



Plan Fédéral de Sécurité Routière

2021-2025

Introduction

Le trafic augmente en Belgique. Chaque année, c'est **1% d'usagers en plus** sur nos routes. Face aux enjeux environnementaux et de santé, de plus en plus de Belges choisissent des **modes de transport actifs** tels que la marche et le vélo.

Cette nouvelle réalité en matière de transport influence notre manière de nous déplacer, les modes de transport que nous utilisons et les **comportements** que nous jugeons acceptables. Des réalités qui impactent directement la **sécurité sur nos routes**.

L'enjeu de la sécurité routière pour la société

La dernière décennie a montré qu'il était de plus en plus difficile de réaliser de grandes avancées en matière de sécurité routière. Et, ainsi, **de réduire davantage le nombre de victimes de la route**. La tendance européenne de ces dernières années est plutôt à la stagnation.

Le vieillissement de la population, l'augmentation des distractions au volant, notamment dues à l'utilisation de smartphones et autres appareils électroniques, l'augmentation de la conduite sous influence, la vitesse excessive et la persistance de nombreux autres comportements à risque provoquent, directement ou indirectement, une augmentation du nombre d'accidents sur les routes.

Face à cette évolution, l'arsenal classique de mesures ne peut suffire. Des actions fortes telles que **renforcer les contrôles de la route, ou encore, le recours à de nouvelles technologies de pointe**, ... constituent, en partie, la solution. Ils offrent des perspectives pour obtenir des résultats rapides et réduire considérablement le nombre d'accidents de la route de manière durable. Toujours en tenant compte des limites de ces technologies.

Bref rappel historique et de la démarche

En 2001, la Ministre fédérale de la Mobilité, Isabelle Durant, fait le constat accablant de la réalité de la sécurité sur les routes en Belgique : **1486 personnes y ont perdu la vie cette année-là.**

La même année, en étroite collaboration avec l'association Parents d'Enfants Victimes de la Route, la ministre met en place **les États Généraux de la Sécurité Routière** pour faire de la sécurité sur la route une **question de société**. L'objectif est de **sensibiliser** et **responsabiliser** les usagers de la route face aux accidents et à leurs conséquences dramatiques.

20 ans plus tard, le nombre de décès sur la route en Belgique a considérablement diminué. En 2019 (année de référence), la Belgique a enregistré **644 décès sur les routes.**

Bien que cette évolution soit positive, des efforts doivent encore être déployés notamment concernant la **conduite sous influence d'alcool et de drogue**, les infractions liées à **la vitesse**, ou encore **les distractions au volant** dues à un smartphone ou autres appareils électroniques.

La démarche "**All For Zero**" initiée par le Ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, vise à améliorer la sécurité de la route en favorisant notamment **la collaboration** avec les citoyen.ne.s et les différents niveaux de pouvoir.

 **Le Plan Fédéral pour la Sécurité routière** est le résultat d'une **concertation citoyenne** au moyen **d'une enquête en ligne** et de **6 panels** organisés à travers toute la Belgique le territoire pour discuter de grandes thématiques de la sécurité routière.

 Le premier Plan Interfédéral pour la Sécurité Routière est le résultat de la collaboration du fédéral avec les 3 Régions. Il sera présenté à l'occasion des 20 ans des États Généraux de la Sécurité Routière le 23 novembre prochain.

Objectifs du Plan fédéral pour la Sécurité Routière

Dans son Accord de gouvernement, le Gouvernement fédéral prévoit **"d'accroître la sécurité routière et de réduire substantiellement le nombre de tués sur nos routes"**.

Objectifs

- **0 décès** sur la route d'ici **2050**
- **-90% des blessés graves** sur la route d'ici **2050**
- **-50 de comportements à risque** : vitesse excessive, conduite sous influence, port de la ceinture de sécurité, distraction au volant, non port du casque sur des véhicules motorisés
- **1 conducteur sur 3 contrôlé** sur la route
- **Lutter contre la normalisation** des comportements à risque en Belgique.

Formats du plan

Le Plan Fédéral pour la Sécurité Routière centralise les mesures émanant du **Gouvernement fédéral**, du processus **de concertation citoyenne** et de la **Commission fédérale pour la sécurité routière**.

Afin de répondre aux objectifs nationaux et européens, le Plan repose sur **32 mesures concrètes** qui seront mises en oeuvre d'ici **2025** ainsi que sur la coopération avec les régions dans le cadre du Plan Interfédéral pour la Sécurité Routière.

