



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Rapport d'évaluation intermédiaire **Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025**



www.mobilif.belgium.be

.be

Rapport d'évaluation intermédiaire

Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025

Introduction

Tout comme lors les éditions précédentes, la cinquième édition des États généraux de la sécurité routière, du 21 novembre 2021, a mené à l'annonce de mesures ambitieuses de sécurité routière pour les années à venir, contenues dans deux plans stratégiques : le plan fédéral et le plan interfédéral de sécurité routière.

Le présent rapport intermédiaire vise à faire le point sur les 32 mesures contenues dans le plan fédéral d'ici le début de l'année 2024. Les mesures sont soutenues par plusieurs départements fédéraux ; il existe également de nombreux partenariats. L'échéance du plan est 2025. En ce moment donc, un grand nombre d'initiatives sont en cours et ne sont pas encore menées à terme. Une évaluation finale du plan sera faite en 2026. Cela mènera éventuellement à une sixième édition des États généraux et à une série de nouvelles mesures pour continuer à améliorer la sécurité routière.

Pour chaque mesure du plan fédéral, le présent rapport indiquera ce qui a été réalisé au 31/12/2023 et ce qui reste à réaliser. Le présent rapport intermédiaire a été préparé en novembre et décembre 2023 et reflète donc l'état de la situation à ce moment-là. Il est par ailleurs important de mentionner que le but poursuivi dans le présent rapport est de fournir au lecteur un résumé facile à lire pour chacune des mesures. Le texte du rapport n'est donc pas exhaustif. Pour chacune des mesures, il est clairement indiqué qui est responsable du projet et qui est impliqué dans sa réalisation. En outre, un pourcentage permet d'évaluer ce qui a déjà été fait, depuis 2021, pour mettre en œuvre la mesure. Le code couleur, quant à lui, révèle s'il y a des entraves ou non au moment de la rédaction du présent rapport.

Ces codes couleur doivent être interprétés comme suit :

- Rouge : le projet est actuellement complètement bloqué.
- Orange : le projet est actuellement partiellement bloqué, un gros problème doit d'abord être résolu.
- Vert clair : le projet est en bonne voie mais n'est pas encore totalement achevé et/ou un petit obstacle doit encore être franchi.
- Vert foncé : le projet est (presque) entièrement réalisé et plus aucun obstacle n'est à prévoir dans le cadre de sa réalisation.

Table des matières

A.	Mieux cohabiter sur la route	6
1.	Actualiser et clarifier le code de la route	6
2.	Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables	7
2.1.	Améliorer l'enregistrement et l'analyse des accidents impliquant des piétons et des cyclistes, notamment via les données des hôpitaux.....	7
2.2.	Impliquer et mobiliser les associations d'usagers concernées (via la Commission fédérale pour la sécurité routière).....	9
3.	Renforcer la prise en compte du facteur « poids des véhicules » en matière de sécurité routière	10
4.	Renforcer les contrôles relatifs aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables.....	11
5.	Stimuler et faciliter l'utilisation du vélo de service par la police	12
6.	Mieux cohabiter sur la route. Pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers.....	13
7.	Améliorer la connaissance de la réglementation par les usagers	14
7.1.	Réglementation relative aux trottinettes et autres engins de déplacement	14
7.2.	Permettre aux personnes qui renouvelleront leur permis de conduire en ligne de rafraîchir leurs connaissances du code de la route	15
B.	Rendre les comportements à risque socialement inacceptables.....	16
8.	Des contrôles plus efficaces et mieux ciblés	16
8.1.	À terme, un tiers des usagers devraient pouvoir être contrôlés chaque année pour ces différents types de comportement à risque	16
8.2.	La capacité des centres de traitement régionaux sera également renforcée.....	18
9.	Renforcer de la lutte contre la conduite sous influence.....	19
9.1.	Les contrôles seront mieux orientés de manière à cibler les lieux et les moments les plus problématiques (« <i>information led policing</i> »).	19
9.2.	En cas d'accident, un test est pratiqué sur le conducteur via la checklist drogues et, si celui-ci est positif, via un test salivaire	21
9.3.	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 test d'haleine.....	22
9.4.	Renforcer les sanctions en cas de conduite en état d'ivresse, en particulier en examinant quelles sanctions supplémentaires conduisent effectivement à un changement de comportement	23
9.5.	Renforcer les sanctions en cas de conduite sous l'influence de drogues : imposer une somme de consignation en cas de test salivaire positif d'un conducteur étranger, ainsi que, de manière générale, le recours à des enquêtes de consignation si la perception immédiate est exclue	24

10.	Lutter contre la distraction au volant.....	25
10.1.	Moderniser la définition relative à la distraction liée au téléphone dans le code de la route	26
10.2.	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.....	26
10.3.	Créer le cadre légal nécessaire pour permettre l'identification de l'utilisation du GSM au volant par des moyens semi-automatiques.....	27
10.4.	En coopération avec nos partenaires régionaux et internationaux, nous analyserons les données pertinentes des systèmes d'aide à la conduite et des dispositifs mains libres afin d'objectiver leur contribution à la sécurité routière dans des conditions d'utilisation réelle	28
11.	Améliorer la sécurité des passages à niveau.....	29
11.1.	Améliorer la procédure applicable à la suppression / création des passages à niveau ainsi que les outils permettant d'objectiver la « dangerosité » d'un passage à niveau.....	29
11.2.	Adapter la législation pour autoriser le marquage au sol en damier des passages à niveau et pour autoriser l'utilisation de caméras ANPR afin de faciliter le contrôle-sanction des franchissements abusifs	30
11.3.	Introduire un système d'amendes administratives pour les infractions à la réglementation relative aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau	31
12.	Diminuer systématiquement (voire supprimer) les quotas et la marge de tolérance opérationnelle pour les infractions de vitesse.....	31
13.	Améliorer l'étiquetage des médicaments	34
14.	Informers et sensibiliser.....	36
14.1.	Évaluer les fiches de sensibilisation actuellement envoyées aux contrevenants en annexe du courrier de perception immédiate et développer de nouveaux contenus	36
14.2.	Développer de nouveaux formats de messages informatifs et de sensibilisation sur le site web dédié au paiement des amendes routières	37
C.	Contrôles, sanctions, accompagnement et formation.....	38
15.	Sanctions adaptées au danger généré	38
16.	Améliorer l'efficacité des contrôles par le recours à des caméras intelligentes	39
17.	Poursuivre l'automatisation des contrôles en matière d'assurance.....	40
18.	Identifier systématiquement les contrevenants	41
19.	Améliorer le traitement des infractions de roulage par la création d'un parquet national de la sécurité routière	42
20.	Mettre en place un système de sanctions progressives pour lutter contre la récidive.....	44
21.	Élargir le recours à des mesures alternatives (formations).....	45
21.1.	Formations 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).	45

21.2.	Formation en remplacement des examens de réintégration théorique et pratique faisant suite à une déchéance du droit de conduire	46
22.	Mettre en œuvre la procédure de suspension du permis de conduire lorsque les amendes ne sont pas payées	47
23.	Faciliter le traitement des infractions des Belges et des contrevenants étrangers	48
D.	Analyse des données et développement des connaissances.....	50
24.	Améliorer nos connaissances par la recherche.....	50
25.	Améliorer l'exploitation et l'interconnexion des sources de données existantes	51
25.1.	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	51
25.2.	Mieux enregistrer et analyser les accidents impliquant des scooters et trottinettes, piétons et cyclistes ; mettre en relation les données médicales des victimes issues des hôpitaux avec les données policières (cf. supra).....	52
25.3.	Explorer systématiquement, dans le groupe de travail « Statistiques » et sous la coordination de Statbel, d'autres sources de données officielles et étudier leur contribution par rapport aux données sur les accidents	54
26.	Explorer et exploiter de nouvelles sources de données et méthodes d'analyse.....	55
26.1.	Faciliter des recherches approfondies sur les causes et caractéristiques des accidents 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	55
26.2.	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 et afin d'identifier et de sanctionner de façon efficace les récidivistes.....	57
26.3.	En concertation avec le secteur, étudier la possibilité d'accéder à davantage de données (anonymisées) issues du secteur des assureurs.....	58
E.	La dynamique « All-for-zero ».....	59
27.	En étroite collaboration avec les Régions, réaliser le premier plan interfédéral de sécurité routière.	59
28.	Développer le site web www.all-for-zero.be pour en faire une véritable plateforme.....	60
29.	Maintenir un dialogue régulier avec les citoyens en organisant des échanges qualitatifs sur des thématiques ciblées	61
30.	Stimuler le rôle de la Commission fédérale pour la sécurité routière en tant qu'organe de conseil et d'avis	62
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 ...	63
32.	En coopération avec les Régions, organiser une rendez-vous annuel interfédéral de sécurité routière qui fera le bilan des initiatives « all-for-zero » de l'année écoulée et aura son focus sur un ou plusieurs thématiques d'actualité	64

A. Mieux cohabiter sur la route

1. Actualiser et clarifier le code de la route

Objectif : 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.

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, Régions
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Les travaux du groupe de travail SPF Mobilité – Régions, commencés en 2021, ont débouché sur le nouveau projet de Code de la Voie publique et des trois Codes de la route régionaux.</p> <p>Les règles ont été restructurées pour plus de clarté et de cohérence, en fonction des différentes catégories d'usagers. La signalisation est modernisée et offre une multiplication des combinaisons pour les gestionnaires de voirie.</p> <p>Après approbation par les trois gouvernements régionaux fin 2023, les textes ont été envoyés au Conseil d'Etat pour avis.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Une fois l'avis du Conseil d'Etat obtenu, le projet de Code de la Voie publique et les Codes de la route régionaux seront adaptés en fonction des éventuelles remarques, avant d'être soumis à la signature. • Les mesures de communication sur les nouveaux Codes seront déterminées avec les Régions. • Le travail d'adaptation des textes connexes (catégorisation, arrêtés ministériels, ...) pourra commencer.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

2. Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables

Objectif : 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.

2.1. Améliorer l'enregistrement et l'analyse des accidents impliquant des piétons et des cyclistes, notamment via les données des hôpitaux

Responsable(s) et partenaires	Institut Vias & Groupe de travail Statistiques (SPF Économie – Statbel, Centrex Circulation routière, les trois Régions, VSV et AWSR, SPF Mobilité et institut Vias)
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Les travaux du groupe de travail Statistiques concernant l'enregistrement des accidents sont examinés dans le cadre de la mesure 25.3.</p> <p>En outre, à la demande du SPF Mobilité, l'institut Vias a réalisé les projets d'étude suivants en vue de remédier au sous-enregistrement dans les statistiques d'accidents (voir également la mesure 25.2) :</p> <p>1. « Victimes de la route hospitalisées - Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020 », 2022, institut Vias (MAIS3+):</p> <ul style="list-style-type: none">• Calendrier : ce projet a été achevé en 2022.• Contenu : les données hospitalières belges ont été analysées :<ol style="list-style-type: none">(i) le nombre d'accidents de la route MAIS3+ a été déterminé pour la période 2005-2020,(ii) une analyse des types de lésion des blessés de la route hospitalisés a été réalisée, et(iii) une comparaison a été faite par rapport aux statistiques d'accidents afin de calculer, sur la base des ratios de blessés, la sous-représentation de certains groupes de victimes. <p>Sur la base des résultats de cette étude, l'attention se déplace des véhicules motorisés vers les cyclistes. Pour mettre en œuvre des contre-mesures efficaces pour ce groupe, il est important d'en apprendre davantage sur les mécanismes d'accident sous-jacents, par exemple en utilisant des mannequins d'accident spécifiquement développés pour les piétons et les cyclistes dans le cadre du projet VIRTUAL.</p>

	<p>2. « Exploitation du Résumé Hospitalier Minimum – Définir une stratégie pour l'utilisation des données hospitalières belges pour l'analyse et la communication des données sur les accidents de la circulation », 2023, institut Vias (HOSPDATA):.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Échéance : ce projet a été achevé fin 2023. • Contenu : ce projet s'appuie sur l'étude « MAIS3+ » décrite ci-dessus pour : <ul style="list-style-type: none"> (i) calculer et suivre, à l'avenir, le nombre de blessés de la route MAIS3+ par an et (ii) évaluer plus en détail la relation entre les données hospitalières et les statistiques d'accidents. Ce projet décrit également la méthode permettant de relier les données hospitalières à l'enregistrement des accidents. <p>L'institut Vias peut donc maintenant utiliser la méthode d'évaluation développée dans le projet MAIS3+ pour estimer la relation entre les données policières et les données hospitalières (par exemple : pour chaque cycliste enregistré par la police (d'âge X, de sexe Y, avec un opposant Z), il y a XXX cyclistes blessés admis à l'hôpital). Dans les données policières, il y a un énorme sous-enregistrement des usagers faibles de la route ; une exploitation plus poussée des données hospitalières est un moyen plus efficace de remédier au sous-enregistrement des accidents de vélo et assimilés. D'un autre côté, les données policières contiennent de nombreuses informations détaillées sur les accidents, de sorte que les deux types de données restent nécessaires.</p>
<p>Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)</p>	<p>3. Étude hospitalière – caractéristiques des accidents des usagers vulnérables de la route (HOSPVRU) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Échéance : ce projet sera finalisé en 2024. • Contenu : Grâce à une collaboration avec le service des urgences de l'UZ Brussel, l'institut Vias obtient des données sur les circonstances et les causes des accidents de la route impliquant des usagers vulnérables (via des questionnaires remplis par 150 victimes de la route) et sur les conséquences de ces accidents de la route (via les données médicales enregistrées par l'hôpital). Il est ainsi possible d'établir un lien entre les causes et les circonstances d'un accident de la route et ses conséquences médicales. Cela permet, par exemple, d'évaluer l'effet d'un casque de vélo sur les blessures à la tête.

