

Etats Généraux de la Sécurité Routière 2007

**Rapport de la Commission Fédérale
pour la Sécurité Routière**

12 mars 2007

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**I) Introduction**

Afin de combattre l'hécatombe routière, le gouvernement fédéral a créé en mai 2001 les Etats Généraux de la Sécurité Routière qui ont proposé au gouvernement fédéral de fixer comme objectif une réduction de 50 % du nombre annuel de tués sur les routes Belges pour l'année 2010 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000. Cet objectif s'inscrivait dans l'objectif similaire fixé par la Commission Européenne dans son livre blanc « La politique Européenne des transports à l'horizon 2010 », et dans le cadre des objectifs fixés par la région flamande.

De nombreuses recommandations pour atteindre cet objectif ont été présentées lors de la journée publique du 25 février 2002. Afin d'enregistrer rapidement une amélioration de la sécurité routière, la pierre angulaire des recommandations s'articulait sur la combinaison de campagnes de sensibilisation et de répression afin d'améliorer le comportement des usagers de la routes.

Cinq ans après cet évènement, et grâce aux efforts de tous les intervenants en matière de sécurité routière au niveau fédéral, régional, provincial ou local, des progrès remarquables ont été enregistrés puisque le nombre de tués en 2005 est inférieur de 27,5 % à la moyenne 1998 – 2000, ce qui représente sur la période la troisième meilleure diminution parmi les pays Européens. Le présent rapport présente une synthèse des données les plus représentatives concernant l'évolution de la sécurité routière en Belgique entre 2000 et 2005.

Les progrès enregistrés sur la période sont remarquables, mais étaient les plus faciles à enregistrer. La poursuite de l'amélioration de la sécurité routière pour atteindre l'objectif d'épargner 750 vies par an impliquera des efforts complémentaires.

C'est pourquoi la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) présente de nouvelles recommandations qui sont détaillées dans ce rapport.

Même si la Belgique atteint l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes, les résultats enregistrés par les pays les plus performants en matière de sécurité routière montrent que des progrès complémentaires sont possibles et doivent être enregistrés. Nous proposons dès lors au gouvernement de se fixer pour objectif de ne pas dépasser 500 tués sur les routes en Belgique en 2015 et de prendre ensemble les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif.

Les recommandations présentées dans ce rapport ont fait l'objet de nombreuses discussions au sein des différents groupes de travail et en séances plénières de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, mais toujours dans un esprit constructif, et en prenant en compte l'indicible souffrance des victimes de la route et de leurs proches. Nous tenons à remercier chaleureusement les membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière ou des groupes de travail pour leurs efforts et leurs contributions au présent rapport.

A. MEERKENS
Vice-Présidente de la CFSR

P. DERWEDUWEN
Président de la CFSR

8 priorités pour des routes plus sûres

Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière du 22 février 2002, les gouvernements belges se sont fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2010 et comme objectif intermédiaire, de ne pas dépasser 1.000 tués en 2006. Cet engagement signifiait le début d'une politique de sécurité routière basée sur des objectifs quantifiés et réalisables.

Cinq ans après, il est temps de dresser un bilan de la situation et de formuler un nouvel objectif. Grâce aux efforts de tous les intervenants en matière de sécurité routière au niveau fédéral, régional, provincial et local, le nombre de tués dans la circulation en 2005 était inférieur de 27 % à la moyenne 1998-2000, ce qui représente la troisième meilleure diminution parmi les pays européens. Les chiffres du baromètre de la sécurité routière montrent que cette évolution positive s'est également poursuivie l'an dernier. En d'autres termes, l'objectif intermédiaire de ne pas dépasser 1000 tués en 2006 sera probablement atteint.

Pour continuer à améliorer la sécurité routière de manière durable, des efforts supplémentaires doivent toutefois être fournis. Ceux-ci peuvent être regroupés en 8 priorités qui, ensemble, constituent le plan d'action des Etats Généraux de la Sécurité Routière 2007 et qui posent les jalons de la politique à suivre pour la période 2007-2015:

1. **Un nouvel objectif chiffré.** *Mobiliser tous les intervenants politiques, économiques et sociaux afin que d'ici 2015, le nombre de tués sur les routes soit inférieur à 500 par an.*

Même si les chiffres concernant notre pays montrent une amélioration sensible de la sécurité routière, les résultats enregistrés par les pays les plus performants montrent que des progrès supplémentaires peuvent et doivent être réalisés. Il ne faut pas sous-estimer la force d'une politique volontariste, basée sur des objectifs ambitieux mais réalisables à moyen terme. C'est pourquoi, le but initial à atteindre d'ici 2010 doit être complété par un nouvel objectif, à savoir ne pas dépasser 500 tués sur les routes en Belgique à l'échéance 2015.

Ceci implique une mobilisation et une collaboration intense entre tous les intervenants directement ou indirectement concernés par la circulation et la mobilité afin que la sécurité routière fasse partie des priorités politiques et sociales à tous les niveaux de pouvoir. Ceci nécessite également la mise à disposition des moyens financiers requis pour pouvoir réaliser les objectifs et les recommandations du plan d'action des Etats Généraux de la Sécurité Routière 2007. Le concept "jesuispour" et le réseau de volontaires qui s'y rattache ont pour mission d'impliquer chaque usager dans cette dynamique afin de créer une vaste adhésion sociale aux mesures de sécurité routière.

2. **Mieux évaluer.** *Améliorer les indicateurs et les instruments de mesure existants afin d'obtenir un aperçu rapide, précis et représentatif de l'évolution de la sécurité routière et de pouvoir adapter la politique en fonction de celle-ci.*

Le baromètre de la sécurité routière introduit en 2004 permet de suivre de près l'évolution du nombre d'accidents et de disposer, à terme, de statistiques plus détaillées. Le développement et l'affinement de ces systèmes doivent se poursuivre et s'accompagner d'une analyse en profondeur des facteurs d'accidents afin de pouvoir mettre en place des actions de sécurité routière mieux ciblées. Une banque

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

de données carrefour comprenant des statistiques anonymisées relatives aux véhicules, aux conducteurs, aux permis, et aux accidents est nécessaire pour pouvoir mener une politique et de prévention efficace.

- 3. Simplifier et expliquer.** *Poursuivre la simplification du code de la route et le rendre compréhensible pour tous les usagers afin d'arriver à une législation transparente et clair, connue par tous.*

Le projet de simplification du code de la route amorcé en 2005 doit être finalisé dans des délais acceptables. Tous les usagers, y compris le trafic de transit en provenance de l'étranger, doivent être informés de manière adéquate des règles de circulation applicables en Belgique. La signalisation routière doit être optimisée et doit suivre une logique stricte. La voie publique doit être aménagée de façon à ce que les limitations de vitesse et les règles de circulation en vigueur à cet endroit soient perçues comme logiques par les usagers.

Par ailleurs, il s'agit de réagir de manière proactive aux développements rapides dans le secteur de la télématique qui permettent aux usagers de disposer en temps réel d'informations spécifiques sur les risques, les limitations de vitesse et autres.

- 4. Education à la sécurité routière.** *La connaissance du code de la route et l'apprentissage du comportement routier doivent être intégrés dans l'enseignement de façon structurelle.*

Un environnement routier intrinsèquement sûr suppose que tous les usagers soient correctement informés. Cela implique un processus d'apprentissage qui dure toute la vie, à commencer par l'école primaire jusqu'aux cours de recyclage pour seniors. La connaissance du code de la route et l'apprentissage d'un comportement routier correct doivent faire partie intégrante du cursus scolaire officiel, y compris dans l'enseignement secondaire. L'aspect sécurité routière doit occuper une place prépondérante dans la formation des chauffeurs professionnels. Les médias doivent être sollicités de manière encore plus active et plus ciblée pour diffuser le message de sécurité routière.

- 5. Approche ciblée des problèmes.**

- a. Comportement des usagers.** *Aborder les principaux problèmes de comportement des usagers et axer prioritairement l'approche sur les endroits et les moments où se concentrent les problèmes.*

Les risques dans la circulation sont le plus élevés le week-end, et plus particulièrement les nuits de week-ends. Les principaux facteurs de risque sont une vitesse excessive et inadaptée et la conduite sous influence, ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité. Par ailleurs, il s'avère que certains groupes d'usagers tels les motocyclistes et les jeunes sont plus exposés aux risques que d'autres. Les efforts en matière de sensibilisation et de répression doivent être axés principalement sur les principaux risques ainsi que sur les endroits et les moments où ces risques sont les plus élevés. L'approche intégrée combinant les mesures de répression et de sensibilisation doit être intensifiée.

- b. Infrastructure.** *Assurer pour chaque type d'utilisateur des déplacements en sécurité.*

Chacun doit pouvoir se déplacer dans un environnement routier intrinsèquement sûr. Cela suppose que chaque usager se voie attribuer sa propre place, clairement définie et sûre dans le trafic. En cas de trafic mixte, la sécurité des usagers les plus faibles

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

doit être garantie. Certains groupes d'usagers tels les motocyclistes, les chauffeurs de poids lourds ou les conducteurs de camions légers ou de camionnettes requièrent des mesures spécifiques. Les aménagements d'infrastructure doivent être intrinsèquement sûrs et facilement compréhensibles pour tous les usagers grâce à une généralisation des audits de sécurité routière lors de la conception ou du réaménagement de l'environnement routier.

6. Identifier et sanctionner les cas de récidive. *Éviter que les conducteurs à risque ne représentent un danger pour les autres usagers.*

Une petite minorité d'usagers représente un risque disproportionné dans la circulation. Ces récidivistes doivent être identifiés à temps et faire l'objet d'un suivi adapté afin d'éviter qu'ils ne continuent à représenter un danger pour les autres usagers. La circulation doit devenir une fonctionnalité de base à part entière de la police locale. En outre, les services de police doivent surtout axer leurs efforts sur la détection des principaux comportements à risque dans la circulation. Une politique de détection et de poursuites uniforme et de sanctions efficaces à l'égard des contrevenants est, par ailleurs, indispensable. Ceci implique la création d'une banque de données de toutes les infractions commises sur base de laquelle les comportements à risques et la récidive pourront faire l'objet d'un suivi adéquat.

7. Impliquer tous les citoyens. *Inciter tous les acteurs, y compris les usagers individuels, à entreprendre eux-mêmes des actions.*

2005 correspond au lancement de *jesuispour*, un vaste groupe sans cesse croissant de citoyens et d'organisations à l'esprit positif qui, ensemble, ont décidé d'œuvrer activement à l'amélioration de la sécurité routière, chacun dans le domaine qui lui est propre et dans la mesure de ses possibilités. 2007 représente une autre étape importante avec la création du réseau de volontaires *jesuispour* dans le cadre du projet européen VAMOS. Le concept *jesuispour* et le réseau de volontaires qui s'y rattache ont pour mission d'impliquer chaque usager dans cette dynamique axée sur un trafic sûr afin de créer une vaste adhésion sociale aux mesures de sécurité routière.

8. Aide aux victimes. *Chaque accident est un accident de trop.*

La politique de circulation doit, avant tout, partir du principe que les accidents de la route peuvent être évités. Chaque accident en est un de trop et tout doit être mis en œuvre pour éviter qu'il n'y ait des victimes. Si des victimes sont, malgré tout, à déplorer, celles-ci ont droit aux meilleurs soins et à un accompagnement adapté, non seulement dans la période immédiatement consécutive à l'accident mais également pendant la période de rétablissement parfois longue et douloureuse qui suit. Les services d'assistance médicale, d'aide aux victimes et de suivi doivent être parfaitement synchronisés de façon à alléger autant que possible la douleur physique et morale des victimes et de leur entourage. Les initiatives visant à optimiser l'aide aux victimes d'accidents de la route, présentées notamment aux Etats Généraux flamands consacrés aux victimes de la circulation, doivent être activement encouragées.

III) Evolution de la sécurité routière en Belgique de 2000 à 2005

a) Introduction

A l'occasion de la deuxième édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière, vous trouverez, ci-après, un bilan intermédiaire de la sécurité routière.

La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière créée par AR du 26 juin 2002 avec, notamment, pour mission de développer et d'assurer le suivi des indicateurs de sécurité routière, a été confrontée au fait que les statistiques d'accidents n'ont pas été disponibles à temps. Ainsi, l'analyse des accidents qui se sont produits en 2002 n'a pu être amorcée que début 2005. Ceci est dû, principalement, aux conséquences de la réforme des polices sur l'enregistrement et l'exploitation des accidents corporels. C'est pourquoi, en 2004, un baromètre de la sécurité routière a été mis en place sous l'impulsion du Ministre de la Mobilité. Il s'agit d'un outil important qui permet de suivre rapidement l'évolution de la sécurité routière.

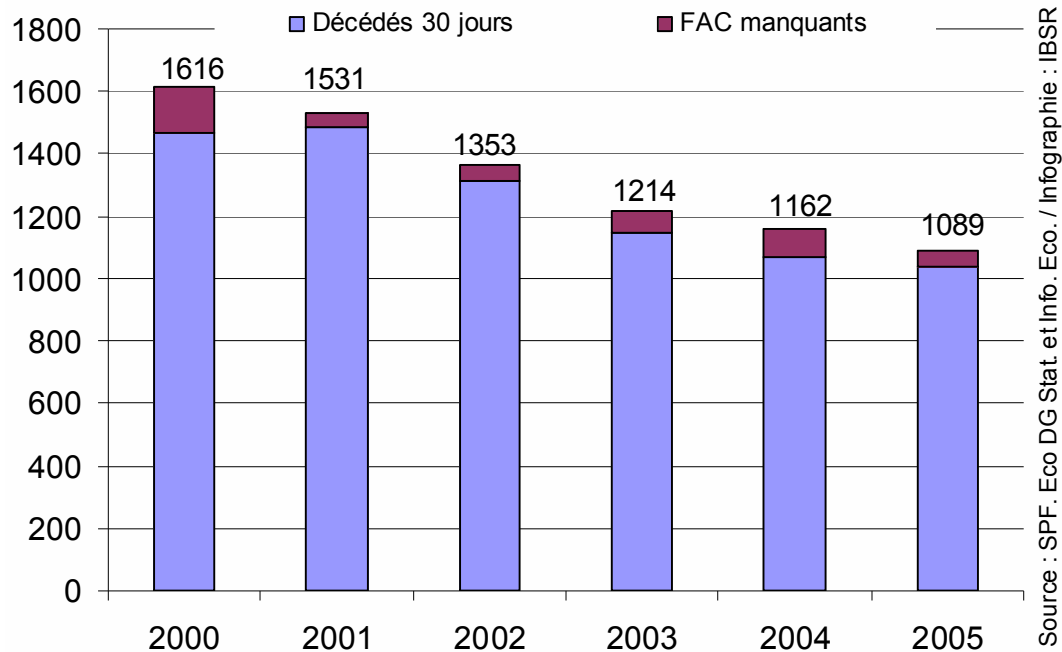
Vous trouverez ci-dessous l'évolution générale de la sécurité routière en Belgique entre 2000 et 2005 sur base des statistiques d'accidents, ainsi que d'autres indicateurs de sécurité routière. Pour un examen plus détaillé de ces statistiques, nous renvoyons aux analyses de l'IBSR qui seront publiées dans le courant du second trimestre 2007.