Le Plan Fédéral pour la Sécurité Routière repose sur **cinq axes** :

-  **Cohabitation sur la route:** trouver un équilibre sur nos routes entre les différents modes de transport ;
-  **Comportements à risque :** lutter contre les comportements à risque qui mettent en péril la sécurité des usagers de la route ;
-  **Contrôle, sanctions, accompagnement et formation :** mieux adapter les sanctions pour lutter contre la récidive ;
-  **Analyse des données et développement des connaissances :** développer les connaissances pour mieux gérer et anticiper ;
-  **Dynamique « All-For-Zero » :** collaborer pour avec une action structurée et efficace.



1. Mieux cohabiter sur la route

Trouver un meilleur équilibre sur la route pour que chaque usager trouve sa place quel que soit son mode de transport :

- 1. Moderniser et clarifier le Code de la route** en y intégrant le principe STOP pour un équilibre de la route ancré dans la réalité actuelle ;
- 2. Renforcer la prévention des accidents pour les usagers actifs** en améliorant l'enregistrement et l'analyse des accidents notamment via les données des hôpitaux et l'implication des associations d'usagers ;
- 3. Renforcer la prise en compte dans les politiques fédérales de sécurité routière et via du facteur « poids des véhicules »** dans les politiques fédérales et via la sensibilisation ;
- 4. Renforcer les contrôles relatifs aux infractions d'apparence d'apparence anodine en péril les usagers actifs** tels que le stationnement sur les pistes cyclables ou le trottoir, le frôlement des cyclistes, etc ... ;
- 5. Promouvoir l'utilisation du vélo auprès des polices locales** via des formations spécifiques ;
- 6. Rééquilibrer le partage de l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers** avec une attention portée aux comportements agressifs ou conflictuels ;
- 7. Renforcer les connaissances des usagers relatives au Code de la route** par un accès aisé à la réglementation actuelle et par une politique de formation continue pour rester à jour lorsque la réglementation est modifiée ;



2. Renforcer la lutte contre les comportements à risque

Renforcer la sensibilisation et les contrôles face aux comportements mettant en péril la sécurité des usagers de la route:

- 1. Renforcer l'efficacité des contrôles** notamment par une augmentation des contrôles pour les comportements à risque et un meilleur ciblage ;
- 2. Renforcer la lutte contre la conduite sous influence** par l'amélioration des contrôles et le renforcement des sanctions ;
- 3. Renforcer la lutte contre la distraction au volant** en révisant le cadre légal permettant l'utilisation de moyens semi-automatisés, en étendant la définition relative à la distraction au volant à l'ensemble des appareils électroniques dotés d'un écran, et l'analyse de l'impact des autres formes de distraction sur la sécurité routière ;
- 4. Renforcer la sécurité auprès des passages à niveaux** grâce à l'amélioration de la procédure de suppression de passages à niveau, la révision de la législation pour permettre le marquage au sol en damier et l'utilisation des caméras ainsi que par l'introduction d'un système d'amendes administratives concernant les infractions réalisées aux passages à niveau ;
- 5. Réduire les marges de tolérance quant aux infractions de vitesse** via la création d'un parquet national ;
- 6. Visibiliser les médicaments qui impactent l'aptitude à la conduite** au moyen d'un étiquetage ;
- 7. Renforcer l'information et la sensibilisation auprès des contrevenants** par l'évaluation des fiches de sensibilisation jointes aux perceptions immédiates et le développement de nouveaux outils informatifs via www.amendesroutieres.be ;



3. Contrôle, sanctions, accompagnement et formations

Des sanctions mieux adaptées et évolutives qui enrayerent le phénomène de récidive :

- 1. Evaluer et adapter les sanctions afin qu'elle soit à la hauteur du danger généré par l'infraction**, en particulier celle qui met en péril la sécurité des usagers les plus vulnérables ;
- 2. Renforcer l'efficacité des contrôles via le recours aux caméras intelligentes** pour identifier les infractions liées à l'utilisation du GSM et étudier le recours à ces caméras pour contrôler le port de la ceinture et le respect des distances entre les véhicules ;
- 3. Poursuivre l'automatisation des contrôles en matière d'assurance** via la digitalisation complète du système d'ici 2022-2023 ;
- 4. Identifier systématiquement les contrevenants** en attribuant chaque infraction au bon conducteur, même lorsque le véhicule impliqué est immatriculé au nom d'une personne morale ;
- 5. Renforcer le traitement des infractions de roulage** grâce à la création d'un parquet national qui centralisera le traitement et le suivi de la majorité des amendes routières ;
- 6. Mettre en place un système de sanction progressif** pour lutter contre la récidive sur base des meilleurs pratiques à l'international ;
- 7. Renforcer le recours à des mesures alternatives (formations)** à la perception immédiate en cas de récidive et en remplacement des examens de réintégration théorique et pratique suite à une déchéance du permis de conduire ;
- 8. Mettre en œuvre une procédure de suspension du permis de conduire en cas d'amendes impayées** en précisant et en complétant le cadre légal relatif à cette suspension du droit de conduire ;
- 9. Faciliter le traitement des infractions auprès de contrevenants étrangers** en étendant le champ d'application de la directive européenne relative aux échanges d'information sur les infractions ;