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			75%	

2.2. Impliquer et mobiliser les associations d'usagers concernées (via la Commission fédérale pour la sécurité routière)

Responsable(s) partenaires	et SPF Mobilité et Transports
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>La Commission fédérale pour la sécurité routière s'est réunie à plusieurs reprises en 2022 (28/03 et 16/09) et en 2023 (09/03, 25/05 et 13/10). On s'efforce toujours d'inclure dans l'ordre du jour de ces réunions les études récentes portant sur les accidents impliquant des usagers vulnérables et actifs, ainsi que sur les dangers potentiels. Dans la plupart des cas, il s'agit d'études réalisées par l'institut Vias à la demande du SPF. Les présentations et les procès-verbaux des réunions de la CFSR sont accessibles au public via le site web du SPF Mobilité et Transports.</p> <p><u>Les thèmes suivants se sont révélés très pertinents dans ce contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • la présentation et les tendances reprises dans le tableau de bord en ligne des accidents de la route – le baromètre de la sécurité routière (Vias) (28/03/22 et 09/03/23) ; • la présentation et les conclusions du briefing sur les accidents avec angle mort, les SUV, la vitesse des speed pedelecs et les médicaments (28/03/22 et 09/03/23) ; • l'analyse des données hospitalières belges 2005-2020 : victimes de la route hospitalisées (09/03/23) ; • la présentation d'études récentes sur les causes des accidents de trottinettes électriques (09/03/23) ; • l'analyse de l'effet lié aux caractéristiques du véhicule sur la gravité des blessures, tant pour les occupants que pour les opposants (09/03/23) ; • la présentation de l'étude d'évaluation sur la réduction de la vitesse maximale hors agglomération de 90km/h à 70km/h, à la demande du MOW (Ministère flamand de la Mobilité et des Travaux publics) (24/05/23) ; • la présentation des recherches récentes sur les systèmes ADAS et ADRAS, qui mettent en avant l'impact sur les usagers vulnérables de la route (13/10/23).
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	En 2024 et 2025, les études qui seront pertinentes feront également l'objet de discussions lors de réunions à venir de la CFSR.

Code couleur statut							
Pourcentage de réalisation							100%

3. Renforcer la prise en compte du facteur « poids des véhicules » en matière de sécurité routière

Objectif : 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)

Responsable(s) et partenaires	Cabinet du ministre Georges Gilkinet – SPF Mobilité et Transport & institut Vias
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>A) Le 14/12/2021, à l'initiative conjointe de la Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW), de l'ASBL Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR) et du SPF Mobilité et Transports, un colloque sur les véhicules légers (Lisa Car) a été organisé, au cours duquel des experts ont partagé leurs expériences et leurs connaissances sur différents sujets :</p> <ul style="list-style-type: none">• la charte LisaCar (IEW) ;• les effets problématiques des SUV sur l'environnement et la sécurité routière (VUB) ;• l'Intelligent Speed Adaptation (ETSC) ;• la fiscalité, les taxes et les douanes (IEW) ;• les mesures locales (réseau POLIS). <p>L'enregistrement de ce colloque est disponible en ligne à l'adresse suivante : https://www.youtube.com/watch?v=cTqyDNTpAE</p> <p>B) À la demande du SPF Mobilité et Transports, l'institut Vias a réalisé plusieurs études durant la période 2021-2023 (voir, entre autres, la récente étude « Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de leur partie adverse »), qui ont démontré que l'évolution vers des véhicules de plus en plus lourds, puissants et hauts conduit à une sécurité routière à deux vitesses. Si les occupants de voitures de plus en plus robustes sont mieux protégés, les occupants de véhicules plus légers et les usagers vulnérables risquent de subir des blessures plus graves, voire mortelles. Pour cette étude, la base de données des accidents a été reliée aux données de la DIV, qui sont issues de la Banque-Carrefour des Véhicules du SPF Mobilité et Transports.</p> <p>C) Volet sensibilisation : l'institut Vias a préparé une note d'information sur les « SUV et la sécurité routière », discutée à la CFSR le 28/03/2022 ; un communiqué de presse a également été rédigé.</p>

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

5. Stimuler et faciliter l'utilisation du vélo de service par la police

Objectif : 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 (GPI). L'utilisation du vélo de service est stimulée notamment via des formations spécifiques et devient un moyen d'effectuer des missions de police opérationnelles.

Responsable(s) et partenaires	CPPL (Commission Permanente de la Police Locale)
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Formation VTT de police – La Commission Permanente a œuvré à la réalisation d'un Dossier d'agrément (100%) pour la formation des Policiers à VTT. Cette formation est disponible à l'ERIP et a déjà connu 10 sessions de policiers venant des quatre coins du pays.</p> <p>La formation « La police à bicyclette de service 'tout terrain' - End user » est reprise depuis avril 2022 dans l'offre de formations au sein de l'ERIP.</p> <p>Quatre sessions ont déjà eu lieu, en total 54 policiers ont été formés. Ces policiers formés peuvent, ensuite, dispenser cette formation aux membres de leur brigade.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<p>La Police Locale met l'accent sur l'utilisation des vélos au sein de ses services en promouvant la création de brigades cyclistes au travers notamment de la vitrine du défilé du 21 juillet où défilent (dès 2023) un peloton complet de vélos issus des différentes Zones de police du Pays.</p> <p>La Commission Permanente de la Police Locale œuvre à la réalisation d'une Plateforme spécifique pour les brigades cyclistes sous le nom de Bikepol pour les 183 Zones de police (recherche de subside pour développement et suivi plateforme).</p>

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				100%	

6. Mieux cohabiter sur la route. Pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers

Objectif : pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers : dans le cadre du contrôle de l'application de la législation, une attention particulière sera portée aux comportements inadaptés, agressifs ou générateurs de conflits et d'insécurité de tous les usagers, y compris les usagers actifs.

Responsable(s) et partenaires	<p>A) Campagnes de sensibilisation en collaboration avec la police (CPPL, Police locale et fédérale), l'ESL, l'AWSR et Vias</p> <p>B) Fiche thématique sur la courtoisie dans la circulation, jointe à la perception immédiate – SPF Mobilité et Transports - Direction Réglementation routière (en coopération avec Vias, les Régions et le SPF Justice).</p>
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>A) Campagne sensibilisation à un meilleur partage de la route :</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/2-ou-4-roues-on-veut-tous-1-chose-0-accident/</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/les-limitations-de-vitesse-nous-protegent-respectons-les/</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/pour-sortir-cest-tenue-correcte-exigee/</p> <p>https://www.veiligverkeer.be/</p> <p>https://www.bob.be</p> <p>+ médias Police (PolFed et PolLoc)</p> <p>B) Depuis 2019, certains types de perceptions immédiates font l'objet de fiches de sensibilisation autour d'un thème particulier (vitesse, conduite sous influence, distraction au volant, ceinture de sécurité, éthylotest antidémarrage, etc.). Dans le cadre du plan fédéral de sécurité routière, qui met l'accent sur le respect mutuel sur la route, une fiche thématique « Toujours courtois sur la route » a été conçue dès fin 2021 par la Direction Réglementation routière, en collaboration avec Vias, les Régions et la Justice. Cette fiche a été diffusée pendant la période du 01/08/22 au 31/12/22 (temporairement pour remplacer le fiche « Vitesse sur les autoroutes »). La fiche (disponible sur le site web du SPF Mobilité et Transport) aborde les sujets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'importance d'une bonne communication entre les usagers de la route ;

	<ul style="list-style-type: none"> - l'importance d'une bonne préparation de l'itinéraire et d'une conduite sereine ; - le respect des règles de distance de sécurité et de priorité ; - l'attention portée aux usagers vulnérables de la route, en particulier les personnes à mobilité réduite ; - l'application de la règle de la tirette.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

7. Améliorer la connaissance de la réglementation par les usagers

Objectif : la législation est parfois méconnue. Cette connaissance est une condition essentielle d'une cohabitation sereine sur la voie publique. Ces connaissances doivent donc être renforcées.

7.1. Réglementation relative aux trottinettes et autres engins de déplacement

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, Régions et Parlement
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Les initiatives suivantes ont été prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'adaptation de la réglementation relative aux trottinettes : cela a été discuté avec les Régions au sein d'un groupe de travail interfédéral ad hoc, avec comme résultat : la publication de la Loi du 15/05/22 au M.B. du 15/06/22, avec entrée en vigueur le 01/07/22. Contenu : âge minimum (16 ans), interdiction de transporter des passagers, places de stationnement, interdiction de rouler sur les trottoirs, etc. ; • la communication sur la nouvelle réglementation : Régions + SPF Mobilité et Cabinet (communiqué de presse) ;
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> 2022 : subside du projet local « Be RYD » dans le cadre des projets All for Zero de RYD Wallonie/Bruxelles : « En coopération avec les loueurs de trottinettes, des visuels seront placés sur les scooters. Au recto figureront quelques instructions de sécurité de base, telles que l'importance de porter un casque et un gilet fluorescent, l'obligation de se déplacer seul sur la trottinette et de la ranger dans un endroit approprié. » : voir https://all-for-zero.be/fr/projets-locaux/projets-locaux-2022/be-ryd/
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Conformément aux accords conclus lors de la Conférence interministérielle de la mobilité (CIM) du 15 novembre 2023, une attention continue sera portée, dans les années à venir, sur le suivi des mesures fédérales et régionales récemment prises concernant les trottinettes : évaluation du respect du code de la route, réduction de la vitesse dans les zones piétonnes, normes de produits et nouvelles initiatives de sensibilisation.

Code couleur statut								
Pourcentage de réalisation								100%

7.2. Permettre aux personnes qui renouvelleront leur permis de conduire en ligne de rafraîchir leurs connaissances du code de la route

Responsable(s) partenaires	et	SPF Mobilité et Transports et institut VIAS
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Les initiatives suivantes ont été prises à la demande du SPF Mobilité et Transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développement d'un module de quiz sur les principales modifications du code de la route par l'institut Vias en 2022 et 2023 ; - groupe de travail SPF, VIAS, Cabinet – concertations régulières en vue de déterminer la forme du quiz et son contenu, le quiz prenant la forme d'une courte vidéo interactive. 	
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - La vidéo du quiz sera disponible au plus tard le 21/12/2023 en français/néerlandais/allemand. - Le projet se poursuivra jusqu'en 2024 (lien avec Beldrive en mars 2024). 	

Code couleur statut								
Pourcentage de réalisation								75%

B. Rendre les comportements à risque socialement inacceptables

8. Des contrôles plus efficaces et mieux ciblés

Objectif : 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.

8.1. À terme, un tiers des usagers devraient pouvoir être contrôlés chaque année pour ces différents types de comportement à risque

Responsable(s) et partenaires	Police locale et fédérale (DAH, CPPL, WPR).
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>1. Plan d'Action Circulation DAH (Police Fédérale de la route)</p> <p>La transposition de l'objectif de contrôle d'1 conducteur sur trois s'est faite au travers de la rédaction d'un « Plan d'Action Circulation de la Police Fédérale de la route (DAH) ». La mise en œuvre de ce dernier a mené aux sous-objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• Rédaction de fiches thématiques liées aux phénomènes considérés comme prioritaires pour la Police Fédérale de la route : vitesse, conduite sous influence d'alcool et/ou de drogue(s), distraction au volant, non-respect des règles en matière de port de la ceinture de sécurité et/ou d'utilisation des sièges enfants, et non-respect des règles de circulation par les poids lourds.• Réunion de groupes de travail thématiques (vitesse, conduite sous influence, ...) pour définir un « fil rouge » opérationnel par thématique• Finalisation de la phase de rédaction du Plan d'action : rassemblement et amélioration des différents inputs dans un seul document, définition des objectifs, ...• Évaluation et approbation par les chefs de service des WPR (commandements provinciaux de la Police Fédérale de la route) et par le Directeur DAH. La décision a été prise de lancer le Plan d'Action DAH rétroactivement, à partir du 01/01/2023. Depuis le 17/02/2023, il est attendu des WPR de mettre en œuvre les différentes actions reprises dans le Plan d'Action Circulation.

- Envoi de fiches de synthèses F/N du plan d'action circulation aux Commandements provinciaux WPR et à DGA (Direction Générale de la Police Administrative)
- Traduction de la version complète du plan d'action vers le NL
- Mise en œuvre d'une application dédiée au suivi des contrôles poids lourds à DAH (avec directive). PS : une nouvelle version de l'application doit être mise à disposition au 1/1/2024.

2. Actions thématiques 2022 et 2023 en matière de contrôles routiers (DAH et Police Locale)

- Vitesse :
 - Marathon de contrôle de la vitesse (16ème édition) organisé du 23 mars (6h) au 24 mars 2022 à (6h). Contrôle de 869.525 véhicules dans ce cadre.
 - Marathon de contrôle de la vitesse (17ème édition) organisé du 5 au 6 octobre 2022. Contrôle de 792.546 véhicules.
 - Marathon de contrôle de la vitesse (18ème édition) organisé du 21 au 22 avril 2023. Contrôle de 578.523 véhicules.
- Alcool
 - DAH – Objectif annuel de 240.000 tests haleine largement dépassé en 2022 ; nouvel objectif de 260.000 tests haleine fixé pour l'année en 2023 dépassé depuis le 8/11/2023.
 - « Week-end sans alcool au volant » (14ème édition) organisé du 24 juin (18h) au 27 juin 2022 (6h). Contrôle de 16.803 conducteurs (2,15% de conducteurs en infraction)
 - Campagne BOB Hiver organisée du 25 novembre 2022 au 30 janvier 2023. Contrôle de 443.192 véhicules (1,85% positifs)
 - « Week-end sans alcool au volant » (15ème édition) organisé du 13 janvier (18h) au 16 janvier 2023 (6h). Contrôle de près de 48.000 conducteurs (1,62% de conducteurs en infraction)
 - « Week-end sans alcool ni drogue au volant » (16ème édition) organisé du 23 juin (18h) au 26 juin 2023 (6h). Contrôle de 28.000 conducteurs (2,29% de conducteurs en infraction)
 - Campagne BOB Eté organisée du 2 juin 2023 au 30 août 2023. Contrôle de 350.241 véhicules (2,24% positifs)
- Drogue : effort supplémentaire demandé aux WPR (fin 2021), dans le cadre des objectifs fixés par le gouvernement fédéral (contrôle d'1 conducteur sur 3).
- Distraction au volant :
 - 1ère action organisée du 17 au 18 mai 2022. 2.445 infractions constatées (dont 2.331 portaient sur l'usage du GSM au volant).