Lors de l'interprétation de l'évolution esquissée sur la base des statistiques d'accidents du SPF Economie, Classes Moyennes et Energie, Direction Générale Statistique et Information Economique (SPF Eco.- DG Stat. et Info. Eco.), il faut tenir compte des éléments suivants:

- Il s'agit d'accidents corporels qui ont eu lieu sur la voie publique;
- L'enregistrement est effectué par la police sur la base du formulaire d'accident. Ceci implique, d'une part, que le nombre réel d'accidents est sans doute plus élevé étant donné qu'un formulaire d'accident (FAC) n'est pas rempli pour chaque accident corporel et, d'autre part, que les accidents sans intervention de la police ne sont pas pris en compte.
- Les informations concernant les décédés 30 jours (tués sur place et décédés endéans les 30 jours après l'accident) constituent les indicateurs les plus fiables vu que les données de la police (concernant les personnes décédées sur place) sont complétées par celles relatives aux décédés 30 jours communiquées par les Parquets. Ceci se traduit, chaque année, par la communication d'un certain nombre de tués par les Parquets pour lesquels il n'existe pas de formulaire d'accident (formulaires d'accidents (FAC) manquants): en 2005, il y avait 52 FAC manquants contre 146 en 2000, ce qui montre une amélioration de l'enregistrement.

La sécurité routière en Belgique s'est sensiblement améliorée entre 2000 et 2005. Par rapport au chiffre de référence de 1500 tués (moyenne des années 1998, 1999 et 2000 utilisée comme référence lors des Etats-Généraux de la Sécurité routière de 2001), la baisse constatée est de 27,5 %.

Suivant l'évolution entre 2000 et 2005 reproduite ci-après, et qui tient compte des "FAC manquants", le nombre de décédés 30 jours a baissé de 33 %.

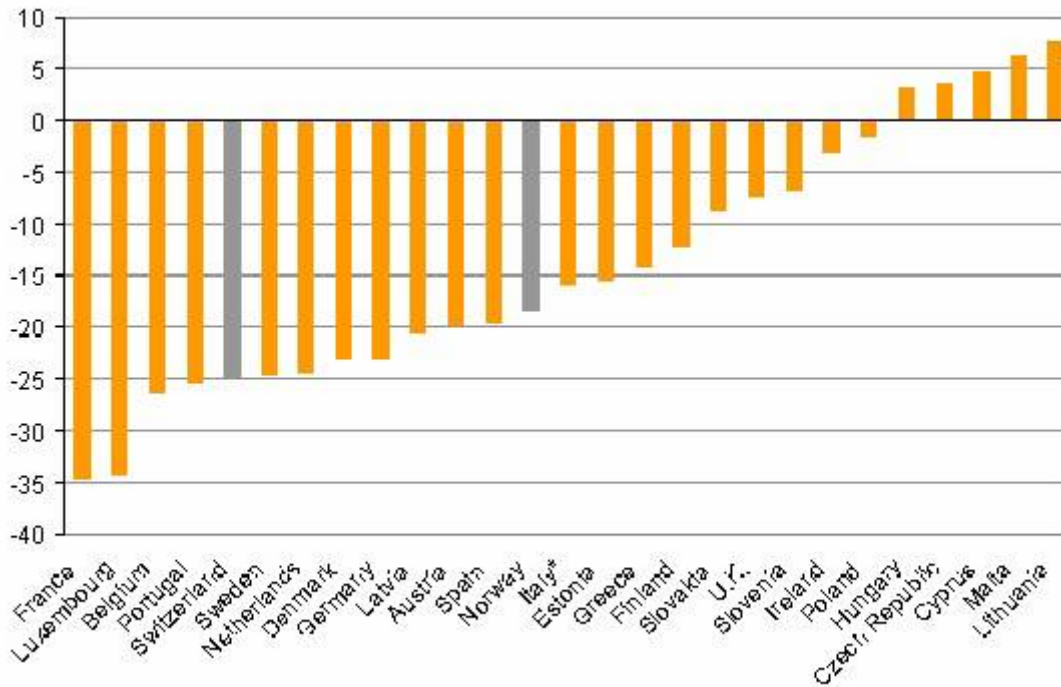
b) Statistiques d'accidents***Evolution des décédés 30 jours de 2000 à 2005***

Le dernier baromètre de la sécurité routière montre que cette tendance à la baisse se poursuit et qu'en 2006, le nombre de tués se situera autour de 1000 unités. Ceci veut dire que l'objectif intermédiaire du gouvernement sera probablement atteint.

Une comparaison internationale réalisée par l'European Traffic Safety Council montre que, grâce à la baisse constatée du nombre de tués entre 2001 et 2005, la Belgique fait partie des 3 pays affichant la plus grande diminution du nombre de tués. Elle est précédée par la France qui affiche une diminution du nombre de tués de pratiquement 35 % et par le Luxembourg qui affiche une baisse de 34 %.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

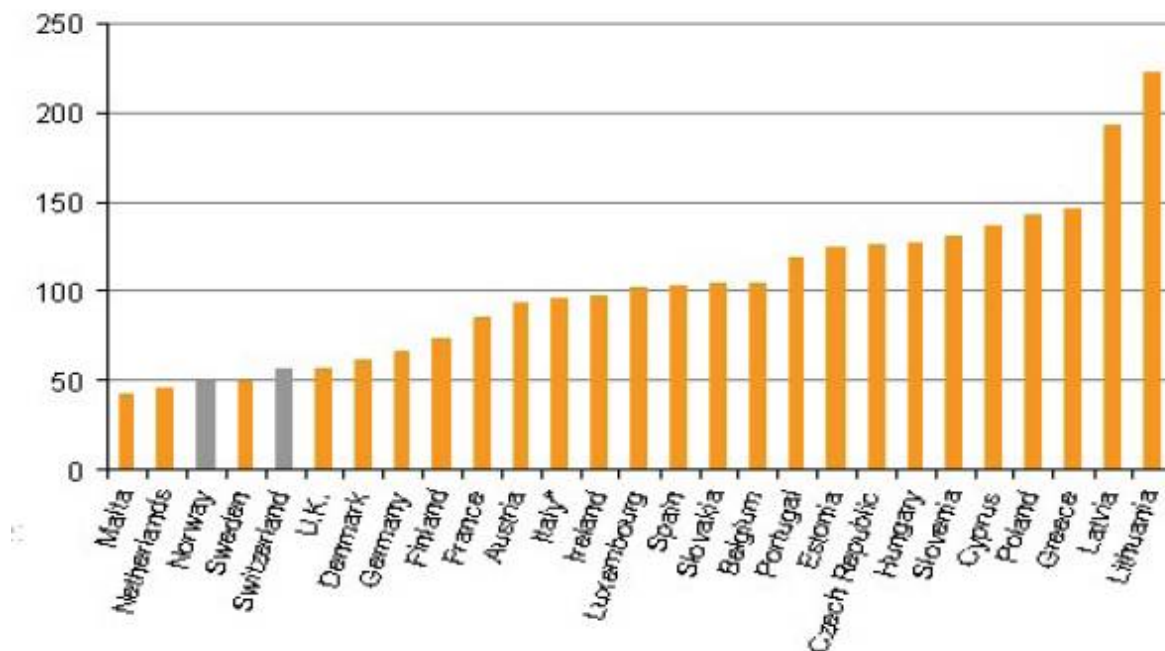
Réduction de décédés 30 jours entre 2001 et 2005 (en %) – Perspective européenne



Source: ETSC, Pin Flash 2 – Reduction in road deaths 2001-2005 (in %), Care et données nationales

Malgré cette évolution positive, la Belgique ne figure pas encore parmi les pays les plus performants au niveau européen.

Décédés 30 jours par million d'habitants - 2005

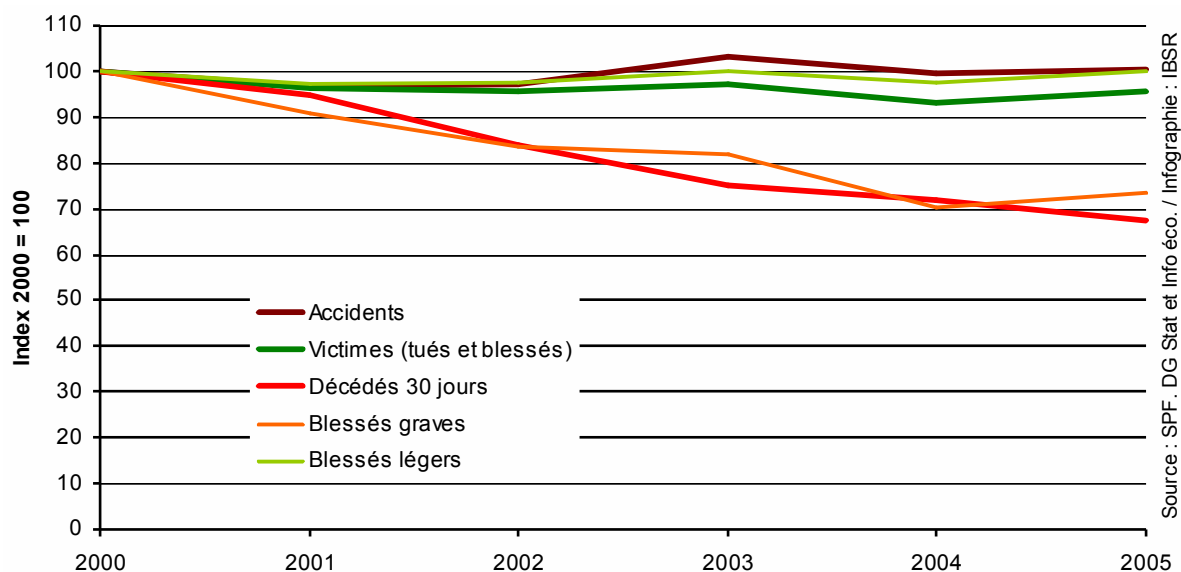


Source : ETSC, Pin Flash 2 – road deaths 2005 (per million population) Eurostat et données nationales

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Le graphique suivant montre l'évolution du nombre d'accidents, du nombre global de victimes et du nombre de tués, de blessés graves et de blessés légers en Belgique. Nous en concluons que le nombre d'accidents et de blessés légers n'a pas diminué. Ceci s'explique sans doute par l'amélioration progressive de l'enregistrement des accidents. La saisie unique, introduite peu à peu depuis 2004, se traduit, en effet, par des statistiques plus complètes concernant le nombre d'accidents et de victimes.

Le nombre de blessés graves au cours de cette même période a diminué de 26 %. Ceci montre une diminution importante de la gravité des accidents corporels au cours des 5 dernières années.

Evolution du nombre d'accidents et de victimes pour la Belgique

Le tableau ci-après compare le nombre de décédés 30 jours (en chiffres absolus) entre les provinces et les Régions.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

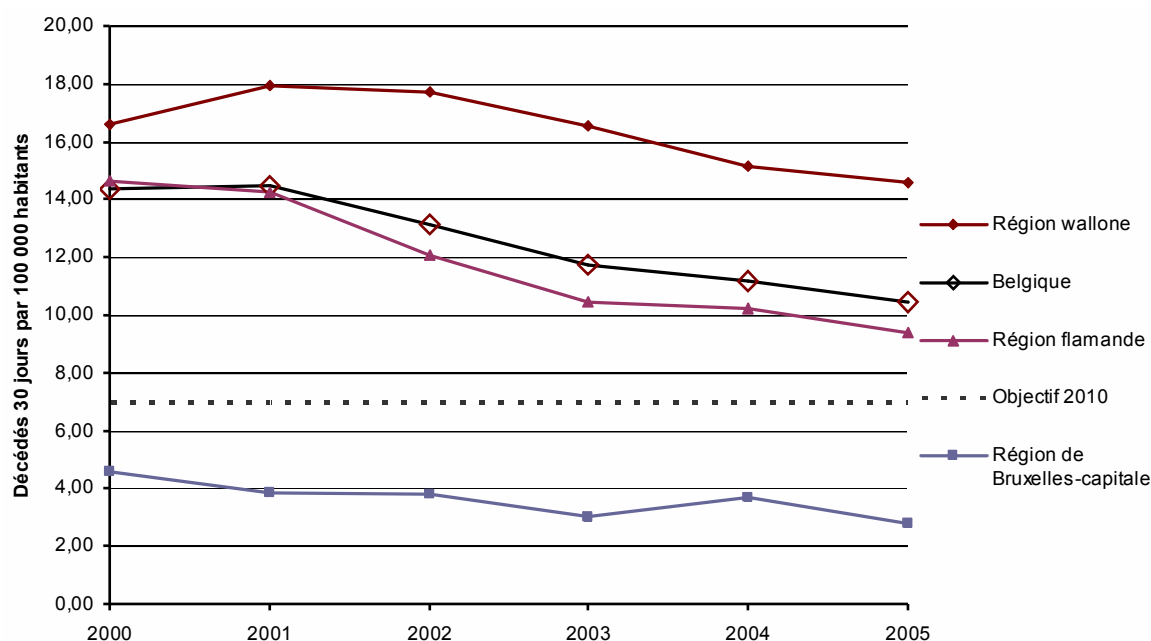
Comparaison de l'évolution des décédés 30 jours selon la région (en chiffres absolus)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Réduction (absolue)	Réduction (pourcentage)
Région de Bruxelles-Capitale	44	37	37	30	37	28	-16	-36%
Région flamande	871	848	721	628	614	566	-305	-35%
Anvers	218	231	167	161	171	140	-78	-36%
Limbourg	154	125	107	105	97	105	-49	-32%
Flandre-Orientale	185	186	175	129	125	114	-71	-38%
Brabant flamand	128	128	108	80	82	80	-48	-37%
Flandre-Occidentale	186	178	164	153	139	127	-59	-32%
Région wallonne	555	601	595	556	511	495	-60	-11%
Brabant wallon	48	50	62	61	42	30	-18	-37%
Hainaut	192	222	226	206	197	195	+3	+2%
Liège	145	164	134	145	136	95	-50	-34%
Luxembourg	68	65	67	54	48	74	+6	+9%
Namur	102	100	106	90	88	101	-1	-1%

Source: SPF Economie Dir.Gén.Stat. et Info. Eco. / Infographie: IBSR

Ce tableau reflète clairement les écarts importants au niveau du nombre de tués sur les routes dans les trois Régions. La Région de Bruxelles-Capitale enregistre le plus petit nombre de tués par 100.000 habitants. La baisse relevée entre 2000 et 2005 est en pourcentages aussi importante qu'en Région flamande. La Région flamande affichait une valeur de départ relativement élevée en 2000 mais depuis, la valeur de plus de 14 tués par 100.000 habitants est descendue en dessous de 10. La Région wallonne affiche la valeur de départ la plus élevée mais également la plus petite amélioration. Le graphique ci-après illustre cette comparaison.

