficacité des contrôles par le recours à des caméras intelligentes : Les contrôles de vitesse et de franchissement de feux rouges sont désormais largement automatisés. Le recours à des radars couplés à des caméras ANPR (reconnaissance de plaques d'immatriculation) a permis d'automatiser le traitement de ce type d'infraction. Grâce à ces systèmes, le taux de contrôle en matière de vitesse en Belgique se situe dans la moyenne supérieure européenne. A l'avenir, les contrôles d'autres comportements dangereux pourraient très vraisemblablement être facilités par le recours à des caméras intelligentes.

- En plus de la possibilité d'effectuer des contrôles semi-automatisés pour l'utilisation du GSM au volant (cf. mesure 10), étudier également la possibilité de réaliser des contrôles (semi-)automatisés pour le port de la ceinture et le respect des distances entre les véhicules. Les contrôles semi-automatisés impliquent une intervention humaine, ce qui offre une garantie supplémentaire lorsqu'il s'agit de vérifier le comportement d'une personne.

(17) Poursuivre l'automatisation des contrôles en matière d'assurance : La possibilité de vérifier en temps réel si un conducteur est assuré permet de renforcer la sécurité matérielle de tous les usagers.

- Afin de réaliser ceci, les données de tous les contrats d'assurance sont centralisées sur la plate-forme unique 'Proof Of Insurance' ('POI'). A la mi-octobre 2021, la migration des données de 48% du parc de véhicules belge avait déjà été réalisée. D'ici fin 2022 ou début 2023 les données de tout le parc de véhicules auront été migrées. De ce fait, la police pourra vérifier en temps réel, de manière électronique, si un véhicule est assuré ou pas. De plus, la qualité de la «blacklist» sera améliorée en utilisant des données précises, transférées au minimum quotidiennement par les assureurs et synchronisées avec la banque de données Veridass. Cela permettra aussi d'alimenter les appareils ANPR et de cette manière il sera plus facile pour la police, à l'avenir, de détecter les véhicules non assurés.

- (18) Identifier systématiquement les contrevenants : L'identification systématique des contrevenants est une condition indispensable pour la lutte contre la récidive. Il convient de pouvoir attribuer chaque infraction au bon conducteur, même lorsque le véhicule impliqué est immatriculé au nom d'une personne morale.
- L'information relative à cette disposition sera encore renforcée sur le site [www.amendesroutieres.be](http://www.amendesroutieres.be) (bientôt <https://justonweb.be/fines>) et les templates seront améliorés à cette fin. Il s'agit de l'application systématique de l'art. 67ter de la loi sur la circulation routière.
- (19) Améliorer le traitement des infractions de roulage par la création d'un parquet national : le traitement automatique et numérisé des amendes routières à l'aide de la plateforme Crossborder s'est traduit par une augmentation du nombre de constatations et de poursuites pour infractions au code de la route. Cela engendre une charge de travail administrative supplémentaire pour les parquets de police. La suppression progressive des quotas et des marges de tolérance entraîneront une augmentation supplémentaire du nombre de constatations. Afin de faire face à l'augmentation du nombre de dossiers, il convient de prévoir une capacité supplémentaire au niveau du ministère public.
- La création d'un parquet national permettra la centralisation du traitement et du suivi de la plupart des amendes routières qui font l'objet d'une perception immédiate ou d'une transaction.
- (20) Mettre en place un système de sanctions progressives pour lutter contre la récidive : depuis 2015 et l'introduction de la récidive croisée, les conducteurs qui commettent plusieurs infractions graves sont désormais plus sévèrement sanctionnés. Par contre, pour toute une série d'autres infractions, la récidive n'est pas prise en compte. C'est particulièrement vrai pour les infractions traitées uniquement par perception immédiate. La répétition d'infractions ne doit plus dépendre de la taille du portefeuille. Les personnes disposant d'un gros budget accumulent facilement les amendes routières et n'en tirent aucune leçon. Les comportements dangereux, a fortiori répétitifs doivent être mieux sanctionnés.
- Conformément à l'accord de gouvernement, un système de lutte contre la récidive sera élaboré sur base des meilleures pratiques identifiées dans les autres pays, dont ceux qui appliquent le permis à points ou connaissent un système similaire et progressif. Ce système accordera une attention particulière aux infractions qui font l'objet de perceptions immédiates, à une diversification et une gradation des sanctions (pas uniquement financières).
- (21) Elargir le recours à des mesures alternatives (formations) : Les études tendent à démontrer que les sanctions éducatives (formations) ont un impact plus durable sur le changement de comportement que des sanctions strictement financières. De même, imposer de repasser les examens théoriques et pratique à la suite d'une déchéance du droit de conduire ne mène pas nécessairement à plus de sécurité routière car dans la plupart des cas, ce n'est pas la connaissance des règles de circulation qui fait défaut, mais bien le comportement adapté. Nous envisageons dès lors d'introduire des formations alternatives pour certains types de contrevenants / récidivistes :



- D'une part comme alternative à la perception immédiate en cas de récidive. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la mise en place d'un système de lutte contre la récidive (voir ci-dessus).
- D'autre part en remplacement des examens de réintégration théorique et pratique faisant suite à une déchéance du droit de conduire.