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2ème action organisée du 17 au 20 novembre 2022. 11.914 conducteurs contrôlés et 2.348 infractions constatées (dont 2.014 portaient sur une utilisation du GSM au volant) ○ 3ème action organisée du 24 au 25 mai 2023. 3.020 infractions constatées (dont 2.681 portaient sur l'usage du GSM au volant) ○ 4ème action organisée du 10 au 11 octobre 2023. 2.933 infractions constatées (dont 2.522 portaient sur l'usage du GSM au volant) <p>3. Equipements de sécurité (ceinture, sièges enfants, casques moto, ...) et poids lourds : le Plan d'Action Circulation DAH aura pour objectif d'accroître le contrôle du port de la ceinture de sécurité pour les passagers arrière, de contrôler la bonne utilisation des sièges enfants, et de continuer à poursuivre les efforts déjà déployés actuellement dans le cadre du contrôle des poids lourds.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Conception d'un baromètre de suivi du Plan d'Action Circulation DAH, dont le but est d'effectuer un suivi de la mise en œuvre des différents objectifs fixés dans le cadre dudit Plan (<i>en cours de réalisation</i>) • Publication d'une nouvelle version de l'application dédiée au suivi du nombre de contrôles de poids lourds exécutés par DAH (<i>prévu pour le 1/1/2024</i>) • Poursuite des actions de contrôle thématiques susmentionnées

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

8.2. La capacité des centres de traitement régionaux sera également renforcée

Responsable(s) et partenaires	Police (via les Centres Régionaux de traitement) en partenariat avec la Justice (optimisation de la chaîne de traitement et diminution des marges de tolérance).
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Afin d'augmenter la sécurité routière dans notre pays, il est important de renforcer tous les maillons de la chaîne de traitement des infractions de roulage, et ainsi pouvoir atteindre l'objectif de contrôle 1 sur 3 et l'objectif plus ambitieux de « zéro décès sur nos routes » d'ici 2050.</p> <p>Un maillon important dans cette chaîne : les Centres Régionaux de Traitement. Ces Centres traitent une grande partie des infractions routières (vitesse, feux rouge, ...) constatées par des appareils automatiques, comme les radars mobiles, fixes ou</p>

	<p>encore les radars-tronçons. En 2022, plus de 4,4 millions d'infractions ont été constatées dans ces Centres au profit de la Police Intégrée. Si, en 2023, environ 5 millions d'infractions pourront être traitées, ça ne sera pas encore suffisant pour atteindre nos objectifs, et un renforcement, principalement en personnel et en matériel informatique, est prévu à partir de 2024.</p> <p>Avec la multiplication des systèmes de contrôle et la diminution des marges de tolérance (en matière de contrôle de la vitesse de roulage), la Police estime qu'une capacité de traitement atteignant jusqu'à 9 millions d'infractions par an est nécessaire. À cette fin, une demande de financement a été introduite et une planification des recrutements a été présentée au gouvernement dans un plan d'action global.</p> <p>Au niveau du timing, une fois le projet validé le 24 novembre par le gouvernement, la Police disposera du feu vert pour lancer les procédures de recrutement du personnel. Au total, ce sont 60 collègues supplémentaires qui vont venir renforcer nos Centres de Traitement en 2024. Avec ce renforcement, les Centres compteront 187 collègues. Les premières personnes devraient arriver début mars 2024 et plusieurs vagues de recrutement vont se suivre tout au long de l'année de manière à suivre l'afflux continu d'infractions détectées sur nos routes.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Validation par le gouvernement du projet de renforcement des Centres Régionaux de Traitement le 24 novembre 2023. Lancement des procédures de recrutement (publications des offres) à partir de décembre 2023. Engagements possibles dès janvier 2024, mais avec la durée de la procédure de sélection, les premiers collègues sont attendus pour mars 2024. Plusieurs vagues de recrutement successives devraient permettre de recruter au total 60 personnes supplémentaires durant l'année.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation			50%		

9. Renforcer de la lutte contre la conduite sous influence

Objectif : « 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 ».

9.1. Les contrôles seront mieux orientés de manière à cibler les lieux et les moments les plus problématiques (« *information led policing* »).

Responsable(s) partenaires	et	Police locale et fédérale (DAH, CPPL).
-----------------------------------	-----------	--

<p>Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)</p>	<p>Actions spécifiques à la Police Fédérale de la route (DAH)</p> <p>Conformément au Plan d'Action Circulation (DAH), les actions en matière de lutte contre la conduite sous influence d'alcool visent non seulement à cibler les lieux et les moments problématiques, mais aussi à augmenter le nombre de contrôles. En particulier, les mesures qu'il est demandé d'exécuter dans le cadre du Plan d'Action sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • application stricte et systématique du principe « stop = blow » (« stoppen is blazen »), aussi bien en fonctionnement préventif que réactif (exemple : intervention dans le cadre d'un accident de roulage) ; • augmenter l'objectif de 240.000 à un minimum de 260.000 tests haleine pour l'année 2023. L'objectif sera réévalué pour l'année 2024 et les suivantes, sur base de la capacité en personnel disponible et d'une éventuelle évolution de la prévalence de conduite sous influence d'alcool au volant ; • poursuivre l'encodage des contrôles alcoolémie dans le module dédié (ISLP), dans le but d'évaluer (chaque mois) la progression vers l'objectif annuel ; • Cibler les endroits et les moments les plus à risque d'accident, dans le but d'orienter les contrôles de police sur cette base. <p>Par ailleurs, en matière de lutte contre la conduite sous influence de drogue, les accidents de la route et les moments de contrôle sont particulièrement ciblés. En particulier, il est demandé d'exécuter les actions suivantes dans le cadre du Plan d'Action Circulation DAH :</p> <ul style="list-style-type: none"> • application systématique de la « check-list drogue » (formel ou informel) pour chaque conducteur contrôlé dans le cadre d'un contrôle routier. Le Plan d'Action Circulation demande également à ce qu'un test salivaire soit exécuté de manière systématique dans le cadre des accidents avec blessés et/ou morts ; • encodage systématique des contrôles drogue dans le module ISLP dédié (contrôles effectués au moyen de la « check-list » inclus, que ce soit de manière formelle ou informelle) ; les résultats négatifs des checks-lists doivent également être encodés ; • atteindre l'objectif de contrôler au minimum 260.000 conducteurs. <p>Actions communes GPI (Police Locale et Police Fédérale)</p> <p>Dans le but de contribuer à une meilleure sécurité routière, et conformément à ce qui figure dans le Plan Fédéral sécurité routière (objectifs 8 et 9.1), la police intégrée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • met en œuvre des actions coordonnées Police Locale - Police Fédérale ; • exécute des contrôles « qualitatifs », ciblant chaque aspect de sécurité lié au conducteur (comportement du conducteur, ...) et/ou au véhicule (état du véhicule, ...) et ce, sur base de l'analyse des phénomènes d'insécurité existants ;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> cible les moments, les lieux, les phénomènes prioritaires et les groupes d'usagers problématiques pour diminuer le nombre de victimes liées aux accidents de la route.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Disposer de la capacité en personnel et du budget « inconvéniens » nécessaire pour orienter les contrôles vers les jours et les nuits de week-end (moments les plus problématiques en matière de conduite sous influence). Pas de timing délivrable. - Réaliser un suivi de l'objectif fixé par la Police Fédérale (courant 2024)

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

9.2. En cas d'accident, un test est pratiqué sur le conducteur via la checklist drogues et, si celui-ci est positif, via un test salivaire

Responsable(s) et partenaires	Collège des procureurs généraux, Centrex Circulation routière, SPF Mobilité
--------------------------------------	---

Réalisé	<p>Comme pour le contrôle de l'alcoolémie au volant, tout conducteur impliqué dans un accident de la route ayant entraîné des morts et des blessés ou seulement des dommages matériels – même en l'absence d'indices de consommation de drogue – fera désormais l'objet d'un contrôle de consommation de drogue selon les trois étapes de la procédure d'identification des drogues dans le trafic : la checklist standardisée, suivie d'un test salivaire et d'une analyse de la salive si nécessaire. Ainsi, lors de chaque accident de la route, la police dressera systématiquement une liste de contrôle standardisée sur les « drogues », suivie d'un test salivaire en cas de signes de consommation récente. Cela signifie que pour chaque conducteur : « le principe du contrôle de drogue de chaque conducteur lors d'une collision (+ test salivaire en cas de signes de consommation) » s'appliquera par analogie au principe du contrôle d'alcoolémie de chaque conducteur lors d'une collision. L'objectif poursuivi : l'agent de police gardera toujours un œil sur les signes de consommation de drogue dans la circulation. Le SPF Justice a conclu un marché pour 100.000 tests salivaires supplémentaires afin de répondre aux besoins de la police pour mener à bien l'action.</p> <p>Cette mesure a été longuement discutée au sein du groupe de travail Conduite sous influence, créé début 2022 sous l'égide du SPF Mobilité. Ce groupe de travail comportait notamment des représentants du Collège des Procureurs généraux, ainsi que la Police, la Magistrature assise et debout, le SPF Justice et l'INCC. La circulaire COL 19/2010 modifiée (<i>Circulaire conjointe du</i></p>
----------------	---

	<p>ministre de la Justice et du Conseil des Procureurs généraux contenant une politique uniforme de contrôle, de constatation, de recherche et de poursuite relative à la présence dans l'organisme de substances autres que l'alcool qui influencent la conduite – Conduite sous l'influence de drogues) a été approuvée par le Conseil des Procureurs généraux et signée par le Ministre de la Justice le 12 octobre 2023. Cet ajustement a ensuite été communiqué par CENTREX Circulation routière à toutes les entités de la Police intégrée. La communication nécessaire a également été assurée par la Mobilité et par la Justice. La nouvelle pratique a débuté le 6 novembre 2023.</p>
Encore à réaliser	Cette mesure a été accomplie.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation					100%

9.3. 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 test d'haleine

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, SPF Economie et SPF Justice.
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Cette mesure a pour but d'alléger la procédure des contrôles d'alcoolémie par la police, tout en conservant bien sûr leur efficacité.</p> <p>Ce projet a été réalisé en collaboration avec le service Métrologie du SPF Economie et a été discuté au sein de groupe de travail 'Conduite sous influence' présidé par le SPF Mobilité et Transports en présence des représentants, entre autres, du Collège des Procureurs-généraux, de la Police et de la Métrologie.</p> <p>Il est à noter que vu la nature technique du projet, il faut communiquer celui-ci à la Commission européenne, ce qui alourdit la procédure.</p> <p>Actuellement :</p>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - le projet d'arrêté royal a reçu un avis positif des régions flamande et wallonne (29/9/23 et 20/10/23), ainsi que l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget (12/9/23) ; - la communication du projet à la Commission européenne a été réalisée le 17/11/23 ; - le Conseil d'Etat n'émettra pas d'avis (décision du 4 décembre 2023).
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Il faut attendre l'avis de la Commission européenne sur le projet avant de pouvoir le publier. Le délai d'attente pour l'avis de la Commission européenne court jusqu'au 20 février 2024.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

9.4. Renforcer les sanctions en cas de conduite en état d'ivresse, en particulier en examinant quelles sanctions supplémentaires conduisent effectivement à un changement de comportement

Responsable(s) partenaires	et	Collège des procureurs généraux, SPF Mobilité, SPF Justice, Centrex Circulation routière
-----------------------------------	-----------	--

Réalisé	<p>Le groupe de travail Conduite sous influence, créé début 2022 sous l'égide du SPF Mobilité et composé de représentants du Collège des Procureurs généraux, ainsi que des représentants de la Police, de la Magistrature debout et assise, du SPF Justice, de l'INCC, de la Métrologie, de la Douane et de Sciensano, a recommandé que les infractions liées à l'alcool soient systématiquement assorties d'un retrait immédiat du permis de conduire même à partir d'un seuil plus bas. L'article 55 du code de la route permet au Procureur du Roi de retirer immédiatement le permis de conduire à partir de 0,35 mg/l d'air alvéolaire expiré (AAE) (ou 0,8 gramme par litre de sang) pour une période de 15 jours. Jusqu'à présent, la <i>Circulaire commune COL 9/2006 de la Ministre de la Justice et du Collège des</i></p> <p><i>procureurs généraux contenant une politique criminelle uniforme en matière de</i></p> <p><i>retrait immédiat de permis de conduire</i> disposait que le retrait immédiat du permis de conduire devait avoir lieu par défaut à partir de 0,65 mg/l d'AAE (ou 1,5 pour mille) et seulement à partir de 0,35 mg/l d'AAE (ou 0,8 pour mille) si le conducteur avait un « comportement dangereux sur la route » (ce qui se produit rarement dans la pratique).</p>
----------------	--

	<p>Afin de renforcer la lutte contre l'alcool au volant tout en maintenant une charge de travail supportable pour les parquets et les tribunaux, l'abaissement de ce seuil sera progressif. Le seuil fixé par la circulaire sur le retrait systématique et immédiat du permis de conduire pendant 15 jours a été abaissé de 0,65 mg/l à 0,50 mg/l d'AAE (ou 1.2 pour mille) sur avis du groupe de travail et avec l'accord du Collège des Procureurs généraux et de la Ministre de la Justice, avec entrée en vigueur le 1^{er} juin 2023. La même modification a été incluse dans la circulaire COL 8/2006.</p> <p>Dans cette optique, la <i>circulaire COL 10/2006 concernant [...] la tarification uniforme des transactions</i> a supprimé la possibilité de proposer une transaction de 1600 euros pour les infractions graves liées à l'alcool avec une concentration comprise entre 0,50 et 0,65 mg/l d'AAE. Par conséquent, à partir du 1^{er} juin 2023, le parquet ne pourra proposer de transactions que si le seuil est inférieur à 0,50 mg/l d'AAE.</p>
<p>Encore à réaliser</p>	<p>À terme, et en fonction du texte final de la directive sur le permis de conduire en cours de révision, il pourrait être envisagé d'ajouter une composante médicale au programme-cadre d'éthylotests antidémarrage, qui pourrait à l'avenir être imposé aux personnes souffrant d'une dépendance à l'alcool.</p> <p>Les magistrats du groupe de travail Conduite sous influence demandent avec insistance que l'aptitude à la conduite (par exemple à la suite d'une dépendance) soit considérée de manière plus proactive et médicale (par le biais d'une instance centrale d'aptitude à la conduite) mais moins réactive et punitive (par le biais des tribunaux). Bien entendu, cette idée devra être analysée et élaborée en fonction de la faisabilité, de la base juridique et des possibilités opérationnelles avant d'être soumise, entre autres, au Collège des Procureurs généraux.</p>

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			75%	

9.5. Renforcer les sanctions en cas de conduite sous l'influence de drogues : imposer une somme de consignation en cas de test salivaire positif d'un conducteur étranger, ainsi que, de manière générale, le recours à des enquêtes de consignation si la perception immédiate est exclue

Responsable(s) partenaires	et SPF Mobilité, Centrex Circulation routière, Groupe de travail Conduite sous influence
-----------------------------------	---

Réalisé	<p>Actuellement, la police dresse des procès-verbaux contre les conducteurs étrangers sous influence de drogues et le ministère public les traduit en justice. Mais bien souvent, ces personnes passent sous les radars. La peine prononcée par le tribunal, en l'absence de l'accusé, ne pourra bien souvent pas être exécutée à l'étranger.</p> <p>Il s'agit de modifier l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière, ce qui permettrait à la Police d'imposer à l'avenir une somme de consignation aux contrevenants étrangers, par exemple en cas de test salivaire positif ou de refus de test. Ainsi, les étrangers ne peuvent plus y échapper. La garantie existe qu'ils seront traduits en justice. Ce sera le cas aussi pour des taux d'alcool supérieurs à 0,50 mg/l d'AAE (équivalant à 1,2 pour mille). Il est alors prévu que les conducteurs étrangers, à l'avenir, devront donner une somme en consignation en attendant que leur cas soit examiné par le tribunal – le simple paiement d'une perception immédiate ne sera plus possible dans ce cas.</p> <p>Le SPF Mobilité, en étroite collaboration avec le Centrex Circulation routière, a préparé le projet d'arrêté royal permettant de régler ces questions. Ce projet a été discuté à plusieurs reprises au sein du groupe de travail Conduite sus influence.</p> <p>Le 26/12/23, le Collège des Procureurs généraux a souligné le risque d'augmentation de la charge de travail pour le ministère public et les tribunaux. D'autres discussions seront organisées à ce sujet.</p>
Encore à réaliser	Le projet d'arrêté royal doit encore suivre les étapes de la procédure législative (avis des Inspecteurs des Finances qui sont concernés, procédure d'association des Régions, avis du Conseil d'État, signature du Roi et publication au Moniteur belge).