4. Analyse des données et développement des connaissances

Mesurer, c'est savoir. Développer un réseau de connaissances de qualité pour mieux anticiper :

- 1. Renforcer les connaissances en matière de sécurité routière** par le déploiement d'une politique de recherche avec Vias institute ;
- 2. Renforcer l'exploitation et l'interconnexion des sources de données existantes** grâce à la comparaison systématique des données belges et européennes relatives à la sécurité routière, à l'amélioration de la transmission des données par la police, l'enregistrement et l'analyse des accidents impliquant les modes de transport les plus vulnérables ;
- 3. Explorer et exploiter de nouvelles sources de données et méthodes d'analyse** telles que les données du secteur des assurances, les nouveaux outils technologiques (Event Data Recorder) et l'exploitation des données de justice pour affiner nos connaissances sur la récidive ;



5. La dynamique « All-For-Zero »

La sécurité routière est un enjeu structurel à relever grâce à une meilleure collaboration entre les niveaux de pouvoir :

- 1. Coordonner et concrétiser le premier Plan Interfédéral de Sécurité Routière**, en étroite coopération avec les Régions, pour améliorer la compréhension et la lisibilité des mesures tout en renforçant leur action conjointe ;
- 2. Faciliter l'accès à l'information relative à la sécurité routière et mieux impliquer les citoyens** en développant et alimentant la plateforme www.all-for-zero.be ;
- 3. Entretenir et renforcer le dialogue régulier avec les citoyens** en organisant périodiquement des échanges thématiques de qualité ;
- 4. Dynamiser la Commission fédérale pour la sécurité routière** en tant qu'organe de conseil et d'avis ;
- 5. Organiser en coopération avec les Régions des événements locaux réguliers** relatifs à la sécurité routière à travers l'ensemble du territoire national ;
- 6. Organiser en coopération avec les Régions un rendez-vous annuel interfédéral de sécurité routière** pour faire le bilan des initiatives prévues dans le cadre de "All For Zero".

Etat des lieux de la sécurité routière en Belgique



Objectifs de sécurité routière en Belgique

1/3 1 conducteur sur 3 contrôlé sur la route

- 50% Des comportements à risque (Vitesse, alcool, ceinture, distraction/non-port du casque sur véhicules motorisés)

-50%

-50%

De décès sur la route d'ici 2030 soit <320 décès

-50%

De blessés graves sur la route d'ici 2030 soit <1800 blessés graves

0

Décès sur la route d'ici 2050

-90%

De blessés graves sur la route d'ici 2050 soit <360 blessés graves

2030

2050

2020 98,5% des décès sont dus à des accidents impliquant un véhicule motorisé

79 enfants et adolescents blessés gravement à vélo

15 enfants et adolescents décédés sur la route

Vitesse excessive

4,059 millions d'infractions liées aux excès de vitesse en Belgique en 2020

36% de conducteurs sont en excès de vitesse en agglomération et 90% en zone 30

Distraction au volant

28%

Les conducteurs belges avouent avoir utilisé leur smartphone en conduisant au cours du dernier mois

95%

Des conducteurs belges portent la ceinture de sécurité

Des décès de la route concernent des piétons, cyclistes et motocyclistes

50%

Récidive

34,9% des conducteurs belges impliqués dans les accidents entre 2014 et 2019 étaient récidivistes

Parmi les conducteurs, les récidivistes ont 9,7% de risque supplémentaire d'être impliqués dans un accident par rapport aux autres conducteurs

Conduite sous influence

24% des conducteurs belges avouent avoir conduit sous l'influence de l'alcool au cours du dernier mois

1 accident toutes les deux heures environ

3,3% de conducteurs positifs à l'alcotest lors de la campagne BOB d'été

7% des conducteurs belges avouent avoir conduit sous l'influence de drogue au cours du dernier mois

2.3% au-dessus de 0.8g/L

1% entre 0.5g/L et 0.8 g/L

Une personne avec 1.7% d'alcool a 200 fois plus de risque de créer un accident