(22) Mettre en œuvre la procédure de suspension du permis de conduire lorsque les amendes ne sont pas payées : les contrevenants qui ne paient pas leurs perception immédiate ou transaction reçoivent un ordre de paiement. Lorsque le SPF Finance ne peut pas percevoir le montant de l'amende, la suspension du permis de conduire permettra d'éviter l'impunité.

- Le cadre légal de cette suspension de droit de conduire sera précisé et implémenté. La justice, la police et la douane veilleront opérationnaliser au mieux la mise en œuvre de la législation relative à la perception des amendes pénales.

(23) Faciliter le traitement des infractions des belges et des contrevenants étrangers : La directive européenne relative aux échanges d'informations sur les infractions (Directive 2015/413/UE sur le « Cross Border Enforcement ») permet déjà d'échanger les données d'identification des contrevenants pour certains types d'infractions commises par des étrangers (et des Belges à l'étranger) parmi les Etats membres de l'UE.

- Dans un souci constant de non-discrimination et de lutte contre l'impunité, nous souhaitons agir au niveau européen pour obtenir l'élargissement du champ d'application de cette directive. Parallèlement à nos efforts au niveau européen, nous menons des négociations bilatérales pour un échange maximal de données sur toutes les infractions routières avec les pays voisins.

## **6.5 Analyse des données et développement des connaissances**

**La sécurité routière progresse grâce à des mesures appropriées, basées sur des connaissances objectives et des indicateurs (accidents, victimes, etc.) fiables. L'accès à des données de qualité et suffisamment nombreuses est un enjeu essentiel sur lequel des progrès peuvent encore être réalisés. Le financement d'études et de projets de recherche permettant d'accroître nos connaissances est indispensable pour prendre les mesures les plus appropriées possibles.**

"Mesurer, c'est savoir" a toujours été un principe important en matière de sécurité routière. La mesure se fait à l'aide de chiffres et d'indicateurs qui peuvent en eux-mêmes fournir beaucoup d'informations. En outre, la recherche de données ciblées permet d'acquérir de nombreuses connaissances. L'utilisation et la mise en relation des données devraient permettre de mieux comprendre certains phénomènes, tels que les caractéristiques des accidents de la circulation et des victimes de la circulation, les causes des accidents de la circulation, la relation entre la mobilité et la sécurité routière, l'ampleur des comportements à risque et de la récidive, la perception de l'(in)sécurité routière par les citoyens, les avantages et les inconvénients des nouvelles technologies dans la voiture et lors des contrôles de police, etc. Sur la base de ces recherches, de nouvelles mesures politiques peuvent être étayées et proposées, telles que des analyses coûts-bénéfices, des idées pertinentes provenant de l'étranger, l'orientation des contrôles de police en fonction des risques, l'identification et la sanction des récidivistes sur la

route, etc. Dans le cadre de ce plan d'action fédéral, les mesures suivantes concernant la recherche (de données) et le développement des connaissances sont incluses :

(24) Améliorer nos connaissances par la recherche :

- Poursuivre une politique de recherche ciblée, structurée dans une convention de recherche avec Vias institute. Le programme de recherche, adapté annuellement dans une perspective pluriannuelle, répond à des phénomènes de sécurité routière bien connus ou nouveaux. Depuis plusieurs années, le programme comporte des activités récurrentes (p.ex. les baromètres de la sécurité routière) ainsi que des projets de recherche dans les domaines suivants :
  - Analyse des données d'accidents et accidentologie ;
  - (Multi)mobilité durable ;
  - Mesures et analyses des attitudes et des comportements à risque ;
  - Contrôle, sanctions et récidive ;
  - Technologie et innovation ;
  - Législation.