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

10. Lutter contre la distraction au volant

Objectif : 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. Il sera donné priorité au renforcement des moyen de lutte contre ce phénomène.

10.1. Moderniser la définition relative à la distraction liée au téléphone dans le code de la route

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports et Parlement fédéral
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	Modernisation de la définition de distraction liée au téléphone dans le code de la route (article 8.4) pour y inclure tous les appareils électroniques avec écran lorsqu'ils sont tenus en main. Initiatives prises : <ul style="list-style-type: none">- Projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, préparé par le SPF et mis à la disposition du Cabinet. Parallèlement, un projet de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 a été déposé (et adopté) à la Chambre. À la demande du cabinet, le SPF a proposé quelques modifications et amendements. Ceux-ci ont été acceptés.- Résultat : 24/1/22 – « Loi relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant » (publiée au M.B. le 21/2/22 ; entrée en vigueur le 3/3/22).
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Nihil

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation					100%

10.2. 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

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, Cabinet du Ministre Georges Gilkinet, institut Vias et Police
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	La mise en place d'un projet pilote pour la détection semi-automatisée de l'usage du GSM au volant est un projet complexe qui fait intervenir de nombreux services opérationnels et requérant une expertise pointue tant pour les aspects techniques

	<p>que juridiques. Le Ministre de la mobilité a soutenu la préparation de ce projet par le financement du support de l'institut Vias. Un budget a ainsi été réservé pour financer une étude d'impact sur la vie privée ainsi qu'un marché de fourniture d'une solution technique.</p> <p>Un comité de suivi a été mis sur pied avec le support de l'institut Vias à l'été 2022 rassemblant des représentants des cabinets des ministres de la Mobilité, de la Justice et de l'Intérieur, des représentants des services de police et des administrations (Justice et Mobilité). Ce comité a pu ainsi orienter et valider les différentes étapes préparatoires au projet pilote.</p> <p>Un consultant externe a été ainsi sollicité pour rédiger un projet d'analyse d'impact. Des réunions techniques ont également été organisées avec des fournisseurs potentiels afin de clarifier le fonctionnement concret de ces caméras intelligentes, la nature des informations traitées et le processus de traitement de ces informations.</p> <p>Le projet pilote n'a cependant pas pu aboutir à une phase opérationnelle. Dans la configuration envisagée, le cadre légal ne permettait pas d'obtenir toutes les garanties jugées nécessaires, notamment en matière de protection de la vie privée, mais aussi au niveau de la communication d'informations policières à des tiers.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	La lutte contre la distraction au volant, et singulièrement celle causée par l'usage du GSM, reste un sujet de préoccupation important. Les autorités compétentes se saisiront de toute nouvelle opportunité pour relancer les travaux, en s'appuyant sur l'expérience acquise par les travaux préparatoires déjà menés.

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

10.3. Créer le cadre légal nécessaire pour permettre l'identification de l'utilisation du GSM au volant par des moyens semi-automatiques

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports – Direction Réglementation routière
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Initiatives lancées :</p> <p>À la demande du cabinet du ministre Georges Gilkinet, un avant-projet de loi a été préparé dans lequel l'article 62 du code de la route et l'<i>arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire</i> seraient modifiés de manière à identifier l'utilisation de téléphones mobiles pendant la conduite de manière semi-automatique. L'avant-projet a été discuté à plusieurs reprises avec les différents services concernés, mais aucun consensus n'a pu être trouvé sur le texte. Après concertation entre les Cabinets de l'Intérieur, de la Justice et de la Mobilité, le choix a été fait de lancer d'abord un projet pilote (voir mesure 10.2), en vue de préparer la modification du cadre réglementaire.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

10.4. En coopération avec nos partenaires régionaux et internationaux, nous analyserons les données pertinentes des systèmes d'aide à la conduite et des dispositifs mains libres afin d'objectiver leur contribution à la sécurité routière dans des conditions d'utilisation réelle

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports et institut VIAS
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>La distraction au volant ne se limite pas à l'utilisation d'un téléphone portable. Toutes les formes de distraction sont potentiellement dangereuses, même lorsqu'elles sont causées par des systèmes d'aide à la conduite ou des dispositifs mains libres. Dans ce contexte, l'institut Vias a été chargé par le SPF Mobilité et Transports de réaliser une étude scientifique à ce sujet. L'étude, commencée en 2021, comprend des recherches expérimentales sur un site fermé (test sur le circuit de Lommel). La phase de test sur le circuit de Lommel se déroule d'octobre à décembre 2023, pendant les samedis. L'objectif est d'identifier l'impact de l'utilisation d'appareils électroniques avec écran sur le comportement au volant.</p>
---	---

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Phase de test d'octobre à décembre 2023 - Le rapport sur cette étude sera fourni au 2^e trimestre de 2024
---	--

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation				75%

11. Améliorer la sécurité des passages à niveau

Objectif : 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 niveau.

11.1. Améliorer la procédure applicable à la suppression / création des passages à niveau ainsi que les outils permettant d'objectiver la « dangerosité » d'un passage à niveau

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Les initiatives suivantes ont été prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La première partie des objectifs visés (amélioration de la procédure de suppression / création de passages à niveau) est contenue dans un projet de loi relative aux passages à niveau. • La deuxième partie (amélioration des instruments permettant d'évaluer objectivement la dangerosité d'un passage à niveau) est contenue dans un projet d'arrêté royal qui remplacera l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées. <p>Pour les deux dossiers, les premiers projets de texte sont prêts .</p>
---	---

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Le <u>projet de loi</u> est « en attente » pour le moment. La priorité a été donnée à l'élaboration des arrêtés royaux d'exécution de la loi modifiant la loi du 6 décembre 2022 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau. En ce qui concerne le <u>projet d'arrêté royal</u> , certains points de blocage doivent encore être résolus, en concertation avec le service Sécurité au sein de la DG Mobilité durable et ferroviaire, avec le SSICF et avec Infrabel.
---	---

Code couleur statut (projet de loi)	[Red]			
Code couleur statut (projet d'A.R.)		[Yellow]		
Pourcentage de réalisation (tant pour le projet de loi que pour le projet d'arrêté royal)		25%		

11.2. Adapter la législation pour autoriser le marquage au sol en damier des passages à niveau et pour autoriser l'utilisation de caméras ANPR afin de faciliter le contrôle-sanction des franchissements abusifs

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports (Direction de la Réglementation routière), Régions, Métrologie, Collège des procureurs généraux
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Les initiatives suivantes ont été prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les marquages en damier sont inclus dans l'A.R. du 30 juillet 2022 « voie centrale » ; publication au M.B. le 15/9/22 ; entrée en vigueur le 01/10/22. Les caméras intelligentes : 12/7/2023 – réunion du SPF Mobilité et Transports, du Collège des procureurs généraux et du service Métrologie. Le SPF Économie a élaboré un projet de modification de l'arrêté royal du 12 octobre 2010 <i>relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci.</i>
---	---

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Poursuite de la procédure législative concernant l'A.R. du 12/10/2010 par le SPF Économie.
---	--

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

11.3. Introduire un système d'amendes administratives pour les infractions à la réglementation relative aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	Le premier projet de loi (le même que celui de la section 11.1) est prêt.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Le <u>projet de loi</u> est « en attente » pour le moment. La priorité a été donnée à l'élaboration des arrêtés royaux d'exécution de la loi modifiant la loi du 6 décembre 2022 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation		25%			

12. Diminuer systématiquement (voire supprimer) les quotas et la marge de tolérance opérationnelle pour les infractions de vitesse

Objectif : les parquets en charge de la poursuite des infractions de roulage sont régulièrement débordés par la masse des affaires à traiter. Grâce à la création d'un parquet national, les quotas et la marge de tolérance opérationnelle pourront être systématiquement diminués voire supprimés.

Responsable(s) et partenaires	SPF Justice ; AWV ; SPW Mobilité et Infrastructure ; Bruxelles Mobilité ; Police (DAH / sections techniques) ; Parquets, Cours et Tribunaux de Belgique.
--------------------------------------	--

<p>Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)</p>	<p>Contexte : Il existe actuellement deux types de tolérances de vitesse en Belgique. La tolérance technique, définie par la loi et actuellement en vigueur pour corriger les erreurs techniques potentielles, et la tolérance judiciaire, fixée individuellement par les parquets pour augmenter la vitesse à partir de laquelle on risque d'être flashé afin de réduire la charge de travail au niveau de la procédure judiciaire. Outre ces deux tolérances, il existe également le principe d'un « quota ». Ce quota implique que les caméras sont parfois désactivées pour gérer, comme pour les marges de tolérance, l'afflux d'infractions et la charge de travail qui en découle.</p> <p>L'objectif du présent projet est d'abolir la tolérance du parquet et les quotas, que ce soit pour les routes régionales ou pour les routes fédérales. Il s'agit à chaque fois d'un projet pilote, qui donne une indication sur l'augmentation des dossiers concernant les infractions routières si les marges de tolérance et les quotas sont supprimés. Ces données sont ensuite analysées et servent à élaborer une analyse approfondie de la charge de travail. Sur la base de cette analyse, un renfort sera prévu pour la procédure pénale et un plan national de mise en œuvre sera établi. En collaboration avec tous les acteurs de l'appareil judiciaire, ce plan d'action national sera mis en œuvre étape par étape. L'élaboration et la mise en œuvre du projet d'abolition des marges de tolérance et des quotas ont été divisées en fonction de deux types de routes : les routes fédérales et les routes régionales.</p> <p>1. Renforcement de l'appareil judiciaire</p> <p>1.1. Pour absorber l'augmentation des dossiers d'infractions routières liée, entre autres, à la suppression des marges de tolérance et des quotas, la création d'un parquet central de la sécurité routière a été poursuivie au niveau de la Justice. La loi du 23 décembre 2021 introduisant le parquet de la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière d'organisation judiciaire et de justice est parue au Moniteur belge le 30 décembre 2021. Entre-temps, la création effective du parquet de la sécurité routière est devenue une réalité. Sur les 48 personnes prévues en 2022, 45 ont déjà été recrutées. Le procureur de la sécurité routière est entré en fonction en février 2022. Le substitut francophone du procureur de la sécurité routière a rejoint le parquet en décembre 2023. Le processus de sélection du substitut néerlandophone du procureur de la sécurité routière est en cours. Le parquet a repris les dossiers des 14 parquets, à l'exception du parquet d'Eupen. Enfin, le parquet de la sécurité routière reprendra également les dossiers du parquet d'Eupen dans les prochains mois.</p> <p>1.2. Au niveau de la police fédérale, une première grande campagne de recrutement a été menée en 2022. À partir de 2024, des fonds supplémentaires seront également mis à la disposition des centres de traitement régionaux, qui seront utilisés pour une expansion à grande échelle des centres de traitement régionaux.</p> <p>2. Suppression des marges de tolérance et des quotas</p>
--	--

	<p>2.1. Routes fédérales :</p> <p>2.1.1. Un projet pilote a été lancé à la fin de l'année 2021, dans le cadre duquel les caméras fixes et les radars-tronçons des autoroutes ont été paramétrés pour une tolérance zéro. Après analyse, le déploiement national a commencé. Depuis avril 2022, il n'y a plus de quotas ni de marges de tolérance en région flamande pour les appareils susmentionnés. Depuis l'été 2022, il n'y a plus de quotas ni de marges de tolérance non plus en région wallonne et bruxelloise. La correction purement technique s'applique toujours aux autoroutes.</p> <p>2.1.2. Après le succès des radars-tronçons et des caméras fixes, c'est au tour des caméras mobiles. À partir de 2024, la Police fédérale appliquera activement la tolérance technique sur les caméras mobiles sur nos autoroutes. La Police fédérale a indiqué dans le plan d'action du Fonds de sécurité routière (FSR) que les investissements nécessaires seront réalisés d'ici 2024 dans une capacité de traitement supplémentaire pour que cette tolérance zéro puisse être appliquée aux caméras mobiles sur les autoroutes. Grâce à cette action, la tolérance zéro/technique sur les routes fédérales sera réalisée.</p> <p>2.2. Routes régionales :</p> <p>2.2.1. Après la suppression des marges de tolérance et des quotas sur les autoroutes, c'est au tour des routes régionales de voir cette suppression. Un projet pilote « Slow Down » a été lancé en Wallonie le 15 mars 2023. Il s'agit de 11 radars sur les routes wallonnes. Les sites ont été choisis sur la base d'un risque d'accident élevé. Ces caméras fonctionnent sans marge de tolérance ni quota. Le projet pilote mesurera la charge de travail qui découlera de l'abandon des marges de tolérance sur les routes régionales et qui concernera les partenaires de l'appareil judiciaire. À Bruxelles, un projet pilote est en cours depuis le 5 juin 2023 sur six sites bruxellois. Le projet pilote, qui a sélectionné quelques caméras fixes et radars-tronçon, vise à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles et aux carrefours dangereux. En Flandre, l'utilisation des marges de tolérance et des quotas sur les routes régionales est limitée. Aucun projet pilote n'est prévu car il existe déjà suffisamment de données pour estimer la charge de travail supplémentaire. La phase de collecte de données des projets pilotes est terminée. Les données résultant de ces projets seront soigneusement analysées et étudiées lors de l'élaboration d'un plan d'action national visant à supprimer progressivement les marges de tolérance sur toutes les routes belges. Afin de prévoir le renfort nécessaire pour la procédure judiciaire, la Justice s'est engagé en 2021 à la création d'un parquet de la sécurité routière en plus d'un renforcement en profondeur des parquets de police des sections de circulation et des tribunaux de police. Outre un premier renforcement en 2022, la Police fédérale lancera quatre autres vagues de recrutement afin de disposer de la capacité de traitement nécessaire à la mise en œuvre d'une politique de tolérance zéro sur les routes régionales.</p>
--	---

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	En ce qui concerne la suppression des marges de tolérance sur les routes fédérales (réalisées pour les contrôles routiers et les caméras fixes), un recrutement et un plan de déploiement sont prévus pour les caméras mobiles. Pour les routes régionales, sur la base des résultats des projets pilotes, une Business Analyse et un plan de déploiement seront élaborés en 2024. En outre, une contribution financière des régions pour les tâches accomplies par les acteurs fédéraux dans les dossiers régionaux est envisagée.
---	---

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

13. Améliorer l'étiquetage des médicaments

Objectif : 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.