Décédés 30 jours par 100.000 habitants de la région

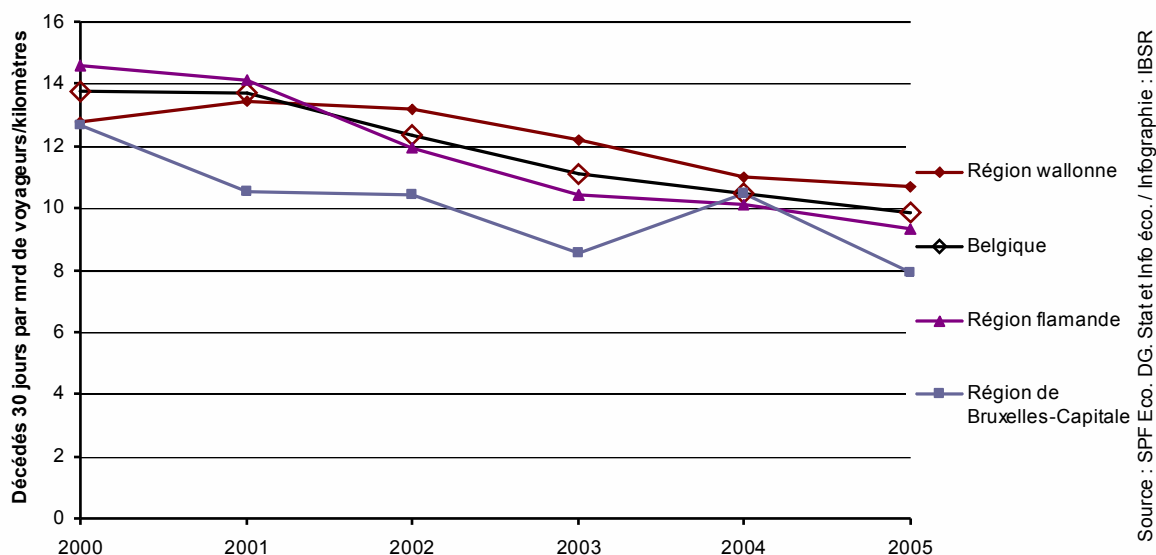


Source : SPF Eco. D.G. Stat et Info. éco. / Infographie : IBSR

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Comme il ressort du graphique suivant, le nombre de décédés 30 jours par rapport au nombre de kilomètres/voyageurs est à peu près similaire dans les trois Régions. Cela dit, la baisse s'avère à nouveau un peu plus importante en Flandre qu'en Wallonie.

Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-km parcourus par région



Une comparaison de l'évolution du nombre de tués sur nos routes entre 2000 et 2005 par type d'usager –pour les tués dont le type de véhicule utilisé est connu- montre une évolution particulièrement favorable pour les cyclistes et les cyclomotoristes. Pour ces catégories, le nombre de décédés 30 jours a diminué de près de moitié. Une analyse des causes d'accidents révèle toutefois que 18,3 % des accidents impliquant des cyclistes et 33 % des accidents mortels impliquant des cyclomotoristes sont dus au non-respect de la priorité par ces usagers de la route.

Décédés 30 jours selon le type de véhicule utilisé

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	réduction (absolue)	réduction (pourcentage)
Voiture*	922	900	809	690	623	624	-298	-32%
Camion**	20	28	16	15	18	16	-4	-20%
Camionnette	52	48	41	27	32	44	-8	-15%
Autobus et autocar	2	3	1	0	2	0	-2	
Motocyclette***	118	147	164	124	120	123	+5	+4%
Cyclomoteur****	66	63	68	45	33	30	-36	-55%
Bicyclette	134	128	108	109	78	71	-63	-47%
Piéton	142	158	132	113	101	108	-34	-24%
Autre	13	11	13	6	20	10	-3	
Inconnu	1	0	1	85	135	63	62	

* Voiture voyageurs, voiture mixte et véhicule de camping

** Camion, tracteur + semi-remorque, tracteur seul

*** Motocyclette ne dépassant pas 400 cc ou de plus de 400 cc

**** Cyclomoteur A, B ou à 3 ou 4 roues

Source: SPF Economie DG Stat. et Info.Eco. / Infographie: IBSR. Les données ne sont pas corrigées pour les formulaires d'accidents manquants.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

On constate une réduction significative du nombre de victimes parmi les piétons et les passagers de voitures mais, pour arriver à une diminution de moitié, il faudrait (pratiquement) une réduction supplémentaire du même ordre. Le nombre de tués parmi les motocyclistes accuse une légère hausse mais celle-ci est due au fait que le parc de véhicules pour les motocyclettes a augmenté de 25 % depuis 2000 (pour les voitures, l'augmentation n'est que de 5 %). Le nombre de tués par 1000 véhicules est descendu de 0,42 à 0,36. Malgré cette baisse, le nombre de tués par 1000 véhicules en 2005 reste pratiquement 3 fois plus élevé parmi les motocyclistes que parmi les automobilistes. La comparaison du nombre de tués par milliard de véhicules/kilomètres confirme cette tendance inquiétante: les motocyclistes représentent 1 % du nombre de kilomètres parcourus mais 12 % du nombre de tués.

Décédés 30 jours par milliard de véhicules/kilomètres parcourus

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	réduction (absolu)	réduction (pourcentage)
Voitures	12.6	12.1	11.0	9.1	8.0	8.1	-4.5	-35.4%
Camions	2.7	3.7	2.2	2.0	2.4	2.1	-0.6	-21.2%
Camionnettes	6.3	5.5	4.9	3.1	3.4	4.3	-2.0	-31.1%
Autobus et autocars	3.5	5.3	1.9	0.0	3.5	0.0	-3.5	
Motocyclettes	115.9	142.3	156.3	118.2	111.1	113.9	-2.0	-1.7%

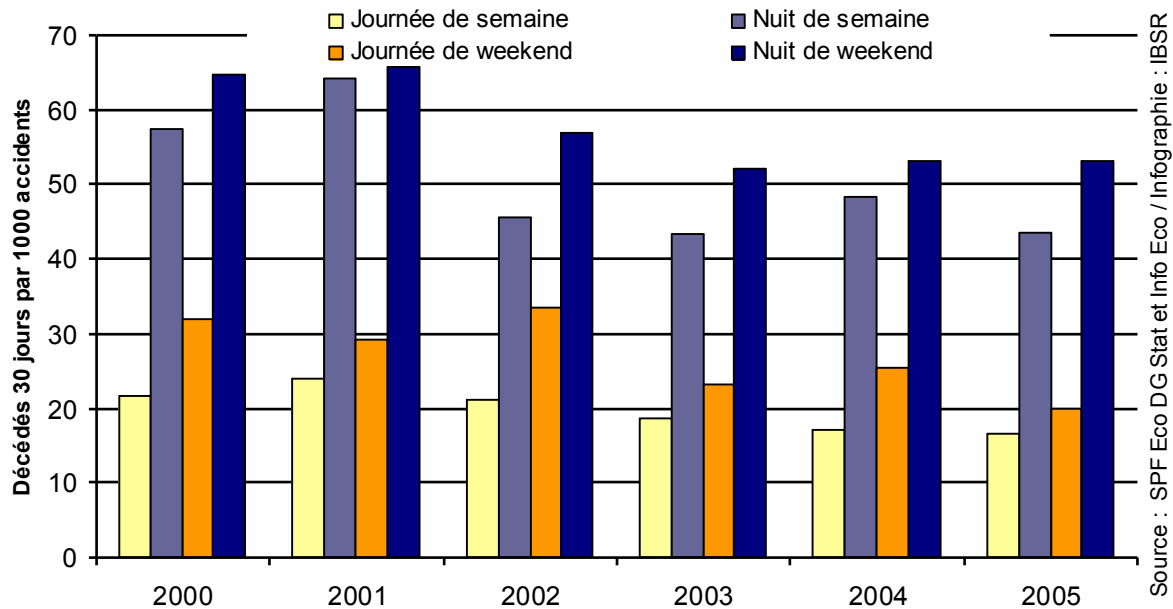
Remarque: les véhicules/kilomètres parcourus sont calculés sur base du parc des véhicules, fourni par le SPF Eco DG stat et Info Eco et le SPF Mobilité et Transports (DIV), et sur la base des relevés des kilométrages annuels parcourus, repris dans la publication annuelle du SPF Mobilité et Transports DG Mobilité et Sécurité Routière "Relevé des kilométrages annuels parcourus". Pour les années 2000 et 2001, le kilométrage annuel par type de véhicule est basé sur le kilométrage annuel moyen des années 2002 à 2005. Le nombre de véhicules/kilomètres parcourus par les motocyclettes est fourni par le SPF Mobilité et Transports.

Parmi les chauffeurs de camions et surtout de camionnettes, on constate, certes, une diminution du nombre de tués mais pas aussi importante, à ce jour, que pour les conducteurs de voitures. A noter toutefois que les occupants de véhicules lourds sont moins vulnérables et comptent donc moins de victimes. Ainsi, lors d'accidents mortels impliquant au moins un camion seul, 10 % des décédés 30 jours sont des occupants de camions; de même dans les accidents impliquant au moins une camionnette, seuls 45 % des victimes décédées sont des occupants de camionnettes alors que dans les accidents impliquant au moins une voiture plus de 75 % des victimes sont des occupants de voitures.

Moment où se produisent les accidents

En semaine, le nombre de tués est plus élevé en journée que pendant la nuit. Le week-end, c'est l'inverse: le nombre de tués est plus élevé la nuit qu'en journée. En outre, on recense beaucoup plus de tués le week-end qu'en semaine.

Gravité des accidents par moment de la semaine

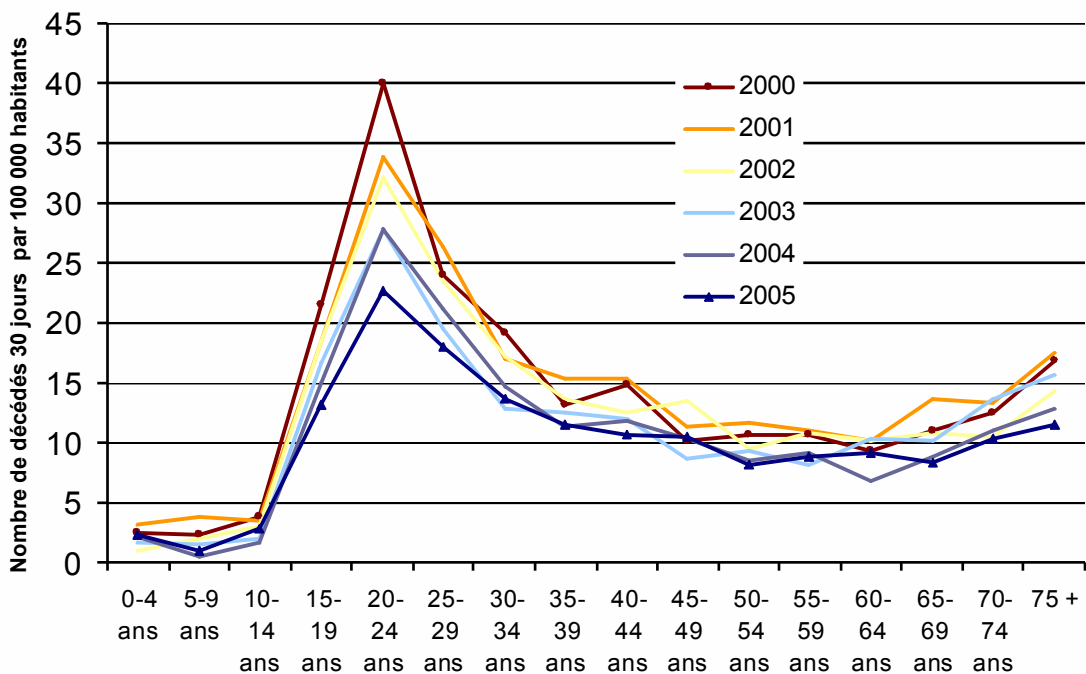


Source : SPF Eco DG Stat et Info Eco / Infographie : IBSR

Le graphique ci-dessus montre clairement que les accidents nocturnes sont beaucoup plus dangereux (ils génèrent plus de tués) que les accidents diurnes. Par ailleurs, les accidents de week-end sont plus graves que ceux qui se produisent en semaine. Le phénomène des accidents de week-end reste donc un point d'attention prioritaire.