(25) Améliorer l'exploitation et l'interconnexion des sources de données existantes :

- Systématiser la comparaison des données des accidents belges et des performances de la Belgique en matière de sécurité routière avec les sources de données internationales et européennes (CARE, EUROSTAT, ESRA, IRTAD, EU-KPI : BASELINE, OMS, etc.).
- Mieux enregistrer et analyser les accidents impliquant des scooters et trottinettes, piétons et cyclistes (y compris les "accidents unilatéraux" et les accidents impliquant des personnes à mobilité réduite) ; mettre en relation les données médicales des victimes issues des hôpitaux avec les données policières (cf. supra).
- Explorer de façon systématique, dans le groupe de travail « Statistiques » et sous la coordination de Statbel, d'autres sources de données officielles (services d'urgence, DIV, le registre national et le registre des causes de décès) et étudier leur contribution par rapport aux données sur les accidents.

(26) Explorer et exploiter de nouvelles sources de données et méthodes d'analyse :

- Faciliter des recherches approfondies sur les causes et caractéristiques des accidents (« l'accidentologie ») en utilisant les sources de données officielles liées aux données sur les accidents, en tenant compte des outils technologiques qui peuvent fournir des informations supplémentaires (par exemple, la lecture de l'Event Data Recorder ou de la boîte noire).
- Faciliter l'accès aux données contenues dans la base de données MaCH (au niveau de la Justice) afin de permettre des recherches scientifiques sur le phénomène de la récidive en Belgique (cf. le projet "BI Tool Récidive", en concertation avec le SPF Justice, le Collège des Procureurs Généraux et le Collège des Cours et Tribunaux) et afin d'identifier et de sanctionner de façon efficace les récidivistes (cf. mesure 20 : système de sanction progressif pour lutter contre la récidive).

- En concertation avec le secteur, étudier la possibilité d'accéder à davantage de données (anonymisées) issues du secteur des assureurs. Ces données compléteraient en effet utilement les données policières et du secteur médical pour affiner les connaissances sur les circonstances des accidents et ainsi faciliter l'identification de mesures correctrices pour plus de sécurité routière.

## 6.6 La dynamique « All-for-zero »

**Zéro tué sur nos routes en 2050 et une diminution de moitié de la mortalité en 2030 par rapport à 2019. Ces objectifs sont très ambitieux. Ils constituent un horizon vers lequel toutes les parties concernées devront orienter leurs efforts. Plusieurs actions concrètes seront mises en œuvre pour contribuer le plus activement possible à la structuration de ses efforts en général et à l'amélioration de la coopération entre les autorités fédérales et les régions en particulier.**

- (27) En étroite coopération avec les régions, réaliser le premier plan interfédéral de sécurité routière. Ce plan vise à augmenter la compréhension et la lisibilité des mesures prises par les différents niveaux de pouvoir sur des thématiques données. Surtout, il servira à mettre en avant et à stimuler les synergies entre les autorités compétentes à travers des mesures conjointes ou qui se renforcent mutuellement.
- (28) Développer le site internet [www.all-for-zero.be](http://www.all-for-zero.be) pour en faire une véritable plateforme qui facilite l'accès à l'information relative aux stratégies de lutte contre l'insécurité routière et stimuler les interactions avec les citoyens.
- (29) Dans la lignée du trajet de participation citoyen réalisé en 2021 pour la réalisation de ce plan d'action fédéral, maintenir un dialogue régulier avec les citoyens en organisant des échanges qualitatifs sur les thématiques ciblées.
- (30) Stimuler le rôle de la Commission fédérale pour la sécurité routière en tant qu'organe de conseil et d'avis (cf. 6.2)
- (31) En coopération avec les régions, organiser des événements locaux relatifs à la sécurité routière (environ 10 par an) dans les différentes provinces du pays pour mettre en avant des bonnes pratiques et maintenir un dialogue régulier entre la stratégie et la mise en œuvre sur le terrain.
- (32) En coopération avec les régions, organiser un rendez-vous annuel interfédéral de sécurité routière qui fait le bilan des initiatives « all-for-zero » de l'année écoulée et fait un focus sur une/plusieurs thématiques d'actualité.

## **7 Mise en œuvre et suivi**

### **7.1 Poursuite du développement des mesures**

Les mesures du plan d'action fédéral seront précisées puis mises en œuvre en 2021 et 2022. Les éléments suivants seront indiqués pour chacune des mesures :

- les objectifs généraux et spécifiques auxquels l'action doit contribuer
- l'acteur principal / la personne ayant la responsabilité finale
- les différentes parties prenantes qui doivent être impliquées dans la mise en œuvre
- la nécessité d'un travail d'étude supplémentaire
- le calendrier d'introduction de la mesure
- une estimation des incidences budgétaires
- l'impact éventuel de la mesure sur la dimension du genre et sur les personnes à mobilité réduite
- le mécanisme de suivi de la mise en œuvre et des résultats de la mesure.