Responsable(s) et partenaires	SPF Santé publique et Agence fédérale des médicaments - SPF Mobilité et Transport & institut Vias
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>À la demande du Ministre de la Mobilité, l'institut Vias a rédigé une note de synthèse sur la problématique en juin 2022. Cette note a été transmise au cabinet du Ministre de la Santé et à l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (AFMPS), afin d'alimenter la réflexion et d'envisager les pistes possibles pour une amélioration de l'information aux consommateurs.</p> <p>L'Agence fédérale des médicaments est d'accord en principe avec la proposition d'alerter les citoyens sur les dangers de certains produits sur l'aptitude à la conduite par le biais de l'étiquetage des emballages de médicaments. Tout comme dans la législation actuellement en vigueur, la proposition de nouvelle Directive, dans le cadre de la révision de la législation pharmaceutique européenne, prévoit que les États membres réglementent l'utilisation des pictogrammes au niveau national. Pour des raisons pratiques, tant le ministre que l'AFMPS sont plutôt favorables à ce que l'on évite les pictogrammes nationaux spécifiques et que l'on vise plutôt des pictogrammes harmonisés au niveau de l'UE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les pictogrammes nationaux peuvent prêter à confusion (différences entre les États membres) ;
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - les pictogrammes nationaux constituent un obstacle à la commercialisation des emballages dans les différents États membres, ce qui est important pour améliorer la disponibilité des médicaments ; - la section « Conduite et utilisation des machines » est une rubrique permanente de la notice. La notice de chaque médicament doit être analysée afin de catégoriser le médicament (pictogramme nécessaire ou non ?). Ce n'est pas toujours facile. Dans certains cas, il est clairement indiqué s'il y a ou s'il n'y a pas d'effet sur la conduite d'un véhicule, mais dans d'autres cas, les informations fournies ne permettent pas de classer le médicament sans ambiguïté ; - en Belgique, les informations figurant sur l'emballage doivent être fournies dans les trois langues nationales. Il ne reste donc plus beaucoup d'espace pour ajouter une icône sur l'emballage. Un pictogramme doit toujours être accompagné d'un texte explicatif. Si les entreprises doivent passer à un emballage extérieur plus grand, il y a un risque que le titulaire de l'autorisation de mise sur le marché retire le médicament du marché belge en raison du coût supplémentaire lié au respect de cette obligation ; - les médicaments destinés au marché belge ont souvent un emballage Benelux, de sorte que cette initiative aura également un impact sur les autorités néerlandaises et luxembourgeoises. <p>L'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé a lancé l'outil web PharmaInfo (www.farmainfo.be) à la fin du mois de décembre 2023, fournissant aux citoyens et aux patients des informations compréhensibles, fiables et scientifiquement validées sur les médicaments et les produits de santé. PharmaInfo contient des fiches d'information sur des composants actifs spécifiques ou une combinaison de composants actifs. On y trouve des informations utiles et pratiques, y compris des recommandations sur la conduite d'un véhicule en cas de prise de ces médicaments. Une centaine de fiches sont disponibles dans la version actuelle. L'objectif est d'élargir progressivement l'offre. PharmaInfo couvre également des sujets spécifiques dans lesquels il est souvent fait référence à des campagnes. Si des campagnes sont lancées ou si des publications sont disponibles avec des informations qui peuvent être utiles aux citoyens ou aux patients, cela peut être inclus comme sujet et éventuellement annoncé par un communiqué de presse. À cet égard, l'AFMPS est prête à participer à une campagne de sensibilisation aux dangers liés à l'impact des médicaments sur l'aptitude à la conduite.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

14. Informer et sensibiliser

Objectif : en collaboration avec les régions et les autres parties concernées (SPF Justice, institut Vias), il convient d'exploiter le plus efficacement possible ces canaux pour diffuser des informations qui contribuent à l'amélioration de la sécurité routière (cela concerne principalement les perceptions immédiates et le site de paiement des amendes www.amendesroutieres.be (bientôt <https://justonweb.be/fines>)).

14.1. Évaluer les fiches de sensibilisation actuellement envoyées aux contrevenants en annexe du courrier de perception immédiate et développer de nouveaux contenus

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports et SPF Justice, Régions, institut Vias
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Depuis 2019, des fiches d'information et de sensibilisation accompagnent certains types de perception immédiate. Ces fiches traitent d'un thème particulier, comme la vitesse, la conduite sous influence, la distraction, la ceinture de sécurité, l'éthylotest antidémarrage, etc. Il existe des fiches pour les infractions fédérales et des fiches régionales pour les infractions régionales à la vitesse. En ce qui concerne ces fiches, les initiatives suivantes ont été prises depuis 2021 :</p> <ul style="list-style-type: none">- la réalisation d'une étude d'évaluation complète des fiches relatives à la vitesse et à la distraction au volant et réalisées par l'institut Vias sur la base d'un sondage. Les conclusions de cette étude ont été discutées avec toutes les instances concernées en septembre 2022 ;- l'élaboration de deux nouvelles fiches, en concertation avec les partenaires concernés, sur 1) les (nouvelles) règles de circulation à l'égard des cyclistes « Cyclistes et automobilistes : ensemble sur la route » et 2) le respect mutuel sur la route « Toujours courtois sur la route ». Ces deux fiches remplacent temporairement (pour une durée de 6 mois) la fiche sur la vitesse sur les autoroutes en 2021 et 2022. Vous trouverez les fiches fédérales sur : https://mobilit.belgium.be/fr/route/securite-routiere/fiches-de-sensibilisation ;- au printemps 2023, le SPF Justice s'est engagé à produire deux nouvelles fiches de sensibilisation, qui comprennent le témoignage d'une personne ayant perdu un proche (en collaboration avec l'OVK/PEVR). Les premiers résultats sont attendus pour fin 2023.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	L'envoi de messages de sensibilisation continuera à faire l'objet d'un suivi et, le cas échéant, d'adaptations en 2024 et 2025.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

14.2. Développer de nouveaux formats de messages informatifs et de sensibilisation sur le site web dédié au paiement des amendes routières

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports ; SPF Justice, Régions, institut Vias
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>En ce qui concerne le développement de nouveaux formats de messages d'information et de sensibilisation, les initiatives suivantes ont été prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur la base des conclusions et recommandations de l'étude d'évaluation de l'institut Vias sur les fiches de sensibilisation (voir mesure 14.1.), l'institut Vias a effectué une première analyse des possibilités d'élaboration de messages vidéo, sur la base de la littérature et des pratiques existantes en Belgique et à l'étranger ; - ces pistes ainsi que les canaux de diffusion possibles (par exemple via le site Just-on-web sur lequel les contrevenants paient leurs amendes) ont été discutés avec les partenaires impliqués dans les fiches en septembre 2022. Depuis le quatrième trimestre 2023, les premiers pourparlers ont été entamés pour étudier cette piste. Il s'agit de faire passer un témoignage sur Just-on-web avant la procédure de paiement d'une amende pour infraction au code de la route.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	La diffusion de témoignages sur le site web de la Justice continuera à être développée.

Kleurcode status					
Percentage realisie			50%		

C. Contrôles, sanctions, accompagnement et formation

15. Sanctions adaptées au danger généré

Objectif : 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.

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports & institut VIAS
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Une étude commandée par le SPF Mobilité a été réalisée par Vias en 2022 et 2023. Il s'agissait d'évaluer la classification existante des infractions au code de la route. Cette évaluation a été réalisée sur la base du risque d'accident mortel causé par l'infraction au code de la route.</p> <p>Dans une première partie de l'étude, quatre infractions routières, qui sont à l'origine du plus grand nombre d'accidents corporels en Belgique, ont été évaluées, comme par exemple les excès de vitesse et la conduite sous influence.</p> <p>Dans une deuxième partie de l'étude, le système existant de classification en quatre degrés d'infractions routières a été évalué par un certain nombre d'experts actifs dans différents domaines du code de la route.</p> <p>Enfin, la classification existante a fait l'objet de discussions plus approfondies avec certains organismes (par exemple, CENTREX).</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	L'étude fait actuellement l'objet d'un examen externe et d'une traduction. Elle sera publiée sur le site internet de Vias d'ici la fin de l'année 2023. Cette étude peut servir de source d'inspiration pour toute réforme ou modification future du système de degrés d'infraction.

Code couleur statut							
Pourcentage de réalisation						75%	

16. Améliorer l'efficacité des contrôles par le recours à des caméras intelligentes

Objectif: En plus de la possibilité d'effectuer des contrôles semi-automatisés pour l'utilisation du GSM au volant (cf. mesure 10), nous étudions également la possibilité de réaliser des contrôles (semi-)automatisés pour le port de la ceinture et le respect des distances entre les véhicules..

Responsable(s) et partenaires	SPF mobilité et transports & Vias Institute
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>À la demande du SPF Mobilité et Transports, Vias a réalisé une analyse sur le respect des distances de sécurité sur les autoroutes en 2022-2023. Aucune initiative n'a encore été prise concernant le port de la ceinture (sensible au respect de la vie privée).</p> <p>L'étude de Vias « Mesure de comportement relative aux distances de sécurité sur les autoroutes en Belgique » (HEADWAY) a été finalisée durant le mois de novembre 2023 et sera publiée sur le site web de Vias. Elle met en avant des résultats qui montrent clairement qu'une proportion importante de voitures particulières circulant sur les autoroutes belges ne maintient pas une distance suffisante avec le véhicule les précédant (42 % se tiennent à moins de 2 secondes du véhicule en question). Pour lutter contre cette problématique, l'étude recommande, entre autres, de mieux définir dans la réglementation le principe de distance de sécurité entre véhicules et les sanctions qui en découlent.</p> <p>Il est également conseillé d'investir dans de nouvelles technologies pour mieux identifier cette infraction.</p> <p>Les moyens non consommés qui avaient été réservés pour le projet pilote avorté relatif à la détection de l'usage du gsm au volant, ont été réorientés vers une étude de faisabilité sur le recours à des caméras intelligentes pour détecter le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et plus particulièrement les poids-lourds pour lesquels le code de la route précise les conditions de distances à respecter. Une note interne a été livrée au SPF mobilité et Transport Q4 2023. Celle-ci reprend notamment une liste de systèmes pouvant être utilisés pour contrôler l'interdistance entre véhicules.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	En fonction des résultats de l'étude de faisabilité sur le contrôle du respect de l'inter-distance, un projet pilote de détection de ces infractions au moyen de caméras intelligente sera réalisé en 2024, en collaboration avec les services de contrôles routiers du SPF Mobilité et Transport.

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

17. Poursuivre l'automatisation des contrôles en matière d'assurance

Objectif : afin de réaliser ceci, les données de tous les contrats d'assurance sont centralisées sur la plateforme unique « Proof Of Insurance » (« POI »). À la mi-octobre 2021, la migration des données avait déjà été réalisée pour 48% du parc de véhicules belge. D'ici fin 2022 ou début 2023 les données de tout le parc de véhicules auront été migrées.