Enfin, l'analyse par tranche d'âge révèle également une baisse du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2005. A noter que cette diminution concerne principalement les jeunes conducteurs. Pourtant, c'est parmi ce groupe que l'on compte encore le plus grand nombre de victimes.

Nombre de décédés 30 jours par 100 000 habitants par catégorie d'âge



Source : SPF Eco DG Stat et Info éco. / Infographie : IBSR

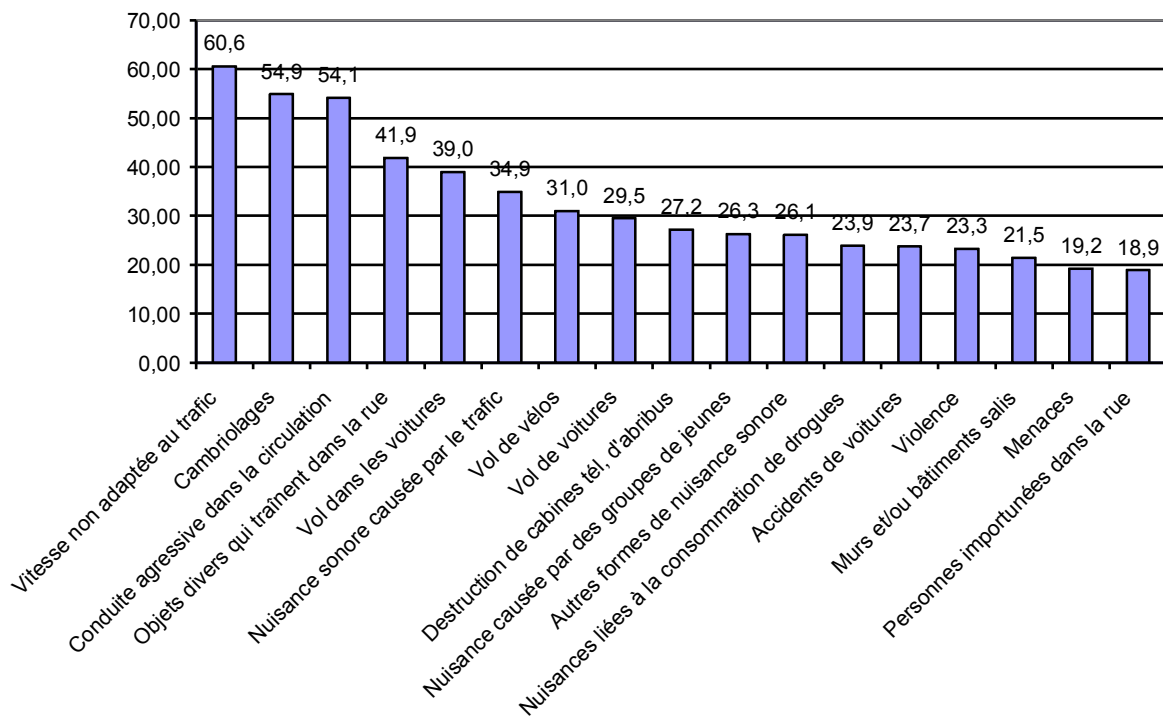
c) L'insécurité routière subjective

L'insécurité routière ne s'exprime pas seulement en termes d'insécurité objective (nombre d'accidents). L'insécurité routière subjective, c.-à-d. le sentiment d'insécurité lié à la circulation, représente, elle aussi, un indicateur non négligeable pour la politique de sécurité routière.

Les résultats des moniteurs de sécurité successifs (www.fedpol.be) montrent que la vitesse inadaptée est source de problème pour la population. A l'instar des éditions précédentes, la vitesse inadaptée dans le trafic est une nouvelle fois mentionnée comme principal problème de quartier dans la version 2006, tout comme d'ailleurs, dans une moindre mesure, un comportement agressif au volant.

Les valeurs reprises dans le graphique donnent la proportion de personnes interrogées qui ont répondu "tout à fait" ou "un peu" à la question "Considérez-vous les éléments suivants comme un problème dans votre quartier ?"

Moniteur de sécurité 2006 – Problèmes de quartier



Source : police fédérale, service données de gestion - 2006

A noter toutefois que les conducteurs qui conduisent vite n'estiment pas représenter un risque. Par contre, lorsque ce sont les autres qui roulent trop vite, ils trouvent cela dangereux. (cf. SARTRE 3, 2002 – www.ibsr.be)

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

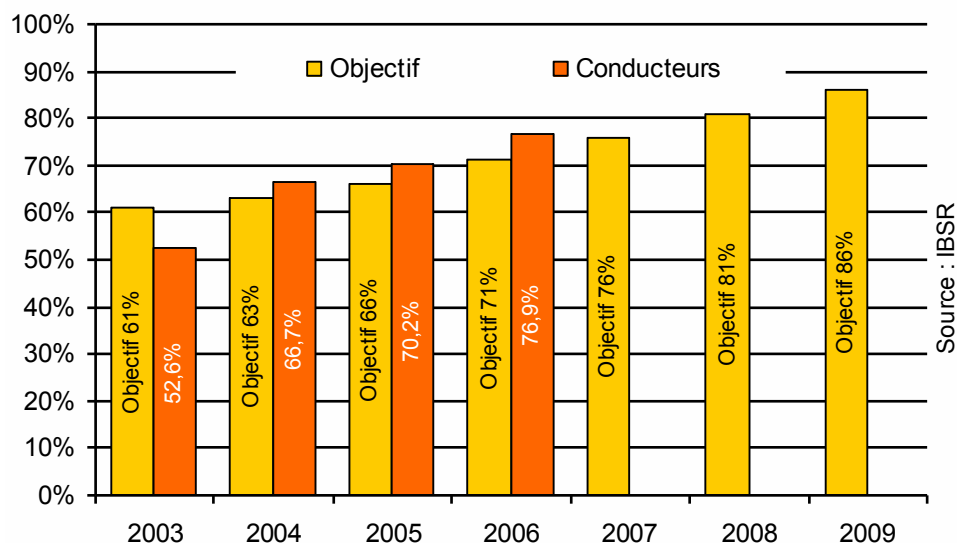
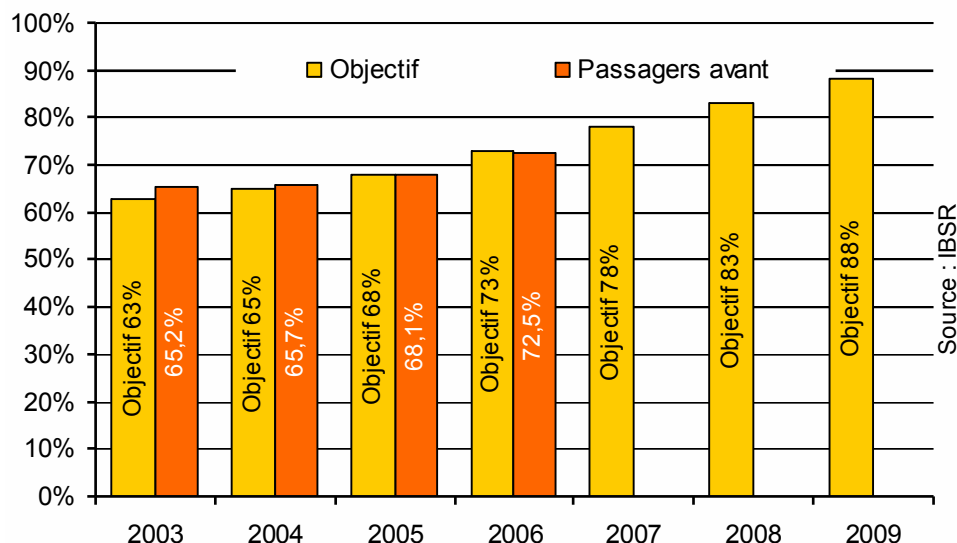
d) Evolution du comportement et des attitudes en matière de vitesse, de conduite sous influence et de port de la ceinture de sécurité

Depuis 2003, l'IBSR effectue des mesures de comportement et d'attitudes. Celles-ci doivent permettre d'évaluer l'impact des mesures prises.

Port de la ceinture

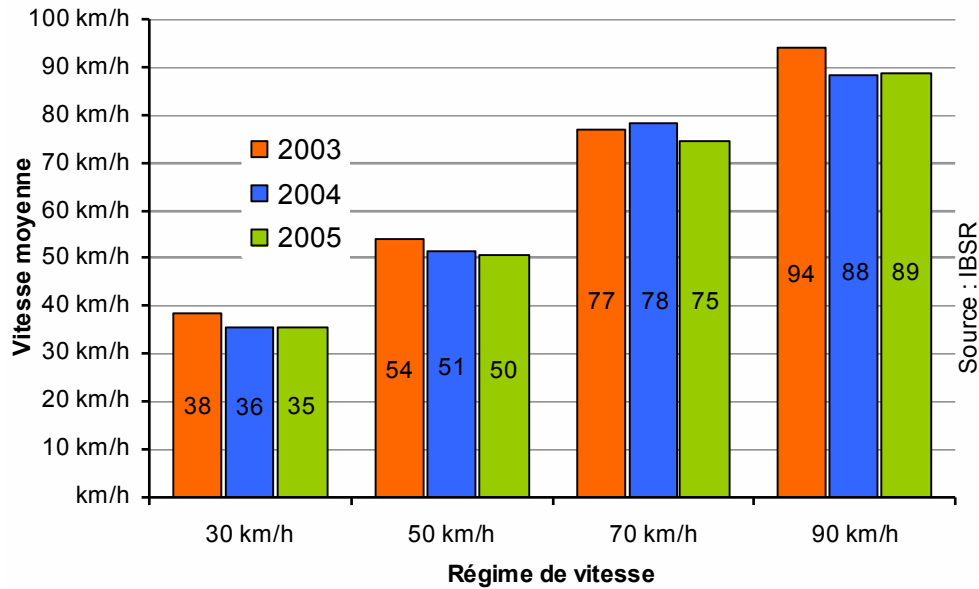
Le port de la ceinture chez les conducteurs et les passagers avant de voitures a évolué de manière positive. En 2003, seuls 56,6 % des occupants de voiture étaient attachés. En 2006, ce pourcentage atteint 75,3 %.

Il ressort des graphiques ci-après que nous avons atteint les objectifs fixés en 2002. Comparé à d'autres pays où le port de la ceinture dépasse les 95 %, le taux de port en Belgique reste toutefois relativement bas et doit donc être amélioré.

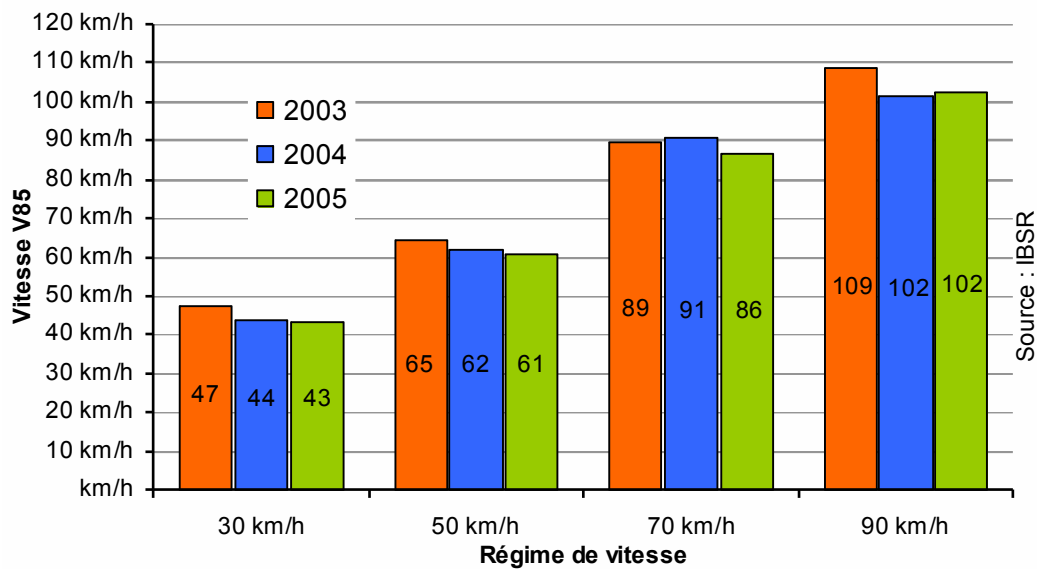
Port de la ceinture des conducteurs de voitures personnelles**Port de la ceinture des passagers de voitures personnelles**

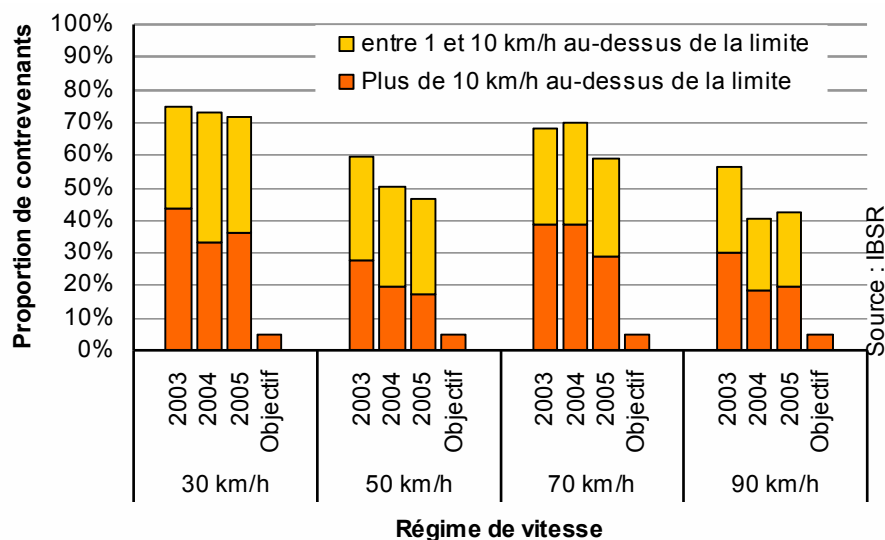
Comportement en matière de vitesse

Evolution de la vitesse moyenne



Evolution de la vitesse V85 (= vitesse en deçà de laquelle roulent 85 % des conducteurs)