### **7.2 Le suivi et le rôle de la Commission fédérale de la sécurité routière**

Une condition importante pour le succès de ce plan d'action fédéral pour la sécurité routière est le suivi systématique de l'évolution de sa mise en œuvre et de ses résultats. La coordination de ces activités de suivi se fera au sein de la Commission fédérale pour la sécurité routière, dans laquelle tous les principaux acteurs de la sécurité routière en Belgique sont représentés.

Ce comité consacrera au moins une réunion par an à

- (1) l'évolution de la sécurité routière sur la base des statistiques d'accidents, des objectifs et des indicateurs clés de performance, et
- (2) les progrès et les résultats des mesures incluses dans ce plan d'action fédéral pour la sécurité routière.

### **7.3 Les États généraux de la sécurité routière comme point d'ancrage et catalyseur**

Les premiers États Généraux de la Sécurité Routière en Belgique ont eu lieu en 2001 à l'initiative de l'asbl Parents d'Enfants victimes de la route. C'était la première fois que tous les principaux acteurs du domaine de la sécurité routière se réunissaient pour formuler une série d'objectifs communs et un plan d'action pour améliorer la sécurité routière en Belgique. C'est aussi le début des mesures comportementales et attitudinales de l'institut Vias qui permettent de suivre l'évolution des facteurs causaux de l'insécurité routière depuis près de 20 ans maintenant. Les éditions suivantes ont été organisées en 2007, 2011 et 2015. À chaque fois, ils se sont penchés sur les réalisations passées et ont formulé de nouveaux objectifs pour rendre les déplacements plus sûrs et réduire le nombre de victimes de la circulation. Avec la régionalisation partielle de la politique de sécurité routière, des initiatives similaires ont également été prises par les régions ces dernières années.

L'importance des États généraux de la sécurité routière ne doit pas être sous-estimée. Il s'agit d'un engagement à unir les forces de toutes les parties prenantes et il crée un cadre de référence pour la future politique de sécurité routière. Les États généraux du 23 novembre 2021, où l'accent sera mis sur la coopération entre les compétences (avec des objectifs groupés inclus dans le premier plan interfédéral de sécurité routière), devraient devenir un catalyseur et créer un nouvel élan.

Le rendez-vous de novembre 2021 doit marquer le début d'un nouveau cycle. Au terme de celui-ci, probablement vers 2026, de nouveaux États généraux seront organisés afin de vérifier si les objectifs annoncés ont pu être rencontrés et, si nécessaire, proposer des mesures supplémentaires pour atteindre les objectifs de 2030 et poursuivre la trajectoire vers ceux de 2050. Ensemble, nous pouvons y arriver : "All for zero"!

## Références

- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.
- Council of the European Union. Council conclusions on road safety endorsing the Valletta declaration of March 2017 (2017). Brussels: Council of the European Union. Retrieved from <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8666-2017-INIT/en/pdf>
- ETSC. (2019). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>
- European Commission. (2019). EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero." Brussels: European Commission, Directorate General for Transport. Retrieved from [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en)
- European Parliament and European Council (2019). Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>
- Holcher, S., & Holte, H. (2019) Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute.
- Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018), Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018, Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- ITF (2016). Zero Road Deaths and Serious Injuries. Leading a Paradigm Shift to a Safe System. Zero Road Deaths and Serious Injuries. Paris, France: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789282108055-en>
- Ministerial Conference on Road Safety. (2020). Stockholm Declaration. In Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030. Stockholm, Sweden. Retrieved from <https://www.roadsafetysweden.com/content/assets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>
- Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y. and Kakinuma, T. (2020): Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS), 2-6-20 Yaesu, Chuo-ku, Tokyo 104-0028, Japan

- Pires, C., Areal, A., & Trigoso, J. (2019) Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Lisbon, Portugal: Portuguese Road Safety Association.
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schinckus, L. & Schoeters, A. (2018) Statistisch Rapport 2018 Gedrag in het verkeer, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K. (nog te publiceren) Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum
- Schoeters, A. & Lequeux, Q. (2018) Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Silverans P. e.a. (2021). Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid (nog te publiceren)
- Temmerman P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.
- United Nations (2016). The 17 Goals. Retrieved August 16, 2021, from <https://sdgs.un.org/goals>
- Vias institute (2021). Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête 2021. <https://www.enquetevias.be/nl/pers-pdf/>
- WHO (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization. Retrieved from [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)