Responsable(s) et partenaires	FCGB-BGWF, Centrex, Cross Border Fines Team, Assuralia
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • La plateforme « POI » contient actuellement 80 % de l'ensemble du secteur, soit 6 millions de véhicules. Bien que le nombre d'assureurs connectés soit plus élevé que lors d'une précédente mise à jour, le pourcentage est plus faible car l'un des plus grands assureurs a temporairement quitté la plateforme en raison d'un problème technique. Prochaine étape : connexion de l'ensemble du secteur. • Publication au M.B. des modifications de la loi du 21/11/1989 (du 25/09/22 « dispositions diverses en matière économique ») le 16 janvier 2023 concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules à moteur. Prochaine étape : adaptation des arrêtés d'exécution avec conditions d'accès. Les discussions avec le SPF Économie sont en cours et les textes proposés sont actuellement examinés par l'APD. Dans le même temps, la police et le SPF Justice examinent également si des ajustements juridiques sont nécessaires pour pouvoir utiliser la plateforme. • Améliorer la qualité de la « liste noire » en utilisant des données plus précises, qui sont mises à jour au moins quotidiennement par les assureurs. Cela alimentera notamment les dispositifs de caméra intelligente.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet d'arrêté royal fixant les conditions d'accès doit encore suivre une partie de la procédure législative (avis de l'APD, avis du Conseil d'État, signature par le Roi et publication au Moniteur belge). • Connexion de l'ensemble du secteur. • La qualité des données sur la plateforme s'est déjà grandement améliorée grâce à l'échange quotidien de données, mais d'autres travaux seront réalisés avec les assureurs en 2024 : <ul style="list-style-type: none"> ○ La refonte de la plateforme informatique pour les flottes de véhicules gérées par les courtiers pour le compte des assureurs, afin de réduire encore les délais de transmission des données par les courtiers

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Une meilleure définition des données à valider en vue d'une meilleure optimisation de celles-ci et d'une diminution des marges d'erreur. ● Le développement d'une solution technique et l'harmonisation des processus d'échange de données d'assurance avec la police et la justice : <ul style="list-style-type: none"> ○ Police : le développement d'une API afin que des informations détaillées sur l'assurance puissent être introduites directement dans leur portail ou leur application Focus. ○ Justice : les exigences relatives à l'échange numérique d'informations détaillées sur l'assurance avec le ministère public (dans le cadre de poursuites à l'encontre des personnes non assurées) font actuellement l'objet d'une analyse, sur les plans technique, juridique et fonctionnel. Nous travaillons avec le Crossborder Fines Team. Cette équipe prépare actuellement un Business Case pour vérifier le statut de l'assurance immédiatement après la constatation d'un excès de vitesse (afin de lutter contre le nombre de véhicules non assurés). En collaboration avec l'équipe en question, nous envisageons une première phase de test.
--	---

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

18. Identifier systématiquement les contrevenants

Objectif : 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 <https://justonweb.be/fines> et les templates seront améliorés à cette fin.

Responsable(s) et partenaires	Crossborder (SPF Justice), Parquet de la Sécurité routière (PSR), Ministère public (MP)
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	Pour poursuivre efficacement les récidivistes, l'identification de l'auteur de l'infraction est primordiale. Par exemple, le taux d'identification est aujourd'hui trop faible pour poursuivre la récidive avec une équité juridique suffisante. Afin d'augmenter le taux d'identification, la Justice s'est engagée à lancer, à partir de 2021, des poursuites automatiques pour les infractions visées à l'article 67b du code de la route, dans le cadre de deux projets pilotes. Grâce à ces projets pilotes, il a été constaté que le taux d'identification des entreprises ayant fait l'objet d'une transaction au titre de l'article 67ter du code de la route avait fortement augmenté au cours du projet pilote. Pas moins de 81,14% des nouvelles infractions ont été identifiées. La sensibilisation dans

	<p>les mois précédant l'envoi de la transaction et l'attention des médias ont entraîné une augmentation significative du nombre d'identifications. L'augmentation s'est faite principalement par le biais du canal numérique de Just-on-web, les entreprises s'identifiant entièrement par voie numérique. On peut donc en conclure que les entreprises qui ont été sanctionnées ont changé de comportement. Afin de maintenir les effets positifs sur les taux d'identification et la sécurité routière, un déploiement national de la poursuite automatique des infractions en vertu de l'article 67ter du code de la route sera initié en 2024.</p> <p>Dans le cadre d'un traitement efficace de ces infractions, une nouvelle application est en cours de développement et sera mise à la disposition du bureau du parquet de la sécurité routière. Cette application est actuellement en phase de test et sera prête à être utilisée au mois de décembre.</p> <p>L'été a également vu le lancement d'une grande campagne de sensibilisation à l'obligation d'identification pour les entreprises, intitulée « Payer pour les erreurs de quelqu'un d'autre ? Ce n'est pas juste ».</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<p>Comme indiqué au point d'action 19, la poursuite automatique des infractions visées à l'article 67ter du code de la route débutera en 2024. Des recrutements supplémentaires sont envisagés pour le traitement des dossiers liés à l'article 67ter du code de la route. Un engagement vis-à-vis du gouvernement et du Collège des procureurs généraux a été inscrit dans le plan d'action du Fonds de sécurité routière (FSR).</p> <p>Une fois que le taux d'identification est suffisamment élevé, il est possible d'investir davantage dans une logique de récidive, selon laquelle la perception immédiate, sur la base d'une certaine politique définie par le procureur, sera exclue dans le cas d'un récidiviste. De cette manière, la récidive peut être traitée de manière appropriée.</p>

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			75%	

19. Améliorer le traitement des infractions de roulage par la création d'un parquet national de la sécurité routière

Objectif : 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. 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.

Responsable(s) et partenaires	Crossborder (SPF Justice) et Parquet de la sécurité routière (PSR)
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Afin d'absorber l'augmentation des dossiers des infractions au code de la route, notamment liée à l'abolition des marges de tolérance et des quotas, et afin d'œuvrer pour un traitement uniforme et efficace des amendes routières, la création d'un parquet central de la sécurité routière a été initiée au niveau du SPF Justice. La loi du 23 décembre 2021 introduisant le parquet de la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière d'organisation judiciaire et de justice est parue au Moniteur belge le 30 décembre 2021. Entre-temps, la mise en place effective du parquet de la sécurité routière (PSR) est devenue réalité. Sur les 48 personnes prévues en 2022, 45 ont déjà été recrutées. Le substitut francophone du procureur de la sécurité routière a rejoint le parquet en décembre 2023. Le processus de sélection du substitut néerlandophone du procureur de la sécurité routière est en cours. Le parquet a repris les dossiers – partant d'une perception immédiate (les infractions mineures au code de la route) – des 14 parquets, à l'exception du parquet d'Eupen. Enfin, le PSR reprendra également les dossiers du Parquet d'Eupen dans les prochains mois.</p> <p>Dans un premier temps, le PSR sera chargé de poursuivre trois types d'affaires:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Les fichiers des infractions routières partant d'une perception immédiate</u> ; <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Les dossiers partant d'une perception immédiate du parquet d'Eupen ont été repris aussi (dernier parquet) ; 2. <u>Infractions à l'article 67b du code de la route</u> ; <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Deux projets pilotes ont été menés à bien en 2021 et 2022, ce qui a permis de doubler le taux d'identification ; 3. <u>Certificats étrangers</u> ; <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Certificats étrangers entrants : poursuivre l'établissement des échanges avec États membres de l'UE non encore connectés ; 3.2. Déploiement de certificats étrangers sortants ; Les deux sous-projets doivent se faire le plus possible via un échange électronique (e-Codex). <p>Un projet pilote et l'élaboration d'une politique visant des poursuites automatiques pour tout véhicule non assuré sont également en cours. Ce type d'infractions sera également traité par le PSR.</p>

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Les dossiers du parquet d'Eupen seront repris en décembre 2023/janvier 2024. • 3 postes vacants doivent être pourvus dans le cadre du plan de recrutement 2022, ces procédures sont en cours. • Les poursuites automatiques pour des infractions à l'article 67b du code de la route commenceront en 2024. Un engagement vis-à-vis du gouvernement et du Collège des procureurs généraux a été inscrit dans le plan d'action du Fonds de sécurité routière (FSR). • Des recrutements supplémentaires sont envisagés pour le traitement des dossiers liés à l'article 67ter du code de la route. Un engagement vis-à-vis du gouvernement et du Collège des procureurs généraux a été inscrit dans le plan d'action du Fonds de sécurité routière (FSR). • Par ailleurs, comme indiqué ci-dessus, le PSR continuera à traiter les certificats étrangers entrants. Crossborder mettra en place, pour le PSR et le MP des échanges avec les États membres de l'UE qui ne sont pas encore connectés ; • Le PSR fournira le support nécessaire à l'élaboration et à la mise en œuvre des certificats étrangers de sortie. Cela doit se faire le plus possible via un échange électronique (e-Codex).
---	---

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation			50%		

20. Mettre en place un système de sanctions progressives pour lutter contre la récidive

Objectif : 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).

Responsable(s) et partenaires	Cabinet du ministre Georges Gilkinet, SPF Mobilité et Transports - Direction Réglementation routière ; SPF Justice ; SPF Intérieur (Centrex Circulation routière)
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>En ce qui concerne la mise en place d'un système de lutte contre la récidive, les initiatives suivantes ont été prises :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Benchmarking européen à grande échelle et analyse de différents systèmes, y compris le permis de conduire à points, le tout réalisé par l'institut Vias et achevée à la fin de l'année 2021. Cette étude a été remise aux membres de la CFSR et présentée au Parlement en juin 2022 ;
---	--

	<p>2) Sur base de l'étude de Vias, un premier projet de loi relatif à un système de lutte contre la récidive à points a été élaboré (2022) mais n'a pas recueilli le consensus nécessaire (2023).</p> <p>3) Après avoir étudié la faisabilité d'un projet de loi pour créer une base de données des infractions, la piste d'une adaptation de la politique criminelle des parquets afin d'encourager la poursuite des multirécidivistes (au stade de la perception immédiate) devant le tribunal de police en vue d'obtenir une peine de déchéance du droit de conduire est explorée.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	La piste envisagée (révision d'une circulaire existante ou rédaction de nouvelle circulaire) sera discutée avec le Collège des procureurs-généraux.

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

21. Élargir le recours à des mesures alternatives (formations)

Objectif : 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.

21.1. Formations comme alternative à la perception immédiate en cas de récidive

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports (Direction Réglementation routière), SPF Justice et SPF Intérieur
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	Cette mesure a pour but de proposer une offre élargie de mesures/sanctions alternatives, notamment par le biais de la création de formations, ces dernières ayant un impact plus durable sur le comportement des conducteurs qu'une amende classique.

	Le but de ce projet est donc de proposer des formations alternatives à la perception immédiate . Actuellement, la priorité est donnée à la mesure 21.2 (création des formations de réintégration).
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	La mise en place de formations alternatives à la perception immédiate sera discutée avec les régions après approbation des mesures d'exécution des formations de réintégration (21.2).

Code couleur statut	Pas d'application			
Pourcentage de réalisation	15%			

21.2. Formation en remplacement des examens de réintégration théorique et pratique faisant suite à une déchéance du droit de conduire

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports (Direction Réglementation routière), SPF Justice, SPF Intérieur.
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Cette mesure a pour but de proposer une offre élargie de mesures/sanctions alternatives, notamment par le biais de la création de formations, ces dernières ayant un impact plus durable sur la comportement des conducteurs qu'une amende ou sanction classique.</p> <p>Le but de ce projet est donc de donner à un juge la possibilité de subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait à une formation de réintégration.</p> <p>Pour réaliser ce projet, une loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière doit être adoptée, et ce afin d'insérer le principe de la formation dans le cadre de la réintégration. Un arrêté royal doit également être rédigé pour mettre en place ces formations. Le but est de publier ces deux textes en même temps.</p> <p>Actuellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de loi a été validé par le Conseil des Ministres (27/10/23) et une demande d'avis aux régions a été envoyée fin novembre '23.
---	---

	- Une rencontre des stakeholders (régions, justice, secteur des formations) est planifiée mi-janvier 2024 quant aux mesures d'exécution. Un premier projet d'AR a déjà été élaboré.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Finalisation de l'AR mettant en place les formations prévues par notre projet de loi, sur base du résultat de la consultation des stakeholders. Après finalisation du parcours légistique (avis des régions, du Conseil d'Etat, ...), le projet d'AR sera publié et entrera en vigueur après l'agrément d'un nombre suffisant de centres de formations de réintégration (sur base d'un plan d'actions à établir par le SPF Mobilité et Transports).

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation			50%		

22. Mettre en œuvre la procédure de suspension du permis de conduire lorsque les amendes ne sont pas payées

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

Responsable(s) partenaires	et	SPF Mobilité et Transports (lead). Partenaires : SPF Justice
-----------------------------------	-----------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	Préparation d'un projet de loi (complétant les dispositions existantes en matière de suspension) et d'un projet d'arrêté royal (exécutant les dispositions légales en matière de suspension, pour ce qui concerne le permis de conduire). Les avis du Collège des procureurs généraux, datés du 16/04/2021 et du 4/05/2022, sur l'A.R. indiquent la nécessité de ce projet de loi complémentaire et prennent en compte le retrait virtuel du permis de conduire. Concertation avec le SPF Justice en août 2023 sur les développements informatiques nécessaires (le retrait virtuel du permis de conduire nécessite un flux de données, en matière de suspension, de la Justice vers la Mobilité et vers la Police ; la Justice considère le projet comme faisant partie d'un projet plus large sur les données relatives au droit de conduire ; les commentaires/questions reçus sur le projet de loi et d'A.R. ont été abordés).
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	La phase légistique suivra : avis des Régions sur le projet de loi et d'A.R. (60 jours). Avis IF et accord du ministre du Budget (45 jours, <u>uniquement requis pour l'A.R., compte tenu de l'impact budgétaire</u>). Avis du Conseil d'État (30 jours). Dépôt du projet de loi à la Chambre.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation		25%			

23. Faciliter le traitement des infractions des Belges et des contrevenants étrangers

Objectif : 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.