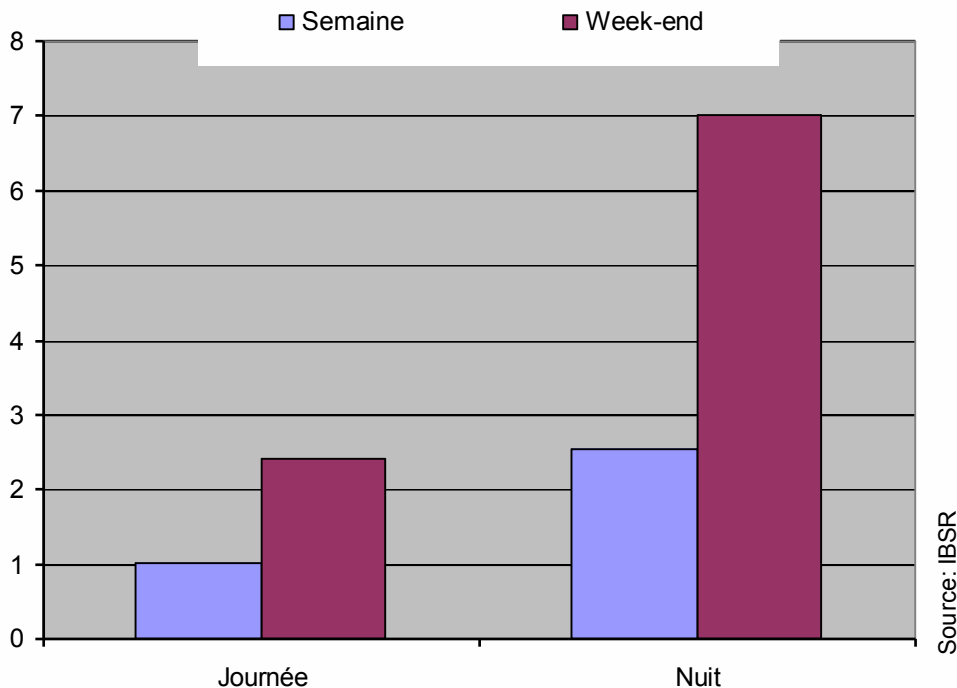
Evolution de la proportion de contrevenants

Comme le montrent les graphiques ci-dessus, les résultats obtenus en matière de vitesse entre 2003 et 2005 sont positifs. Pour atteindre les objectifs fixés, il faudra toutefois fournir des efforts supplémentaires. Les voies à 30 km/h et à 70 km/h doivent notamment faire l'objet d'une attention particulière.

Conduite sous l'influence d'alcool

Les mesures de comportement en matière d'alcool au volant ont lieu tous les deux ans. Ces mesures sont réalisées sur la base de contrôles alcool non sélectifs effectués par la police locale et fédérale d'octobre à novembre inclus. L'objectif fixé en 2001 était que, pour 2008 au plus tard, le pourcentage de conducteurs affichant un taux d'alcool supérieur à la limite légale de 0,22 mg/l ne dépasse pas 3 %, quel que soit le moment de la semaine.

Les résultats de la mesure réalisée en 2005 montrent que cet objectif n'a pas encore été atteint pour ce qui concerne les nuits de week-end.

Pourcentage de conducteurs sous influence selon les moments de la semaine – Octobre / Novembre 2005

** Journée : De 06h00 à 18h00

Nuit : De 18h00 à 06h00

La nuit du vendredi est définie comme nuit de week-end

Les déplacements nocturnes, surtout pendant les nuits de week-end, sont également les plus problématiques en matière de port de la ceinture et de vitesse pratiquée.

Risque objectif et subjectif de se faire prendre

Il n'existe toujours pas, à ce jour, de banque de données centrale avec les données de gestion des services de police qui devrait permettre d'avoir un aperçu des activités et des constats de la police en matière de circulation et de sécurité routière.

La mesure d'attitudes effectuée par l'IBSR de février à juin 2006 auprès de 1.000 titulaires de permis au moyen d'interviews face-à-face permet toutefois de tirer certaines conclusions concernant le risque objectif et subjectif de se faire prendre.

Comme en 2003, on a constaté que le risque subjectif de se faire prendre est très limité pour les trois thèmes principaux. Ainsi, une majorité de 66 % des répondants estiment que le risque de subir un contrôle d'alcoolémie est « réduit ». Seuls 8 % estiment que le risque est « élevé ». D'après l'enquête concernant le risque objectif avoué de se faire prendre pour conduite sous influence, 7,4 % des personnes interrogées disent avoir été contrôlées par la police au cours des 12 derniers mois écoulés. Le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites est encore plus limité que pour l'alcool.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Les résultats en matière de contrôles de port de la ceinture sont un peu plus favorables, 17% des répondants estiment que le risque de subir un contrôle « ceinture » est « élevé » à « très élevé ». 22 % des personnes interrogées considèrent le risque subjectif de se faire prendre pour non-port de la ceinture comme quasi inexistant.

Le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse obtient le score le plus élevé. Environ 45 % estiment que le risque de subir un contrôle de vitesse est « élevé » à « très élevé ».

La mesure d'attitudes a également sondé les objectifs des Etats Généraux 2001 en matière de perception de la vitesse. Ceux-ci avaient été définis comme suit:

- à l'échéance 2005, 15 % des personnes interrogées trouveront que la vitesse est un moyen de gagner du temps
- à l'échéance 2005, 70 % des personnes interrogées trouveront que la vitesse est socialement inacceptable
- à l'échéance 2005, 70 % des personnes interrogées trouveront que rouler vite, c'est risquer sa vie et celle des autres.

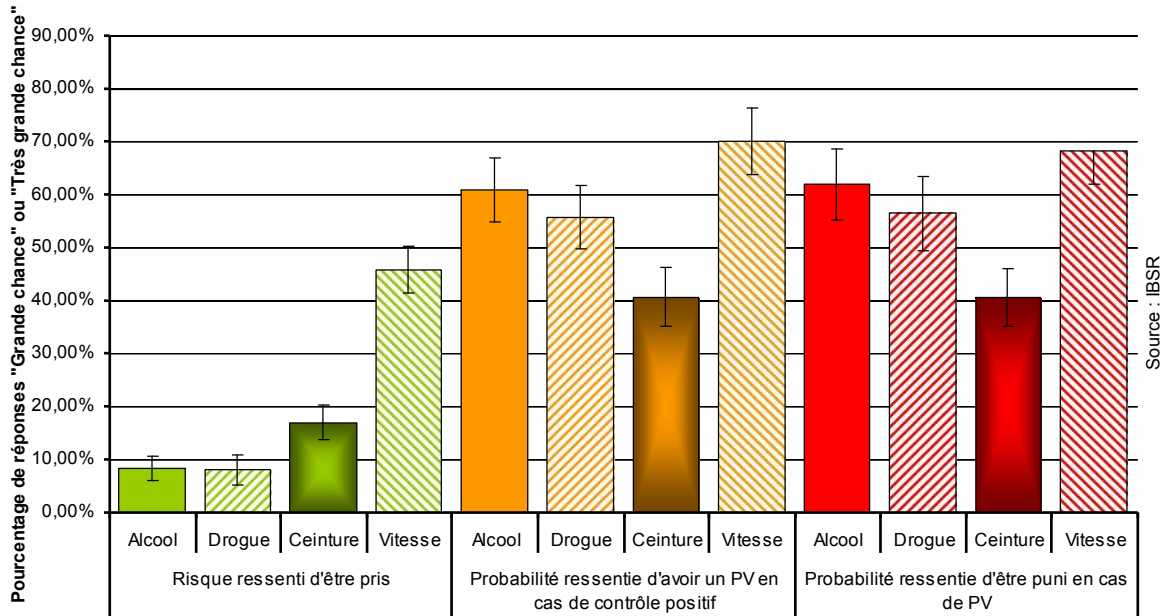
La mesure d'attitudes réalisée par l'IBSR en 2006 a montré les résultats suivants:

Pour vous, conduire vite c'est ...	2001	2003	2006
Une manière de gagner du temps	59 %	38,2 %	21,7 %
Socialement inacceptable	56 %	69,7 %	63,1 %
Risquer sa vie et celle des autres	52 %	83,8 %	76,6 %

Source: IBSR

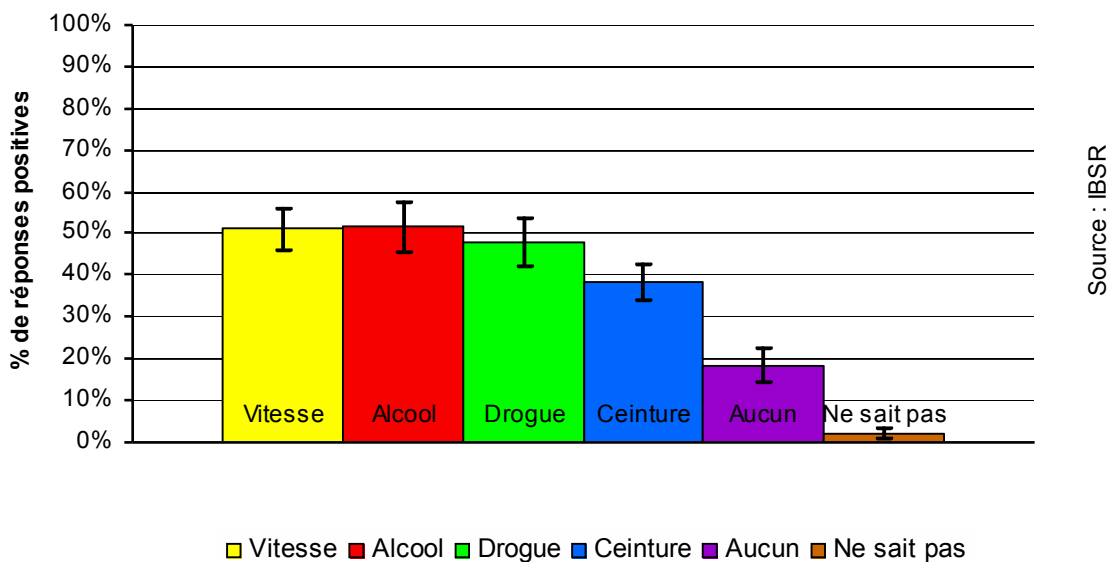
Une constatation frappante pour tous ces thèmes est que le risque de sanction est considéré comme limité.

Risque subjectif d'être contrôlé et sanctionné - 2006



Enfin, cette mesure d'attitudes révèle également une certaine adhésion sociale aux mesures de répression.

Le respect des règles en matière de ... fait l'objet d'un suivi insuffisant



■ Vitesse ■ Alcool ■ Drogue ■ Ceinture ■ Aucun ■ Ne sait pas

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**Conclusions**

Il ressort de ce qui précède que la sécurité routière en Belgique évolue de façon positive. Bien que le nombre d'accidents corporels n'ait pas baissé, on constate que la gravité des accidents survenus entre 2002 et 2005 est nettement moins élevée. Au cours de cette période, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 33 % et le nombre de blessés graves de 26 %. Il ressort des statistiques d'accidents que des mesures particulières devront être prises pour réduire le nombre de décédés 30 jours parmi les motocyclistes et le nombre de décédés 30 jours dans des accidents impliquant des camions ou des camionnettes. Bien que le nombre de victimes parmi les piétons et les automobilistes ait baissé de respectivement 24 % et 32 % entre 2000 et 2005, il faudrait une réduction supplémentaire du même ordre pour que le nombre de décédés 30 jours dans cette catégorie diminue de moitié. D'importants résultats ont également été obtenus parmi les jeunes conducteurs qui restent toutefois un important groupe cible pour les mesures qui devront être prises dans le futur. Vu leur surreprésentation au niveau du nombre et de la gravité, les accidents de week-end doivent également continuer à bénéficier d'une attention particulière.

Concernant le port de la ceinture, les mesures de comportement de l'IBSR révèlent que 51 % des conducteurs qui ne s'attachaient pas en 2003 le font en 2006. Malgré cette évolution positive, le taux de 75,3 % de port de la ceinture mesuré en 2006 chez les conducteurs et les passagers avant reste trop bas pour réaliser les progrès requis en matière de sécurité routière. Concernant la vitesse pratiquée, on constate une lente baisse de la vitesse moyenne mais la proportion de conducteurs qui dépassent les limitations de vitesse de plus de 10 km/h reste élevée. Des efforts supplémentaires sont donc nécessaires.

Outre la ceinture et la vitesse, l'alcool au volant représente également une cause de mortalité importante dans les accidents de la route. Les mesures de comportement de l'IBSR réalisées en 2003 et 2005 en collaboration avec les services de police révèlent que trop de conducteurs roulent encore sous l'influence de l'alcool en Belgique. Des mesures spécifiques devront également être prises dans ce domaine pour résoudre le problème.

Le risque de se faire prendre et le risque de sanction avoués dans le cadre des mesures d'attitudes réalisées par l'IBSR en 2006 montrent la nécessité de fournir d'importants efforts en la matière. Les statistiques relatives aux activités et aux constats des services de police ainsi que celles concernant les poursuites et les sanctions sont une absolue nécessité pour pouvoir prendre des mesures particulièrement ciblées et efficaces dans ce domaine.

Pour conclure, on peut dire que, jusqu'à présent, la politique de sécurité routière en Belgique a donné de bons résultats. Les efforts consentis jusqu'à ce jour doivent donc être poursuivis. Pour atteindre l'objectif de ne pas dépasser les 750 décédés 30 jours d'ici 2010, des mesures supplémentaires axées sur des groupes cibles et des problèmes spécifiques s'avèrent nécessaires. Ceci requiert une analyse continue de la sécurité routière, basée sur des indicateurs de sécurité routière fiables, complets et disponibles rapidement.