Responsable(s) partenaires	et	SPF Mobilité
-----------------------------------	-----------	--------------

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>A) Directive CBE 2015/413</p> <p>À l'initiative de la Commission européenne, tant au sein du Conseil de l'Union européenne que du Parlement européen, la directive 2015/413 est en cours de révision. Il s'agit de la directive dite CBE (Cross-border exchange of information on road safety-related traffic offences), qui a été publiée dans le cadre du « Road Safety Package » le 01/03/2023. La directive vise à échanger le plus efficacement possible les données relatives aux auteurs d'infractions routières entre les États membres de l'UE afin de lutter contre l'impunité des conducteurs étrangers et d'accroître ainsi la sécurité routière.</p> <p>L'objectif est de réviser la directive actuelle en élargissant considérablement son champ d'application (de nouvelles infractions sont ajoutées, telles que le délit de fuite, le chargement excessif, la distance de sécurité,...) et de prévoir une assistance mutuelle entre les États membres de l'UE par le biais d'une assistance mutuelle renforcée. Parmi les aspects importants, citons la protection des droits fondamentaux des citoyens de l'UE, notamment en les informant mieux de leurs droits et obligations, ainsi qu'une sécurité renforcée des données à échanger afin d'éviter les violations de données et l'utilisation abusive de données à caractère personnel.</p> <p>Entre le 1^{er} mars et le 16 novembre 2023, le Conseil s'est réuni très régulièrement pour discuter des propositions successives de texte de compromis, issus d'abord de la présidence suédoise, puis de la présidence espagnole. L'approche générale a été</p>
---	--

	<p>validée par les ministres lors du Conseil Transports du 4 décembre 2023. Entre-temps, le dossier est également discuté au Parlement européen, où il a été approuvé lors d'un vote en séance plénière en décembre 2023.</p> <p>B) Contacts bilatéraux</p> <p>Dans le cadre d'un éventuel échange sur les infractions à la LEZ, le SPF Mobilité a contacté l'Allemagne et le Luxembourg en 2022 et 2023 pour évaluer leur intérêt à conclure des accords bilatéraux et la base juridique possible (plus particulièrement la Convention EUCARIS, étant donné que la directive CBE existante ne couvre pas la LEZ). Cependant, le Luxembourg n'était pas intéressé par un accord bilatéral, et l'Allemagne a également rejeté un accord bilatéral car elle souhaite que la question soit réglée à l'échelle de l'Europe et non de manière bilatérale.</p>
<p>Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)</p>	<p>A) Les discussions au sein du Conseil de l'Union européenne sur la Directive CBE ont abouti à une approche générale, qui a été approuvée lors du Conseil Transports du 4 décembre 2023. L'approbation en séance plénière du Parlement européen a eu lieu en décembre 2023. Les discussions en trilogue (Conseil, Parlement, Commission) ont commencé en décembre 2023. L'objectif est de parvenir au texte final de la Directive révisée au cours de la présidence belge, qui s'étend du 1^{er} janvier au 30 juin 2024, présidence à laquelle le SPF Mobilité participera activement en tant qu'expert. Il est donc possible que le texte final de la Directive soit publié dans le courant de l'année 2024.</p> <p>B) Par conséquent, aucun accord bilatéral n'est actuellement envisagé et, en ce qui concerne spécifiquement la LEZ, il reste à voir si les violations en la matière relèveront du champ d'application de la Directive CBE révisée. L'approche générale du Conseil sur la Directive CBE, datée du 17 novembre 2023, inclut déjà la LEZ dans le champ d'application, mais le Parlement européen (qui doit encore voter en plénière en décembre 2023) est moins enclin à la LEZ. Les discussions en trilogues seront donc décisives.</p>

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			75%	

D. Analyse des données et développement des connaissances

24. Améliorer nos connaissances par la recherche

Objectif : poursuivre une politique de recherche ciblée, structurée dans une convention de recherche avec l'institut Vias. Le programme de recherche, adapté annuellement dans une perspective pluriannuelle, répond à des phénomènes de sécurité routière bien connus ou nouveaux.

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Ministre Georges Gilkinet – subventions à l'institut Vias		
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Une subvention annuelle est accordée par le SPF Mobilité et Transports à l'institut Vias pour mener des recherches sur la sécurité routière. À cette fin, une convention de subvention annuelle est signée, définissant le programme de recherche et établissant des accords. La subvention sera formalisée via un A.R.</p> <p>À partir de 2022 (et les années suivantes), le programme de travail de Vias tient compte du contenu du plan d'action fédéral pour la sécurité routière, qui a introduit de nouveaux axes (par exemple, étude sur les infractions en degrés, études sur les conflits avec les dispositifs de propulsion, étude sur la distraction au volant par la technologie des véhicules, etc.). Outre les nouveaux thèmes de recherche, il existe aussi des thèmes récurrents sur lesquels on s'appuie année après année (perspective pluriannuelle), comme l'analyse des accidents, les études accidentologiques, le mesurage des attitudes et des comportements, la recherche en matière d'innovation et de technologie, etc.</p>		
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Nihil		

Code couleur statut						
Pourcentage de réalisation						100%

25. Améliorer l'exploitation et l'interconnexion des sources de données existantes

25.1. 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

Responsable(s) et partenaires	Institut Vias à la demande du SPF Mobilité et Transports
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Ces dernières années, l'institut Vias a mené plusieurs projets de recherche européens ou internationaux dans le cadre de la convention de subvention fédérale afin de comparer les performances de la Belgique en matière de sécurité routière avec des sources de données internationales et européennes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'étude « Progressive sanctioning systems for traffic offenders, including demerit point systems » (POINTS) est un large benchmarking (sur l'application et les sanctions) et une analyse de plusieurs types de systèmes de sanctions progressives (y compris le permis de conduire à points) en Europe. • L'enquête « E-Survey of Road Users' Attitudes » (ESRA) : par analogie avec ESRA1 et ESRA2, le projet ESRA fait référence à une vaste mesure internationale des attitudes, réalisé en ligne tous les deux ans ; ESRA3 a été lancé en 2023, et nous disposons déjà des premiers résultats à l'heure actuelle. • Baseline : En 2020, la Commission européenne a demandé aux États membres de suivre désormais 8 indicateurs clés de performance en matière de sécurité routière. La base de référence a fourni une analyse générale de certains indicateurs (âge du parc automobile + temps d'intervention des services d'urgence en cas d'accident corporel) et un mesurage de la prévalence de plusieurs comportements à risque (vitesse, alcool au volant, distraction au volant, ceinture de sécurité et sièges pour enfants, casque pour les motocyclistes et casque pour les cyclistes). Vias a assuré la coordination de ce projet européen pour la période 2020-2023. • Trendline : dans le prolongement de Baseline, le projet Trendline a été lancé fin 2022 (durée 2023 - 2025). La Belgique participe à nouveau officiellement à ce projet, coordonné cette fois par SWOV, assisté par l'institut Vias, NTUA (Grèce) et CDV (République Tchèque). Là encore, la participation des trois Régions est prévue pour l'indicateur relatif à la vitesse. • Vias est également impliqué dans de nombreux réseaux internationaux (ETSC, IRTAD, HUMANIST, FERSI...) et contribue également à des rapports de recherche tels que ERSO.

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Trendline a été lancé début 2023, le mesurage de la prévalence sera réalisé de manière échelonnée (les rapports finaux sont attendus en 2025).
---	--

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

25.2. Mieux enregistrer et analyser les accidents impliquant des scooters et trottinettes, piétons et cyclistes ; mettre en relation les données médicales des victimes issues des hôpitaux avec les données policières (cf. supra)

Responsable(s) et partenaires	Institut Vias à la demande du SPF Mobilité et Transports
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p><i>Les travaux du groupe de travail « statistiques » concernant l'enregistrement des accidents sont examinés dans le cadre de la mesure 25.3.</i></p> <p><i>Les études accidentologiques sont abordées dans le cadre de la mesure 26.1.</i></p> <p>Les projets de recherche suivants ont été réalisés, à la demande du SPF Mobilité (cf. supra, 2.1) :</p> <p>1. « Victimes de la route hospitalisées - Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020 », 2022, institut Vias (MAIS3+):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calendrier : ce projet a été achevé en 2022. • Contenu : les données hospitalières belges ont été analysées : <ul style="list-style-type: none"> (iv) le nombre d'accidents de la route MAIS3+ pour la période 2005-2020 a été déterminé, (v) une analyse des types de lésion des blessés de la route hospitalisés a été réalisée, et (vi) une comparaison a été faite par rapport aux statistiques d'accidents afin de calculer, sur la base des ratios de blessés, la sous-représentation de certains groupes de victimes. <p>Sur la base des résultats de cette étude, l'attention se déplace des véhicules motorisés vers les cyclistes. Pour mettre en œuvre des contre-mesures efficaces pour ce groupe, il est important d'en apprendre davantage sur les mécanismes d'accident sous-</p>
---	--

	<p>jacents, par exemple en utilisant les mannequins d'accident développés pour les piétons et les cyclistes dans le cadre du projet VIRTUAL.</p> <p>Les blessures modélisées liées aux différents modes de transport pourraient être étudiées plus en détail. En 2021, par exemple, de nouveaux codes ont été introduits sur la micromobilité, ce qui nous permettra d'analyser les blessures typiques causées, par exemple, par les trottinettes électriques dans le cadre de futures recherches.</p> <p>2. « Exploitation du Résumé Hospitalier Minimum - Définir une stratégie pour l'utilisation des données hospitalières belges pour l'analyse et la communication des données sur les accidents de la circulation'', 2023, institut Vias (HOSPDATA) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Échéance : ce projet a été achevé fin 2023. • Contenu : ce projet s'appuie sur l'étude « MAIS3+ » décrite ci-dessus pour : <ul style="list-style-type: none"> (iii) calculer et suivre le nombre de blessés de la route MAIS3+ par an à l'avenir et (iv) évaluer plus en détail la relation entre les données hospitalières et les statistiques d'accidents. Ce projet décrit également la méthode permettant de relier les données hospitalières à l'enregistrement des accidents. <p>L'institut Vias peut donc maintenant utiliser la méthode d'évaluation développée dans le projet MAIS3+ pour estimer la relation entre les données policières et les données hospitalières (par exemple : pour chaque cycliste enregistré par la police (d'âge X, de sexe Y, avec un adversaire Z), il y a XXX cyclistes blessés admis à l'hôpital). Dans les données policières, il y a un énorme sous-enregistrement des usagers faibles de la route ; une exploitation plus poussée des données hospitalières est un moyen plus efficace de remédier au sous-enregistrement des accidents de vélo et assimilés. D'autre part, les données policières contiennent de nombreuses informations détaillées sur les accidents, de sorte que les deux types de données restent nécessaires.</p>
<p>Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)</p>	<p>3. Étude hospitalière – caractéristiques des accidents des usagers vulnérables de la route (HOSPVURU) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Échéance : ce projet sera finalisé en 2024. • Contenu : grâce à une collaboration avec le service des urgences de l'UZ Brussel, l'institut Vias obtient des données sur les circonstances et les causes des accidents de la route impliquant des usagers vulnérables (via des questionnaires remplis par 150 victimes de la route) et sur les conséquences de ces accidents de la route (via les données médicales enregistrées par l'hôpital). Il est ainsi possible d'établir un lien entre les causes et les circonstances d'un accident de

	la route et ses conséquences médicales. Cela permet, par exemple, d'évaluer l'effet d'un casque de vélo sur les blessures à la tête.
--	--

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

25.3. Explorer systématiquement, dans le groupe de travail « Statistiques » et sous la coordination de Statbel, d'autres sources de données officielles et étudier leur contribution par rapport aux données sur les accidents

Responsable(s) et partenaires	Institut Vias
--------------------------------------	---------------

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Depuis de nombreuses années, le groupe de travail Statistiques réunit plusieurs acteurs fédéraux et régionaux (SPF Économie - Statbel, Centrex Circulation routière, les trois Régions, VSV et AWSR, le SPF Mobilité et l'institut Vias) en vue de l'amélioration systématique du formulaire d'accident de la circulation, de l'enregistrement des accidents et de l'enrichissement de la base de données des accidents.</p> <p>Ce groupe de travail s'est réuni deux fois par an en 2022 et 2023.</p> <p>Les thèmes suivants, entre autres, ont été abordés en 2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • procéder à des ajustements dans la base de données des accidents et aux variables dans les statistiques, discuter sur certains champs dans le logiciel d'enregistrement de la police (ISLP), vérifier le besoin de statistiques relatives à l'application de la loi, donner une définition des accidents corporels, établir des liens entre les données et créer un sous-groupe de travail sur les types de véhicules ; • analyser si d'autres types de sources de données (en plus des données policières et hospitalières) peuvent être exploitées, telles que les assurances, les services d'urgence (cf. l'étude mentionnée au point 25.2), la DIV, le Registre national ou le Registre des causes de décès.
---	---

	<p>Les thèmes suivants, notamment, ont été abordés en 2023 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • données des assurances : l'institut Vias finalise une étude de faisabilité sur l'utilisation des données d'assurance pour des analyses détaillées de la sécurité routière (« Étude de faisabilité sur l'utilisation des données d'assurance » – INSURDATA), qui sera présentée au groupe de travail Statistiques en 2024 ; • en ce qui concerne les données relatives à l'application de la loi, la police (DRI/BIPOL) a donné un aperçu, au sein du groupe de travail Statistiques, des données relatives à l'application de la loi qu'elle parvient à recueillir ou non. Lors des campagnes BOB, par exemple, le nombre de tests d'haleine effectués et le nombre d'heures consacrées aux contrôles sont consignés dans un registre complet. En dehors des campagnes BOB, il n'y a pas d'enregistrement complet ; • en ce qui concerne les données de la DIV, l'institut Vias a présenté les résultats finaux d'un projet sur l'impact des caractéristiques des véhicules (comme la masse) sur la gravité des blessures de leurs occupants et des opposants, qu'il s'agisse d'une autre voiture ou d'usagers vulnérables de la route (étude « Sécurité des véhicules pour tous les usagers de la route, les occupants et les opposants » – CARSAFE) ; • plusieurs concertations ont été organisées au sein du sous-groupe de travail sur les types de véhicules (avec la police fédérale, Statbel, AWSR, MOW et Vias). Une définition a été adoptée pour 16 types de véhicules (par exemple, SUV, pick-up).
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Essayer d'exploiter de nouvelles sources ou de nouveaux ensembles de données est un processus continu et laborieux, ce qui n'est pas évident en ces temps de réglementation RGPD stricte. Par exemple, pour réaliser des études analysant des données policières, Vias doit aujourd'hui mener à bien une procédure d'approbation de l'utilisation des données, ce qui nécessite du temps et des ressources supplémentaires.