IV) Recommandations de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**Introduction**

Les 8 priorités pour des routes sûres sont reprises dans les textes qui suivent en spécifiant pour chacune les recommandations les plus importantes de la CFSR. Ces recommandations ont fait l'objet de discussions au sein des divers groupes de travail mis en place par la CFSR.

Les groupes de travaux suivants ont été mis en place :

Groupes de travail par types d'utilisateurs

- GT jeunes conducteurs
- GT trafic lourd
- GT usagers vulnérables

Groupes de travail thématiques :

- GT vitesse excessive et inadaptée
- GT conduite sous l'influence de l'alcool
- GT conduite sous l'influence des drogues
- GT port de la ceinture

Groupes de travail transversaux

- GT législation
- GT sensibilisation
- GT politique criminelle
- GT statistiques
- GT infrastructures

Pour chaque groupe de travail, un rapport complet est disponible sur le site IBSR (www.ibsr.be) ou sur le site de la CFSR (www.cfsr.be).

Les rapports des groupes de travail incluent en général une introduction qui synthétise le point des connaissances sur le thème, une description de la situation spécifique à la Belgique sur le thème du groupe de travail, et les recommandations du groupe de travail telles qu'approuvées par la CFSR. En annexe du rapport figurent la bibliographie principale et la composition du groupe de travail.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

- 1) Un nouvel objectif chiffré.** *Mobiliser tous les intervenants politiques, économiques et sociaux afin que d'ici 2015, le nombre de tués sur les routes soit inférieur à 500 par an.*

Même si les chiffres concernant notre pays montrent une amélioration sensible de la sécurité routière, les résultats enregistrés par les pays les plus performants montrent que des progrès supplémentaires peuvent et doivent être réalisés. Il ne faut pas sous-estimer la force d'une politique volontariste, basée sur des objectifs ambitieux mais réalisables à moyen terme. C'est pourquoi, le but initial à atteindre d'ici 2010 doit être complété par un nouvel objectif, à savoir ne pas dépasser 500 tués sur les routes en Belgique à l'échéance 2015.

Ceci implique une mobilisation et une collaboration intense entre tous les intervenants directement ou indirectement concernés par la circulation et la mobilité afin que la sécurité routière fasse partie des priorités politiques et sociales à tous les niveaux de pouvoir. Ceci nécessite également la mise à disposition des moyens financiers requis pour pouvoir réaliser les objectifs et les recommandations du plan d'action des Etats Généraux de la Sécurité Routière 2007. Le concept "jesuispour" et le réseau de volontaires qui s'y rattache ont pour mission d'impliquer chaque usager dans cette dynamique afin de créer une vaste adhésion sociale aux mesures de sécurité routière.

Recommandation 1.1 : La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que les responsables politiques tant au niveau fédéral que régional, provincial ou local ainsi que les partenaires sociaux accordent à la sécurité routière l'importance justifiée par le « coût » exorbitant payés par les victimes de la route en matière de souffrances et de douleurs, ainsi que par le coût économique et social des accidents de la route. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que la priorité soit accordée à la mise en œuvre effective des mesures retenues, et à la mise en œuvre des moyens financiers requis. Il sera en outre indispensable que cette priorité se retrouve à tous les niveaux des différentes instances concernées directement ou indirectement par la problématique de la sécurité routière.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

2) Mieux évaluer. *Améliorer les indicateurs et les instruments de mesure existants afin d'obtenir un aperçu rapide, précis et représentatif de l'évolution de la sécurité routière et de pouvoir adapter la politique à suivre en fonction de celle-ci.*

Le baromètre de la sécurité routière introduit en 2004 permet de suivre de près l'évolution du nombre d'accidents et de disposer, à terme, de statistiques plus détaillées. Le développement et l'affinement de ces systèmes doivent se poursuivre et s'accompagner d'une analyse en profondeur des facteurs d'accidents afin de pouvoir mettre en place des actions de sécurité routière mieux ciblées. Une banque de données carrefour comprenant des statistiques anonymisées relatives aux véhicules, aux conducteurs, aux permis, et aux accidents est nécessaire pour pouvoir mener une politique de prévention efficace.

Recommandation 2.1 : La CFSR recommande que toutes les mesures nécessaires soient prises y compris au niveau politique et au niveau budgétaire, afin de pouvoir disposer le plus rapidement possible des statistiques en matière de contrôles par la police et de suivi par la justice, en ce compris la politique de recherche et de poursuites.

Recommandation 2.2 : Les organisations et instances publiques concernées doivent transmettre à l'IBSR, au plus tard au mois d'avril de chaque année, un rapport reprenant les données les plus récentes et, de préférence, se rapportant à l'année calendrier écoulée. Ces données sont les suivantes :

- statistiques des accidents corporels sur la base des formulaires d'accidents de la circulation
- statistiques relatives aux activités et aux constats des services de police
- statistiques en matière de poursuites et de sanction des délits routiers
- indicateurs en matière de comportement et d'attitude
- toutes les autres données statistiques utiles :
 - o données relatives au permis de conduire et aux pourcentages de réussite aux examens
 - o données en matière d'immatriculation des véhicules
 - o données des assurances concernant les accidents avec dégâts matériels et les accidents corporels
 - o données en provenance de la Santé Publique concernant notamment les causes de mortalité, les accidents du travail...
 - o données relatives au contrôle technique des véhicules et aux défauts constatés
 - o données d'instances de contrôle autres que la police, par ex. en matière de transports lourds

Recommandation 2.3 : la CFSR recommande qu'au niveau de la police, priorité soit donnée aux développements de PoOffice qui doivent permettre de disposer des statistiques concernant les activités et les constats des services de police, et ce, sur la base du principe de la saisie unique. La CFSR recommande que cette application soit effective à partir du 1^{er} janvier 2008.

Recommandation 2.4 : la CFSR recommande que le SPF Justice transmette, au moins une fois par an, un rapport à l'IBSR reprenant toutes les données récentes en matière de poursuites des délits routiers, des peines prononcées en la matière et de l'application des sanctions.

Recommandation 2.5 : dans l'attente des développements de PoOffice, il est recommandé de faire un compte rendu annuel à la CFSR, des données relatives au risque objectif et subjectif de se faire prendre ainsi qu'en matière de mesures préventives prises dans le cadre

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

des conventions de sécurité routière sur la base des rapports d'évaluation transmis par la police au SPF Mobilité et Transports.

Recommandation 2.6 : il est indispensable de créer un lien entre les données de la police et celles de la justice afin de pouvoir vérifier dans quelle mesure les directives du ministère public sont respectées, quels délits ont été constatés où, quand et par qui et quelle suite a été donnée à chacun de ces délits à tous les niveaux, à savoir celui de la police, des Parquets, des tribunaux, et des services chargés de l'exécution des peines.

Recommandation 2.7 : la CFSR recommande de poursuivre d'urgence le développement d'un système d'enregistrement des accidents performant, basé sur le principe d'une saisie unique, afin de pouvoir disposer de données d'accidents fiables, complètes et rapidement disponibles pour analyse. L'exploitation de ces données doit être la plus optimale possible.

- La CFSR recommande de poursuivre le compte rendu mensuel du baromètre de la sécurité routière.
- La CFSR recommande d'accorder la priorité nécessaire et de prévoir les moyens financiers requis afin que le volet "statistiques d'accidents" de PolOffice puisse être mis en œuvre dans les meilleurs délais, en même temps que l'utilisation généralisée de cette application par tous les services de police.
- La CFSR recommande que les données de la Direction Statistique du SPF Economie soient mises à disposition des utilisateurs réguliers de manière quasi automatique et gratuite. Cette procédure implique un renouvellement et une mise à jour des contrats de confidentialité en matière de transmission de données individuelles.
- La CFSR recommande que la formation consacrée à PolOffice accorde l'attention nécessaire à l'enregistrement correct des données d'accidents.
- la CFSR recommande que les mesures nécessaires soient mises en oeuvre pour assurer un enregistrement correct de l'endroit exact des accidents.
- La CFSR recommande que le GT statistiques de la CFSR mené par l'IBSR analyse et évalue le sous-enregistrement des accidents avec blessés et propose des mesures correctrices.

Recommandation 2.8 : la CFSR recommande de poursuivre l'affinement de l'analyse des données de sécurité routière en vue de pouvoir prendre des mesures de sécurité routière plus ciblées. La CFSR recommande que l'on prenne les décisions politiques requises afin que le projet BART (Belgian Accidentology Research Team) puisse effectivement démarrer en 2007. Ces décisions concernent plus particulièrement la collaboration des Parquets et la mise à disposition de moyens budgétaires pour rendre possible la concrétisation de ce projet. Le projet BART devra se focaliser sur les accidents impliquant le trafic lourd ou le transport de personnes ou les accidents graves impliquant des usagers vulnérables, et en particulier les accidents de motos.

Recommandation 2.9 : La CFSR recommande qu'un groupe de travail soit mis en place en vue d'analyser les possibilités, la faisabilité, et les mesures nécessaires à la réalisation d'un datawarehouse qui résulterait de données résultant du croisement de banques de données existantes ou en voie de création(banque de données des accidents, banque de données des permis de conduire, banque de données des immatriculations, ... , et qui après anonymisation des données soit mise à disposition de l'IBSR et sera accessible aux différents instituts et organismes de recherche s'occupant de recherches en matière de sécurité routière.

Recommandation 2.10 : La CFSR recommande que les gestionnaires de la voirie, éventuellement en collaboration avec des partenaires privés, développent une cartographie digitale des limitations de vitesse en vigueur et que des informations actualisées soient

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

mises à disposition pour des applications GPS dans les véhicules. Compte tenu de l'évolution rapide de la télématique embarquée, les EGSR prévoient que des informations sur les limitations de vitesse en vigueur pourront bientôt être intégrées dans le véhicule. Des entreprises privées développant des systèmes GPS pour véhicules proposent déjà ce type d'informations sur leurs cartes digitales. Ces données sont indispensables pour informer correctement le conducteur sur les limitations de vitesse en vigueur dans un environnement routier qui demande de plus en plus d'attention.

Les systèmes peuvent se limiter à la simple communication de la limitation en vigueur mais peuvent également être couplés à un limiteur de vitesse variable limitant automatiquement la vitesse du véhicule (ISA fermé). Ce système pourra être installé suivant des modalités à définir dans les véhicules de récidivistes en matière de vitesse en tant que mesure alternative.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

3) Simplifier et expliquer. *Poursuivre la simplification du code la route et le rendre compréhensible pour tous les usagers afin d'arriver à une législation transparente et claire connue par tous.*

Le projet de simplification du code de la route amorcé en 2005 doit être finalisé dans des délais acceptables. Tous les usagers, y compris le trafic de transit en provenance de l'étranger, doivent être informés de manière adéquate des règles de circulation applicables en Belgique. La signalisation routière doit être optimisée et doit suivre une logique stricte. La voie publique doit être aménagée de façon à ce que les limitations de vitesse et les règles de circulation en vigueur à cet endroit soient perçues comme logiques par les usagers.

Par ailleurs, il s'agit de réagir de manière proactive aux développements rapides dans le secteur de la télématique qui permettent aux usagers de disposer en temps réel d'informations spécifiques sur les risques, les limitations de vitesse et autres.

Recommandation 3.1 : La CFSR a pris position sur un certains nombre de propositions en matière de simplification du code de la route. Au cours des discussions, de nombreuses remarques complémentaires ont été formulées, mais n'ont pu être finalisées. La CFSR recommande donc que mandat soit donné à la CFSR pour analyser les textes et faire des propositions d'adaptation en laissant à la CFSR un délai compatible avec l'ampleur de cette tâche.

Recommandation 3.2 : La CFSR recommande qu'au terme du processus de révision de la législation routière dans le cadre du groupe de travail simplification du code, qu'une large campagne d'information soit lancée en vue d'assurer une information adéquate du public.

Recommandation 3.3 : La CFSR recommande que le législateur et les gestionnaires de voirie tiennent compte de la crédibilité et de la possibilité de faire respecter les (nouvelles) règles de circulation. Cela signifie que les règles doivent être claires, connues et acceptables et que les acteurs de la politique criminelle concernés reçoivent le temps et les moyens nécessaires pour que le contrôle du respect des nouvelles règles soit possible.

Recommandation 3.4 : La CFSR recommande que les acteurs de la politique criminelle soient soutenus et assistés en matière d'information, sensibilisation et communication. Ces activités peuvent être coordonnées par l'IBSR en concertation avec toutes les parties concernées.

Recommandation 3.5 : En attendant la réalisation d'une étude de qualité concernant les causes réelles des accidents impliquant des usagers vulnérables, il serait utile que les campagnes d'éducation à la circulation et de sensibilisation à la sécurité routière ne se focalisent pas uniquement sur le comportement routier des usagers motorisés mais s'intéressent également à la responsabilisation des usagers vulnérables.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

- 4) Education à la sécurité routière.** *La connaissance du code de la route et l'apprentissage du comportement routier doivent être intégrés dans l'enseignement de façon structurelle.*

Un environnement routier intrinsèquement sûr suppose que tous les usagers soient correctement informés. Cela implique un processus d'apprentissage qui dure toute la vie, à commencer par l'école primaire jusqu'aux cours de recyclage pour seniors. La connaissance du code de la route et l'apprentissage d'un comportement routier correct doivent faire partie intégrante du cursus scolaire officiel, y compris dans l'enseignement secondaire. L'aspect sécurité routière doit occuper une place prépondérante dans la formation des chauffeurs professionnels. Les médias doivent être sollicités de manière encore plus active et plus ciblée pour diffuser le message de sécurité routière.

Recommandation 4.1 : La CFSR recommande d'intégrer des formations à la mobilité et à la sécurité routière dans les cycles d'enseignements. Pour ce qui concerne la sécurité routière, une formation devrait intervenir aux différentes périodes au cours desquelles on constate une croissance du risque en matière de sécurité routière suite à l'utilisation de nouveaux modes de déplacement (vélo, vélomoteur, ...). L'éducation à la sécurité – et la mobilité devrait ainsi faire partie des socles de compétence et des compétences terminales de la communauté française, et des « eindtermen » de la communauté flamande. Des objectifs similaires devraient être fixés au niveau de la communauté Germanophone.

La formation du troisième degré du secondaire intégrerait notamment une sensibilisation aux modes de transport doux, et à des choix raisonnés en matière de modes de déplacement, et une sensibilisation à la sécurité routière axée sur les comportements à risque, la vitesse excessive et inadaptée, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues.

La CFSR recommande qu'un groupe de travail soit mis en place afin de définir plus en détail le contenu et les modalités de ces formations dans le respect des compétences des différentes communautés.

Recommandation 4.2 : La CFSR recommande que dans le cadre de l'enseignement primaire, des cours d'aptitude à la conduite de vélos dans le trafic soient organisés. La CFSR recommande donc que des projets du type « brevet du cycliste » soient organisés dans toutes les écoles primaires.

Recommandation 4.3 : La CFSR recommande que les communautés mettent en place, à tous les niveaux de l'enseignement, un système d'éducation à la circulation et à la mobilité orienté vers la pratique.

Concrètement, il s'agit de suivre une ligne d'apprentissage verticale, qui consiste pour les nouveaux participants à la circulation et à la mobilité (du bambin à l'adolescent) à s'habituer, petit à petit, à la diversité et à la complexité des situations de trafic. On abordera ensuite les différents usagers et leurs modes de déplacement, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes, les utilisateurs des transports en commun, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les automobilistes. La Commission recommande également que les personnes chargées de l'éducation à la circulation et à la mobilité aient elles-mêmes suivi une formation adéquate en la matière

Recommandation 4.4 : La CFSR recommande la mise en place et le suivi d'indicateurs de sécurité routière relatifs à la formation à la conduite. Afin d'augmenter l'attrait d'une formation professionnelle à la conduite de base et d'une formation à la conduite continuée, la CFSR recommande d'instaurer des mécanismes de financement comme ceux prévus dans le cadre d'autres formations complémentaires et parascolaires.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**5) Approche ciblée des problèmes.****a) Une approche ciblée du comportement des usagers**

Aborder avant tout les principaux problèmes et axer prioritairement l'approche sur les endroits et les moments où se concentrent les problèmes.

Les risques dans la circulation sont le plus élevés le week-end, et plus particulièrement les nuits de week-ends. Les principaux facteurs de risque sont une vitesse excessive et inadaptée et la conduite sous influence ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité. Par ailleurs, il s'avère que certains groupes d'utilisateurs tels les motocyclistes et les jeunes sont plus exposés aux risques que d'autres. Les efforts en matière de sensibilisation et de répression doivent être axés principalement sur les principaux risques ainsi que sur les endroits et les moments où ces risques sont les plus élevés. L'approche intégrée combinant les mesures de répression et de sensibilisation doit être intensifiée.

Recommandation 5.1 : La CFSR recommande de poursuivre la stratégie mise en place à la suite des EGSR de 2002 et de maintenir et d'intensifier les actions combinant un volet sensibilisation avec comme pierre angulaire les campagnes IBSR sur les thèmes de la vitesse excessive et inadaptée, de la conduite sous influence de l'alcool ou de drogues, et du port de la ceinture ainsi qu'un renforcement du volet contrôles par la Police Fédérale et les polices locales. Les efforts en matière de contrôles doivent être systématiquement communiqués au grand public.

Recommandation 5.2 : La CFSR recommande que le SPF Mobilité et Transports et le SPF Intérieur veillent à ce que le volet sécurité routière des plans de sécurité zonaux prévoient des actions en matière de contrôle de vitesse, de contrôle de conduite sous influence, et de port de la ceinture, et qu'ils en fassent rapport régulièrement via l'IBSR à la CFSR. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que la sensibilisation soit obligatoirement intégrée dans les plans d'actions.

Recommandation 5.3 : La CFSR recommande que les actions de sensibilisation du public menées par l'IBSR sur les thèmes de la vitesse excessive et inadaptée, de la conduite sous influence de l'alcool ou de drogues, et du port de la ceinture soient renforcées et que les autorités publiques maintiennent le soutien financier à l'IBSR de l'action « jesuispour » qui vise à assurer l'adhésion du public aux mesures visant une amélioration de la sécurité routière.

Recommandation 5.4 : La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que les différents médias audiovisuels (locaux, régionaux et nationaux) accordent plus d'attention aux principaux thèmes de sécurité routière et abordent régulièrement la problématique de la sécurité routière lors d'émissions de fond ou de débats en dehors des émissions existantes ("Contacts", "Ça Roule", "Kijk Uit", "Veilig Thuis"), à l'instar de ce qui se fait dans d'autres pays comme la France. La CFSR recommande aux médias de ne pas négliger les aspects liés à la sécurité routière lors du choix de fictions ou autres programmes.

Recommandation 5.5 : La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande aux autorités compétentes à tous les niveaux de mettre des informations (à définir) sur la sécurité routière dans les médias accessibles au grand public dans les communes, tels que les bornes informatiques, les panneaux d'affichage, etc.

Recommandation 5.6 : La commission Fédérale pour la sécurité routière recommande que l'IBSR assure une meilleure dissémination des différentes initiatives locales en matière de

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

sensibilisation, et assure une meilleure coordination entre les différents acteurs en matière de sensibilisation.

- la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que le groupe de travail sensibilisation se réunisse régulièrement (deux fois par an minimum) de façon à poursuivre la sensibilisation à la sécurité routière et l'optimisation de l'échange d'informations entre les acteurs sur le terrain.
- la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que chaque institution transmette régulièrement un calendrier ou un aperçu des actions qu'elle organise. Chaque participant a le choix des événements pour lesquels il souhaite partager l'information, ainsi que du moment où il transmet l'information. Les informations seront encodées sur le site de l'IBSR et ne seront accessibles qu'aux membres du groupe de travail (utilisation d'un mot de passe). Lorsque l'association organisatrice décidera que l'information est accessible au grand public, celle-ci pourra être reprise sur le site de l'IBSR.

Recommandation 5.7 : En matière de vitesse excessive et inadaptée, la CFSR recommande que l'IBSR organise, chaque année, au moins 2 campagnes de sensibilisation consacrées au respect des limitations de vitesse. La CFSR recommande que, pendant ces campagnes, les contrôles du respect des limitations de vitesse par les forces de police soient renforcés. La CFSR recommande en outre que les actions menées au niveau local, à côté de la mission permanente de sensibilisation, se déroulent, autant que possible en coordination avec les actions nationales.

Recommandation 5.8 : La CFSR recommande que des mesures particulières soient prises afin d'encore réduire la surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route :

1. La CFSR recommande d'introduire, pendant la phase d'apprentissage (permis provisoire), une restriction supplémentaire concernant le taux d'alcool autorisé et de limiter ce taux à 0,2 ‰ ou 0,09 mg/l AAE.
2. La CFSR recommande que, lors du planning des contrôles, il soit suffisamment tenu compte du comportement spécifique des jeunes en matière de déplacements pendant les nuits de week-end qui se situe, plus qu'avant, aux aurores.
3. La CFSR recommande que les jeunes conducteurs soient, de préférence, condamnés à des sanctions alternatives sous la forme de mesures éducatives (driver improvement), combinées ou non à une peine de travail adaptée et ciblée.
4. La CFSR recommande que les campagnes confrontent plus explicitement les jeunes aux risques liés à un certain comportement.
5. La CFSR recommande de procéder à la consultation d'un panel de jeunes en vue de vérifier l'efficacité (sur les jeunes) des campagnes destinées aux conducteurs de tous âges et des campagnes s'adressant spécifiquement aux jeunes.

Recommandation 5.9 : Un groupe de travail spécifique aux motards sera mis en place au sein de la CFSR afin de proposer une série de recommandations en vue d'améliorer la sécurité routière des conducteurs de motos.

Recommandation 5.10 : La CFSR recommande que des mesures spécifiques au trafic lourd soient mises en oeuvre :

1. Il faut trouver rapidement une solution légale à l'absence de règles en matière de coresponsabilité des acteurs impliqués dans le transport de personnes. Une approche différenciée entre les donneurs d'ordre professionnels et les donneurs d'ordre non-professionnels, ainsi qu'une meilleure sensibilisation de tous les acteurs concernés, en ce compris les clients individuels, semblent indiquées en la matière.
2. La Belgique doit poursuivre sa politique de contrôle transversale et coordonnée et fournir les efforts nécessaires pour permettre une application efficace de la directive

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

européenne 2006/22 (ainsi que de la récente loi relative à la déclaration préalable de travailleurs étrangers), notamment dans le cadre du Comité de Direction du Plan d'action coordonné. Une politique de poursuites harmonisée par le pouvoir judiciaire doit être instaurée d'urgence. Il est donc demandé au Conseil des auditeurs du travail ainsi qu'au Collège des Procureurs généraux de promulguer les circulaires requises en cette matière. Par ailleurs, les services de contrôle devraient bénéficier d'un meilleur feed-back concernant la politique de poursuites et de sanction. Il est enfin recommandé de poursuivre, à l'avenir, une politique de sanction proportionnelle telle le "catalogue des amendes", avec une attention particulière pour la situation des transports exceptionnels.

3. Une signalisation claire, aux frontières, portant sur des règles spécifiques à la Belgique (telles que les limitations de vitesse, les interdictions de dépasser ou la conduite en cas de précipitations, etc.) s'avère indispensable pour les chauffeurs professionnels venant d'autres pays membres et qui sont de plus en plus nombreux à traverser notre pays. Une campagne d'information uniforme en quatre langues (les trois langues nationales et l'anglais) devrait également être menée dans les parkings et les stations-service le long des autoroutes.
4. L'impact de la présence croissante des camions légers et des camionnettes dans le trafic représente indubitablement un défi important pour la politique de sécurité routière et doit donc être analysé en profondeur dans tous ses aspects (politique de mobilité, aménagement du territoire, aspects économiques et sociaux, équipement du véhicule et sécurité routière dans son ensemble) afin de pouvoir assurer une meilleure assise politique et développer une politique pro-active. Il s'agit, dans cette optique, d'analyser systématiquement les différentes réglementations en vigueur concernant les véhicules de plus de 7,5t ou 3,5t ou les chauffeurs professionnels titulaires d'un permis C ou D, en vue d'une éventuelle application aux camions légers et camionnettes.
5. Afin de mieux protéger les passagers des transports scolaires, une adaptation du Code de la Route s'avère souhaitable. Celle-ci imposerait à tous les usagers de la route de s'arrêter (et donc de ne pas effectuer de manœuvres de dépassement) lorsqu'un véhicule équipé du panneau mentionné à l'article 39 du Code de la Route, s'arrête pour prendre ou déposer des passagers.
6. Sur le plan de la formation, la nouvelle politique en matière de formation de base et de formation continuée des chauffeurs professionnels doit accorder l'attention nécessaire à la problématique de la sécurité routière (fatigue au volant, distances de sécurité, sécurité du chargement, etc). Parallèlement à cela, il faut étudier la façon de soumettre tous les conducteurs de véhicules transportant des marchandises ou des personnes à la formation continuée obligatoire, afin d'optimiser l'impact de cette directive sur la sécurité routière.
7. Le groupe de travail "Transport routier de personnes et de marchandises" doit poursuivre ses activités afin de pouvoir traiter ou approfondir plusieurs sujets qui, par manque de temps, n'ont pas fait l'objet d'une étude assez poussée lors de la préparation de cette deuxième édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière. Ces sujets concernent notamment: le transport routier en agglomération, la problématique des camions légers/camionnettes/minibus, l'exploitation des développements technologiques pour prévenir la fatigue au volant, etc.
8. La CFSS recommande que le groupe de travail "Transport routier de personnes et de marchandises" qui inclut les partenaires sociaux du secteur identifie dans quelle

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

mesure et suivant quelles modalités, les employeurs du secteur pourraient contrôler le respect par leurs conducteurs du prescrit en matière de conduite sous influence.

Recommandation 5.11 : La CFSR recommande que l'IBSR réalise une analyse des accidents de la route imputables au trafic de transit.

Recommandation 5.12 : La CFSR recommande l'introduction de plaques d'immatriculation pour cyclomoteurs: la CFSR considère l'introduction de plaques d'immatriculation comme une mesure de soutien de la politique de répression et un moyen de lutter contre les "cyclomoteurs trafiqués" qui sont à l'origine de bon nombre d'accidents impliquant des jeunes.

b. Des infrastructures routières adaptées.

Assurer pour chaque type d'utilisateur des déplacements en sécurité

Chacun doit pouvoir se déplacer dans un environnement routier intrinsèquement sûr. Cela suppose que chaque usager se voie attribuer sa propre place, clairement définie et sûre dans le trafic. En cas de trafic mixte, la sécurité des usagers les plus faibles doit être garantie. Certains groupes d'utilisateurs tels les motocyclistes et les chauffeurs de poids lourds requièrent des mesures spécifiques. Les aménagements d'infrastructure doivent être intrinsèquement sûrs et facilement compréhensibles pour tous les usagers grâce à une généralisation des audits de sécurité routière lors de la conception ou du réaménagement de l'environnement routier.

Recommandation 5.13 : La Commission Fédérale recommande que soit maintenue ou réorganisée une concertation entre les différents gestionnaires de voiries au niveau communal, local, régional, voire fédéral, de façon à pouvoir garantir l'homogénéité, d'une commune à l'autre, de mesures prises concernant des voiries ayant un impact au niveau supra-communal, voire régional. Cette tâche, assurée précédemment par le fédéral, doit être maintenue dans son principe, quitte à être revue dans sa forme. Ainsi, la mission consistant à vérifier la conformité réglementaire des décisions prises par les gestionnaires de voiries devrait être élargie à une approche visant toutes les facettes de la sécurité routière.

Recommandation 5.14 : La Commission Fédérale recommande de créer un groupe de travail pour initialiser et faire le suivi d'une approche préventive de l'insécurité routière infrastructurelle (audits de sécurité routière ou autres procédures), composé de représentants des trois Régions, des communes, des provinces, de l'IBSR, ... Ceci constituerait une première approche d'audits de sécurité routière qui devraient, ultérieurement, être réalisés de façon indépendante.