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			50%	

26. Explorer et exploiter de nouvelles sources de données et méthodes d'analyse

26.1. Faciliter des recherches approfondies sur les causes et caractéristiques des accidents 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

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transport & institut Vias – en collaboration avec le Collège des procureurs généraux
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>À la demande du SPF Mobilité et Transports, l'institut Vias a lancé plusieurs projets de recherche dans le cadre desquels des enquêtes approfondies sont menées sur les causes des accidents impliquant certains types d'usagers de la route. Les études suivantes ont été réalisées ou sont sur le point de l'être :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diepteanalyse van de kenmerken en profielen van ongevallen waarbij een elektrische step betrokken is / Analyse approfondie des caractéristiques et profils d'accidents impliquant une trottinette électrique (SCOOT) : <ul style="list-style-type: none"> - calendrier : analyse achevée et publiée, a été présentée à la CFSR le 09/03/2023 ; - contenu : afin d'étudier plus avant les causes des accidents impliquant au moins une trottinette électrique, nous avons analysé 100 rapports officiels d'accidents survenus dans la région bruxelloise. Cette étude a permis de modéliser les accidents courants et les causes des accidents impliquant des trottinettes électriques. - Lecture des données du véhicule (VEHREAD) : <ul style="list-style-type: none"> - calendrier : date de fin 31/12/2024; - contenu : le projet se poursuit en s'appuyant sur les préparatifs effectués dans le cadre du projet KF-19-VEHDATA. Ce projet a étudié la façon de lire l'ordinateur du véhicule (Event Data Recorder - EDR), quelles sont les exigences en la matière, quelles données peuvent en être extraites et quelles sont les applications possibles pour ces données. Il s'agit d'un projet pilote avec la police fédérale, dans le cadre duquel la police fédérale lit les données du véhicule et Vias procède à une analyse plus approfondie. Ces données sont ensuite utilisées pour étudier le rôle de la vitesse – telle qu'elle était juste avant l'accident – dans le déroulement de l'accident. Les informations contenues dans le procès-verbal sont également utilisées à cette fin. Si possible, l'occasion pourrait être saisie d'étudier également le rôle de la fatigue et de la distraction au volant comme causes d'accidents, et de déterminer quels systèmes (automatisés) d'aide à la conduite étaient activés à ce moment-là et si ces systèmes ont émis une notification ou un avertissement. L'accord de coopération avec la police fédérale a été signé en 2023.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<p>En plus des études susmentionnées, des études ont également été lancées concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les accidents impliquant des vélos électriques et des pedelecs (EBIKE), - les accidents impliquant de petites voitures ne nécessitant pas de permis de conduire (MICROCAR), - les accidents impliquant des piétons (PEDACC),

	<ul style="list-style-type: none"> - les accidents impliquant des véhicules électriques (ECAR), - les accidents impliquant des camions (TRUCK). <p>Ces études seront achevées en 2024.</p>
--	--

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation		25%		

26.2. 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 et afin d'identifier et de sanctionner de façon efficace les récidivistes.

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports & institut Vias – Collège des procureurs généraux et Conseil des cours et tribunaux
--------------------------------------	--

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Depuis 2019 et compte tenu du développement des connaissances sur le phénomène de la récidive routière et de la nécessité de disposer de statistiques objectives en la matière, le SPF Mobilité et Transports a entamé des discussions avec le SPF Justice et le parquet afin de permettre la réalisation de recherches scientifiques à partir des données contenues dans la base de données MaCH. À cette fin, le SPF Mobilité et Transports a confié à l'institut Vias un certain nombre de sujets de recherche.</p> <p>Un groupe de travail a été mis en place, qui s'est réuni régulièrement depuis 2020 (ce n'est pas encore entièrement achevé). Il a été décidé de développer un « tableau de bord sur la récidive », pour lequel une étude préliminaire approfondie a été réalisée. Le 18 février 2022, un accord a été signé sur les « Modalités d'accès de l'institut Vias au tableau de bord sur la récidive ».</p> <p>Le développement du tableau de bord sur la récidive n'est pas encore achevé à la fin de l'année 2023, mais c'est en bonne voie. La première partie du tableau de bord, celle du Collège des procureurs généraux (archives de tous les types d'amendes routières régulières, de la perception immédiate à l'injonction de payer) est presque terminée. La partie du Conseil des cours et tribunaux est en cours d'affinement (condamnations et sanctions). Un prototype de la première partie a été affiné après des concertations régulières en 2022 et 2023. Cette première partie sera disponible pour la recherche à partir de 2024. Le Collège des procureurs généraux a donné son accord sur cette première partie du tableau de bord et sur l'accès accordé à l'institut Vias le 21/12/2023.</p>
---	---

	<p>Les sujets qui seront exploités une fois que les données seront accessibles sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mise en place d'un moniteur de récidive pour la Belgique afin d'étudier le phénomène de la récidive pour l'ensemble du pays (par le passé, c'était uniquement dans certains arrondissements) ; • implication des délinquants et des récidivistes dans les accidents ; • évaluation de l'introduction du principe de « récidive croisée ».
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	2024 : Accès accordé à ces données à l'institut Vias ; étoffement et lien avec le composant Conseil des cours et tribunaux, mise à disposition de ces données.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation			50%		

26.3. En concertation avec le secteur, étudier la possibilité d'accéder à davantage de données (anonymisées) issues du secteur des assureurs

Responsable(s) et partenaires	Mobilité et Transports & institut Vias, SPF Économie (Assuralia).
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Une étude de faisabilité a été réalisée en 2022 et 2023 par l'institut Vias à la demande du SPF Mobilité et Transports (« Étude de faisabilité à partir des données d'assurance » - INSURDATA).</p> <p>Statut Novembre 2023 :</p> <p>Des contacts avec une grande partie des acteurs du marché ont été établis mais ceux-ci sont généralement peu prometteurs pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • peu d'intérêt de leur part : les nombreux rappels finissent par ne pas donner suite, malgré des premiers contacts plus enthousiastes ;
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> manque d'infrastructure dédiée de leur côté : Certaines compagnies ont une manière de traiter les données quelque peu "artisanale" car leur section "RC Auto" est de taille modeste et/ou qu'elles n'ont jamais tenté de produire de statistiques agrégées dans leurs activités quotidiennes ; nous avons prévu un espèce de plan d'exemple de projet à leur soumettre, dans le but de susciter une discussion, mais cette demande ne s'est pas révélée très efficace. <p>Cependant, une discussion a eu lieu avec une compagnie qui était pendant des mois restée muette aux sollicitations de Vias, et ces contacts sont vraiment prometteurs. Ils semblent posséder une infrastructure "data" qui est déjà opérationnelle. Les discussions sont encore en cours afin de concrétiser cette potentielle collaboration.</p> <p>Un rapport explorant ces aspects plus en profondeur a été livré au SPF en décembre 2023..</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Les contacts se poursuivront en 2024 pour évaluer les pistes de collaboration.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation			50%		

E. [La dynamique « All-for-zero »](#)

Objectif : 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 collaboration avec les Régions, réaliser le premier plan interfédéral de sécurité routière.

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports et cabinet du ministre Georges Gilkinet, en concertation avec les Régions et les cabinets régionaux, ainsi que l'institut Vias
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Un premier plan interfédéral avait été élaboré en vue des États généraux de la Sécurité routière du 23/11/2021 : « all for zero – vision partagée sur la sécurité routière en Belgique ». Ce plan avait été signé par les quatre ministres de la Mobilité concernés et s'appuyait sur les objectifs et les plans d'action régionaux et fédéraux.</p> <p>Le plan comprend des principes et des objectifs communs approuvés à tous les niveaux. Il fournit des orientations initiales sur les domaines de coopération prioritaires. Le plan est disponible sur le site web de all for zero.</p> <p>Un comité de pilotage interfédéral a été mis en place pour la mise en œuvre de certains projets de coopération. Ce comité de pilotage se réunit tous les trimestres. Des groupes de travail ad hoc ont également été constitués (par exemple autour de la recherche sur la sécurité routière, autour de la révision de la législation relative aux trottinettes électriques, autour des petites subventions « all for zero » pour des projets locaux, etc.).</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	<p>Le premier plan interfédéral est devenu une réalité, mais des efforts supplémentaires doivent être consentis dans les années à venir pour mettre en place des initiatives conjointes concrètes.</p>

Code couleur statut				
Pourcentage de réalisation			75%	

28. Développer le site web www.all-for-zero.be pour en faire une véritable plateforme

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports, Cabinet du Ministre Georges Gilkinet et institut Vias
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Le site web All-for-zero.be a été créé en 2021. Outre les informations sur les États généraux, les plans d'action fédéraux et interfédéraux sont publiés ici. En 2022 et 2023, des informations sur les projets locaux sélectionnés y ont été diffusées, complétées par plusieurs newsletters sur ces projets.</p> <p>Le site web All-for-Zero continue à être mis à jour avec les informations pertinentes transmises par les partenaires.</p>

	La structure du site a également été tout récemment modifiée pour mieux réorienter les visiteurs vers les sites des partenaires et pour améliorer le référencement des nouvelles pertinentes.
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Le site web reste un objet vivant qui continuera à s'adapter dans les prochains mois, voire années.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

29. Maintenir un dialogue régulier avec les citoyens en organisant des échanges qualitatifs sur des thématiques ciblées

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports et institut VIAS
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>A) Enquête auprès des citoyens 2021 :</p> <p>Un vaste processus de participation des citoyens a été mis en place dans la perspective des États généraux de 2021. Trois enquêtes différentes sur la sécurité routière – (1) ensemble sur (la) route, (2) comportement à risque et (3) contrôles, accompagnement et formation – ont été menées au cours de la période juillet-octobre 2021. Environ 5.500 citoyens y ont participé.</p> <p>Les panels de citoyens se sont déroulés dans le cadre de six réunions physiques à travers le pays. Chacun des panels de citoyens a abordé l'un des thèmes susmentionnés (ensemble sur (la) route, comportement à risque et contrôles, accompagnement et formation).</p> <p>Les résultats de la participation des citoyens ont été pris en compte dans l'élaboration du plan d'action fédéral pour la sécurité routière. Les propositions politiques concrètes élaborées par les panels de citoyens, ainsi que l'analyse des enquêtes, peuvent être consultées sur www.all-for-zero.be.</p> <p>B) Jeu de la sécurité routière 2023</p>
---	--

	<p>Dans la perspective de la Conférence interfédérale sur la sécurité routière du 30/01/2024, un jeu a été développé en collaboration avec l'institut Vias et « De Aanstokerij vzw », où les participants pourront découvrir et discuter des différentes facettes de la sécurité routière.</p> <p>L'objectif, ici, c'est d'être interactif, les participants engageant un dialogue entre eux à partir d'un rôle spécifique. Deux séries de tests sont prévues pour le jeu à l'institut Vias les 20/12/2023 et 17/01/2024, après quoi la dernière série de tests aura lieu lors de l'événement du 30/01/2024.</p> <p>Les citoyens et les parties prenantes qui ont exprimé leur intérêt pour la sécurité routière en 2021 seront invités à ces séries de tests.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Finalisation du jeu sur la sécurité routière en 2024.

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

30. Stimuler le rôle de la Commission fédérale pour la sécurité routière en tant qu'organe de conseil et d'avis

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports
--------------------------------------	----------------------------

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Bien qu'il n'ait pas été possible d'organiser quatre sessions par an depuis la publication de l'A.R. portant création de la CFSR en 2017, la CFSR s'est réunie régulièrement. Différents thèmes ont été abordés, et pour certaines missions, l'avis de la CFSR est explicitement demandé par écrit (par exemple, l'étude comparative générale sur l'approche de la récidive (POINTS) et l'étude sur la catégorisation des délits en degrés (Catinbre)).</p> <p>Le CFSR s'est réunie aux dates suivantes :</p> <p>2021 : 22/06 et 14/10 ; 2022 : 28/03 et 16/09 ; 2023 : 09/03 ; 25/03 et 13/10.</p>
---	--

	<p>Outre les réunions régulières de la CFSR, les membres de la CFSR ont également été invités aux conférences interfédérales sur la sécurité routière du 21/11/2022 et du 30/01/2024 (voir mesure 32).</p> <p>Les documents de la CFSR (rapports et présentations PowerPoint) sont accessibles au public sur le site web du SPF Mobilité et Transports.</p>
Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Dès 2024, un groupe de travail (récurrent) sera créé au sein de la CFSR afin de proposer des sujets de recherche pour le programme de recherche de l'année n+1 pour l'institut Vias.

Code couleur statut							
Pourcentage de réalisation							100%

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

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports (Direction Réglementation routière + Service d'encadrement Budget) et institut Vias, en concertation avec les Régions
Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>Un appel à projet a été publié en 2022 et 2023 pour l'attribution de petites subventions (maximum 5000 €) pour des projets locaux de sécurité routière « all for zero » :</p> <p>La sélection de ces initiatives (coordonnée par le SPF Mobilité et Transports et le cabinet du ministre Georges Gilkinet) se fait en concertation avec les régions et l'institut Vias sur base de plusieurs critères (pertinence des thèmes, répartition géographique, innovation, portée de l'initiative, approche du projet, plan de financement, etc.)</p> <p>En 2022, 16 projets ont été sélectionnés sur un total de 49 candidatures. En 2023, 20 projets ont été sélectionnés sur un total de 41 candidatures. Toutes les informations sur les projets retenus sont disponibles sur www.all-for-zero.be.</p>

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	Certains projets AFZ de 2023 ne pourront pas être achevés avant le début de l'année 2024. Un nouvel appel à projet 2024 sera relancé.
---	--

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation				75%	

32. En coopération avec les Régions, organiser une rendez-vous annuel interfédéral de sécurité routière qui fera le bilan des initiatives « all-for-zero » de l'année écoulée et aura son focus sur un ou plusieurs thématiques d'actualité

Responsable(s) et partenaires	SPF Mobilité et Transports et institut Vias, cabinet du ministre Georges Gilkinet
--------------------------------------	---

Réalisé (contenu, durée, étapes/échéances, etc.)	<p>À la suite des États généraux de 2021, des conférences annuelles sur la sécurité routière ont été organisées, en concertation avec les Régions et les ministres concernés (fédéraux et régionaux) :</p> <p>A) 21 novembre 2022 : L'objectif était de faire le point sur les résultats un an après les États généraux de la sécurité routière. Quatre modules ont été abordés : la vitesse, la réglementation, la conduite sous influence et la distraction. L'état de la situation, au niveau de la sécurité routière, a été discuté en tenant compte des résultats récents concernant le mesurage des comportements, effectué par l'institut Vias. Les représentants d'un certain nombre de projets locaux, qui ont fait la différence en matière de sécurité routière au niveau local en 2022 dans le cadre de la dynamique « all for zero », ont également pris la parole. Enfin, la ministre Gilkinet a lancé un nouvel appel à projets. Il encourage des projets locaux pionniers pour 2023.</p> <p>B) 30 janvier 2024 : Par analogie avec l'événement du 21/11/2022, il s'agit de faire le point le 30/01/24, avec les partenaires fédéraux et régionaux, sur l'état de la sécurité routière à la fin de l'année 2023 et sur les mesures prises dans le cadre du Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025 (bilan à mi-parcours). Les projets locaux de 2023 et un jeu sur la sécurité routière en cours de développement seront également expliqués au cours de l'événement.</p>
---	--

Reste à réaliser (motifs, échéances probables, etc.)	
---	--

Code couleur statut					
Pourcentage de réalisation					100%



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be