Recommandation 5.15 : Vu la multiplication des aides ou subventions pour la réalisation d'aménagements d'infrastructures intégrant l'approche sécurité routière, la Commission Fédérale recommande que chaque instance régionale recense les aides existant dans ses compétences et mette à disposition des gestionnaires de voiries un catalogue régulièrement actualisé de cet inventaire.

Recommandation 5.16 : La Commission Fédérale recommande qu'une formation continue obligatoire soit organisée pour les personnes ayant à traiter de projets d'aménagements d'infrastructure. Cette formation continue doit comprendre des manuels thématiques, des sessions de cours régulières, etc.

Recommandation 5.17 : Les délais pour la réalisation de projets d'infrastructure étant souvent longs, la Commission Fédérale recommande que dans l'attente des aménagements sur le terrain, et dès le moment où un risque d'accident lié à un problème d'infrastructure est connu, la priorité soit accordée à la mise en place de mesures temporaires ou légères sur l'infrastructure (marquages, « low-cost measures », équipement mobile type test de

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

nouvelles configurations,...) pour réduire au maximum le risque d'accident. Des contrôles de la vitesse pratiquée pourraient accompagner ces mesures temporaires si nécessaire (voir dossier « vitesse excessive ou inadaptée »)

Recommandation 5.18 : Pour pouvoir vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre par les gestionnaires de voiries, la Commission Fédérale recommande la mise en place d'indicateurs et leur analyse régulière par les autorités compétentes et la CFSR via l'IBSR.

Recommandation 5.19 : La Commission fédérale recommande de mettre en œuvre sur le terrain, parallèlement à la hiérarchisation basée sur les flux de trafic, une catégorisation des voies en définissant pour chaque voie ou section de voie du réseau un régime de vitesse et des choix d'aménagements adaptés en fonction de l'environnement de la voie, et en particulier de la densité et du type de bâti, et en fonction de tous les types d'utilisateurs.

Recommandation 5.20 : Pour une meilleure efficacité et cohérence des zones 30, plus particulièrement aux abords des écoles, et pour permettre leur développement progressif dans tous les quartiers de vie, la Commission Fédérale recommande l'utilisation d'outils et/ou d'infrastructures de soutien de la limitation de vitesse à 30 km/h et d'utiliser la signalisation à messages variables là où nécessaire (grandes voiries) et moyennant les horaires d'application.

Recommandation 5.21 : La Commission fédérale recommande que, tout en gérant les problèmes de mobilité des différents flux et modes de déplacement, les carrefours accidentogènes soient analysés, leur conception éventuellement revue, et que progressivement les carrefours à feux soient adaptés de façon à supprimer les conflits potentiels entre flux de circulation différents (tourne-à-gauche, phases spécifiques pour piétons, etc.),

Recommandation 5.22 : Afin de diminuer au maximum le risque d'accidents impliquant des piétons dans les traversées des chaussées, la Commission Fédérale recommande que les passages pour piétons fassent l'objet d'un diagnostic de façon à déterminer les interventions nécessaires pour optimiser leur sécurité.

Recommandation 5.23 : La Commission Fédérale recommande, lors de la conception, la réalisation et l'entretien de parties de la voie publique à destination d'utilisateurs faibles, de prendre pour référence les besoins de toutes les catégories d'utilisateurs faibles y compris les personnes à mobilité réduite, les enfants et les plus vulnérables.

Recommandation 5.24 : La CFSR recommande que les gestionnaires de voirie au niveau local et régional vérifient la concordance entre les limitations de vitesse et l'aspect de la voie afin d'obtenir des limitations de vitesse qui soient acceptables par la majorité des usagers sur le terrain tout en étant compatibles avec les objectifs de sécurité routière.

La CFSR recommande que les gestionnaires de la voirie régionaux prennent l'initiative de rédiger, en concertation avec les gestionnaires de la voirie provinciaux et communaux, des directives concrètes pour la catégorisation du réseau routier sur la base de limitations de vitesse sûres et pour l'aménagement d'un paysage routier qui soit cohérent avec ces limitations de vitesse. Ces directives devront ensuite être appliquées sur le terrain suivant un plan d'action.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière**6) Identifier et sanctionner les cas de récidive. Éviter que les conducteurs à risque ne représentent un danger pour les autres usagers.**

Une petite minorité d'usagers représente un risque disproportionné dans la circulation. Ces récidivistes doivent être identifiés à temps et faire l'objet d'un suivi adapté afin d'éviter qu'ils ne continuent à représenter un danger pour les autres usagers. La répression en matière de circulation doit devenir une fonctionnalité de base à part entière de la police locale. En outre, les services de police doivent surtout axer leurs efforts sur la détection des principaux comportements à risque dans la circulation. Une politique de détection et de poursuites uniforme et de sanctions efficaces à l'égard des contrevenants est, par ailleurs, indispensable. Ceci implique la création d'une banque de données au sein de laquelle seraient conservées toutes les infractions commises par chaque contrevenant ainsi que les suites qui y ont été données (perceptions immédiates, transactions et prononcés de peines).

Recommandation 6.1 : Afin de permettre aux forces de police de mobiliser les moyens nécessaires, la CFSR recommande que la circulation soit définie comme 7ème fonction de base pour la police locale dans l'Arrêté Royal du 17 septembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale.

Recommandation 6.2 : La CFSR recommande que la priorité soit donnée à automatiser davantage les activités de contrôle et de suivi où la capacité libérée sera mise au bénéfice de la sécurité routière. Pour les infractions relatives à la vitesse, il s'agit en particulier de l'utilisation de caméras digitales en combinaison avec un système de détection automatique des plaques d'immatriculation. La CFSR recommande enfin qu'une identification automatisée de l'utilisateur habituel d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale soit possible. Une introduction accélérée des possibilités en matière d'identification du conducteur habituel dans le cadre de la base de données MOBIVIS est souhaitable.

Recommandation 6.3 : La CFSR recommande que les autorités stimulent le développement de nouvelles technologies qui optimisent la politique criminelle, et que les nouvelles technologies soient soutenues par la législation.

Recommandation 6.4 : La CFSR recommande que comme précisé dans COL 8/2006, tout conducteur impliqué dans un accident (corporel ou non) soit soumis à un test de l'haleine. La CFSR recommande, en d'autres termes, de faire subir un test de l'haleine à tous les conducteurs impliqués dans un accident lors duquel la police se rend sur place, par analogie avec la procédure néerlandaise, communiquée sous le slogan "botsen is blazen" (accident=souffler). La CFSR recommande que, comme pour l'alcootest, en cas d'accident, les données du contrôle drogues relatives au conducteur soient reprises sur le formulaire d'analyse. La CFSR recommande qu'en Belgique également, toutes les personnes impliquées dans un accident mortel soient soumises à une analyse toxicologique. Il s'agit, à cet effet, d'avoir la certitude que les données toxicologiques d'accidents puissent être collectées de manière uniforme et anonyme et qu'elles soient fiables.

Recommandation 6.5 : La CFSR recommande de soumettre annuellement un conducteur sur trois à un test de l'haleine. Les contrôles alcool ne peuvent pas se limiter à des campagnes ciblées spécifiques. Des tests de l'haleine doivent être effectués tout au long de l'année. Ce faisant, l'accent doit porter sur les contrôles non sélectifs, afin de montrer à la population qu'il n'est pas possible d'échapper aux contrôles alcool. Un certain nombre de contrôles alcool peuvent ainsi être annoncés par le biais de divers médias (radio, Internet, etc...), comme cela se fait pour les contrôles vitesse.

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Recommandation 6.6 : La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande de renforcer les objectifs actuels en matière de comportement lié au port de la ceinture de sécurité de sorte que, pour 2010, le pourcentage de port de la ceinture atteigne celui des pays obtenant les meilleurs scores.

A cet effet, les objectifs suivants en matière de comportement sont proposés:

	2007	2008	2009	2010
Conducteur	78	84	90	95
Passager avant	78	84	90	95
Passager arrière	65	70	75	80

Recommandation 6.7 : La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande, lors d'actions de contrôles intégrées, de contrôler les occupants d'au moins 1.800.000 véhicules automobiles par an (1 véhicule sur 3) en matière de port de la ceinture et d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et d'organiser au moins 3 actions de contrôle intégrées par an d'une durée de 2 semaines chacune, conformément aux recommandations européennes. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière souligne l'importance de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue adaptés pour la sécurité routière, tant des utilisateurs que des autres occupants. Pour cette raison, le fait de ne pas utiliser la ceinture ou des dispositifs de retenue adaptés doit être considéré comme une infraction importante qui doit faire l'objet de poursuites adaptées par les Parquets et les juges de police. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière recommande que les actions de sensibilisation au port de la ceinture accordent une attention particulière aux passagers avant de sexe masculin, aux passagers arrière, aux régimes de vitesse peu élevés et à l'utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants.

Recommandation 6.8 : la CFSR recommande qu'il soit procédé à une optimisation de la politique criminelle actuelle en matière de conduite sous l'influence de drogues afin de pouvoir renforcer le nombre de contrôles. Le rapport du GT drogues, et le rapport de l'étude ROPS présentent une série de recommandations à cet effet.

Recommandation 6.9 : La CFSR recommande l'exécution d'une politique intégrée de recherche et de poursuite qui vise à prévenir les accidents de la circulation et la criminalité routière et à garantir une réaction sociale uniforme, claire, sûre et rapide. A cet effet, la CFSR recommande que

- les priorités de la politique criminelle intégrée en matière de circulation soient déterminées en concertation avec tous les acteurs de la politique criminelle sur base d'une analyse de l'insécurité routière.
- le réseau d'expertise du Collège des Procureurs Généraux soit renforcé à cet effet et que les moyens nécessaires soient mis à sa disposition pour exécuter et coordonner cette politique.
- l'application des directives de la Ministre de la Justice et du Collège des procureurs Généraux en ce qui concerne les recherches et les poursuites soient évaluées annuellement. Le résultat de cette évaluation doit être transféré à tous les acteurs concernés et à l'IBSR en vue d'un compte-rendu à la CFSR.

Recommandation 6.10 : La CFSR recommande d'optimiser l'approche de la récidive et de lutter contre celle-ci de manière adéquate. A cet effet, toutes les infractions routières, qu'elles soient sanctionnées par une perception immédiate, une extinction de l'action publique, par le paiement d'une amende ou encore par une action en justice, soient enregistrées sur une base de données centrale auprès du SPF Justice. L'emploi de cette base de données dans le cadre de l'approche de la récidive implique une identification explicite du contrevenant, dans la mesure où celle-ci est possible. La mise en place de cette

Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

base de données devra prendre en compte les contraintes des entreprises de transport respectant les principes de gestion de « bon père de famille ».

Recommandation 6.11 : La CFSR recommande que l'éventail des possibilités actuelles en ce qui concerne les sanctions pénales et les mesures administratives de sécurité au niveau des parquets soient appliqués de façon mieux différenciée en fonction de la nature et de la gravité de l'infraction et du degré de récidive.

Recommandation 6.12 : La CFSR recommande que l'offre de mesures alternatives et sanctions soit étendue davantage et différenciée. A cet effet, les moyens octroyés à la Ministre de la Justice dans le cadre du fonds de sécurité routière pourraient être utilisés. Une surveillance de la qualité et une coordination sont nécessaires. Cela est possible par une valorisation des connaissances et de l'expertise qui existent auprès du SPF Justice et de l'IBSR. Les juges devraient avoir la possibilité de déterminer l'endroit où les prestations doivent se dérouler en cas de condamnation à une mesure alternative ou à une peine de travail.

Recommandation 6.13 : La CFSR recommande qu'un groupe de travail soit mis sur pied au sein du SPF Justice afin d'étudier les possibilités de simplification de la procédure des peines et des mesures alternatives pour les contrevenants routiers et la possibilité de l'introduction d'une peine ou d'une mesure d'apprentissage autonome pour les délits routiers. Ce groupe de travail doit aussi étudier de quelle manière les cours de circulation pour les mineurs peuvent être maintenus en l'état.

Recommandation 6.14 : La CFSR recommande d'optimiser l'approche de la récidive et de lutter contre celle-ci de manière adéquate. A cet effet, la CFSR recommande que :

1. un système particulier pour la révocation de la suspension et du sursis pour les délits routiers soit prévu dans la loi du 29 juin 1964 de sorte que la révocation soit rendue possible après une nouvelle condamnation pour un délit routier.
2. la possibilité légale soit créée pour permettre l'installation d'un alcolock en cas de récidive dans le cadre de la conduite sous l'influence de l'alcool comme mesure alternative et/ou comme mesure supplémentaire en cas de déchéance du droit de conduire.
3. la faisabilité technique de l'installation d'un système ISA ou d'une boîte noire en cas de récidive pour des infractions sérieuses liées à la vitesse soit étudiée.

Recommandation 6.15 : La CFSR recommande de créer un cadre de renvoi qui permette la réhabilitation des personnes qui, pour des raisons médicales et/ou psychologiques, sont inaptes à la conduite.

Recommandation 6.16 : La CFSR recommande que la Belgique s'engage dans la politique criminelle transfrontière de sorte que les infractions commise par des étrangers ne restent pas impunies. A cet effet, l'application des dispositions du traité de Prüm sont souhaitables.

Recommandation 6.17 : La CFSR recommande que le SPF Justice en collaboration avec le SPF Finances prennent les mesures nécessaires de sorte que toutes les sanctions prononcées soient aussi exécutées. Il s'agit des amendes, de la peine (subsidaire) de déchéance du droit de conduire, des peines de travail autonomes, des mesures alternatives ou sanctions et des peines d'emprisonnement.

Recommandation 6.18 : La CFSR recommande qu'une étude soit réalisée sur les caractéristiques des groupes de contrevenants routiers à risque. De cette façon, l'effet qu'exerce la politique de pénalisation sur le comportement pourra être mis à profit.

Annexe : Liste des abréviations

BART : Belgian Accidentology Research Team

CFSR : Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

SPF : Service Public Fédéral

ISA : Intelligent Speed Adaptation

ROPS : la conduite sous l'influence de substances psychotropes

AAE : Air Alvéolaire Expiré

FAC : Formulaire d'Accidents

EAPA : Extinction de l'Action Publique pour le paiement d'une somme d'Argent