

## **TASK FORCE SECURITE ROUTIERE**

### **NOTE CADRE SECURITE ROUTIERE**

# **POLITIQUE INTEGRALE EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE : UNE RESPONSABILITE PARTAGEE**

## **Objectifs européens, Belges et régionaux**

Dans le cadre du Livre blanc européen sur la politique des transports (2001) et des États généraux de la sécurité routière (2002), la Belgique s'est fixée comme objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur la route d'ici 2010 par rapport à la moyenne de la période 1998-2000. Ceci équivaut à une diminution du nombre de morts par an, de sorte que celui-ci ne dépasse pas les 750 tués sur les routes.

Vu l'évolution favorable des chiffres d'accidents durant la période 2000-2005 (-27 %), la poursuite de la baisse du nombre de morts de la route à 500 tués maximum par an d'ici 2015 a été fixée comme objectif lors des États généraux de la sécurité routière en 2007.

Certaines initiatives ont également été prises par les Régions, telles que les Etat-général de la Sécurité Routière en Wallonie et à Bruxelles et le « Forum voor de Verkeersveiligheid » en Flandre. Ces initiatives ont toutes donné lieu à des projets de sécurité routière qui sont en phase d'exécution. Par rapport à l'année 2002, la Wallonie a prévu une baisse du nombre de tués et de blessés graves de 30% en 2006 (max. 2180) et de 50% en 2010 (max. 1557) Dans le cadre de son plan de sécurité routière, la Flandre a fixé l'objectif de maximum 375 tués en 2010 à de maximum 250 tués en 2015. La Région de Bruxelles Capitale a repris les objectifs fédéraux.

Les chiffres d'accidents pour 2006 (1069 morts) ont toutefois révélé que l'objectif intermédiaire, à savoir une diminution de 33 % soit 1000 morts maximum en 2006, n'a pas été atteint. Il ressort des chiffres définitifs pour 2007 que le nombre de tués sur la route s'est stabilisé (1067). Pour 2008, on a recensé provisoirement 922 tués ou une baisse de presque 14 %. Des chiffres plus détaillés sur l'évolution nationale et régionale sont repris en annexe.

Pour atteindre les objectifs quantitatifs pour 2010 et 2015, le Comité interministériel pour la sécurité routière a décidé, le 5 mars 2008, de créer une Task Force Sécurité routière composée de représentants des autorités fédérales et régionales. Cette task force doit veiller à ce que les recommandations des États généraux de la sécurité routière soient concrétisées, de manière coordonnée, en mesures à exécuter, tant à court terme (2010) qu'à long terme (2015).

## **Recommandations des Etats-généraux de la Sécurité routière**

Les recommandations des Etats-généraux de la Sécurité routière portent sur les 8 points d'attention suivants :

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 ;*
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 ;*
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 ;*
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 ;*
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 ;*
  - b. *Infrastructure : assurer pour chaque type d'utilisateur des déplacements en sécurité ;*
6. *Identifier et sanctionner les cas de récidive : éviter que les conducteurs à risque ne représentent un danger pour les autres usagers ;*
7. *Impliquer tous les citoyens : inciter tous les acteurs, y compris les usagers individuels, à entreprendre eux-mêmes des actions ;*
8. *Aide aux victimes : chaque accident est un accident de trop.*

### **Politique intégrale en matière de sécurité routière : une responsabilité partagée**

La **politique intégrale en matière de sécurité routière** a trait à une série de mesures portant sur :

- la sensibilisation, l'éducation, la formation et l'enseignement ;
- l'infrastructure routière ;
- la sécurité des véhicules ;
- les règles de circulation, la surveillance et les sanctions.

Cette politique en matière de sécurité routière relève de divers niveaux de compétence, tant au niveau fédéral que régional. En fonction de leurs propres compétences, **toutes les instances** de notre pays **partagent la responsabilité** de prendre des mesures dans les domaines précités.

Les **compétences fédérales** concernent la réglementation en matière de la circulation routière, le véhicule, le permis de conduire, la sensibilisation et l'information, la surveillance de la police et la politique criminelle de la Justice.

Les **compétences régionales** concernent l'infrastructure et la signalisation routière des autoroutes et de la voirie régionale, la mise en place et à disposition des appareils de contrôle fonctionnant automatiquement, l'information et la sensibilisation et la tutelle sur les règlements communaux complémentaires. Les compétences communautaires ont trait à l'enseignement de la circulation routière.

Les **provinces** ainsi que les **communes** sont également compétentes en matière de sécurité routière, entre autres en tant que gestionnaires de voirie, et plus spécifiquement pour les communes, en tant que gestionnaires des zones de police.

## **Missions et résultats de la Task Force Sécurité routière**

La Task Force de la Sécurité routière a concrétisé les recommandations susmentionnées dans cette note cadre avec l'objectif :

- d'entreprendre des actions et de prendre les mesures pour atteindre à court terme l'objectif de 2010;
- de formuler des propositions et de prendre des initiatives pour atteindre à plus longue échéance l'objectif de 2015.

Vu le court délai pour atteindre l'objectif de 2010, la Task Force est d'avis que, outre les effets de mesures prises antérieurement sur le plan de la réglementation, de l'infrastructure, de la technique des véhicules, de la répression, la formation à la conduite, etc., la politique consiste essentiellement à accroître les efforts de sensibilisation, de contrôle et de poursuite en ce qui concerne les principaux facteurs d'accident et groupes à risque pour les années 2009 et 2010, nonobstant les quelques mesures ponctuelles qui pourront avoir un effet à court terme.

En se basant sur l'analyse pluriannuelle des chiffres d'accidents (2000-2006) de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) et sur les recommandations des États généraux, la politique de sécurité routière doit se concentrer prioritairement sur les facteurs d'accident tels que la vitesse inadaptée ou excessive, la conduite sous l'influence d'alcool (et de drogue), le port de la ceinture de sécurité (et l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants) et sur les groupes à risque tels que les jeunes conducteurs, les poids lourds, les motocyclistes et la protection des piétons et les cyclistes.

Les campagnes de sensibilisation de l'IBSR seront spécifiquement axées sur ces facteurs et groupes cibles dans les deux prochaines années et traiteront le plus souvent possible de ces thèmes à différents moments de l'année sous une forme ou une autre. Ces campagnes sont soutenues par des actions de contrôle menées par la police fédérale et locale (et inversement).

En plus, les Régions mèneront également des campagnes de sensibilisation en ce qui concerne la sécurité routière.

La surveillance de la circulation, les poursuites et les sanctions constituent un volet essentiel de la politique de sécurité routière. À partir de 2009, la circulation constituera la 7<sup>e</sup> fonction de base de la police zonale, de sorte que les activités en matière de circulation routière seront consolidées et mieux suivies.

L'objectif consiste à augmenter le nombre de contrôles de la circulation dans le but d'accroître le risque objectif et subjectif d'être pris, que ce soit en améliorant l'efficacité de la capacité actuelle, ou que ce soit en élargissant la capacité proprement dite. L'usage d'appareils automatiques (caméras digitales) et d'autres appareillages (test de la salive, reconnaissance automatique des plaques minéralogiques) joue un rôle important à ce niveau.

Au cours des années à venir, il doit donc être possible d'augmenter progressivement le nombre de contrôles alcool de sorte que 2 conducteurs sur 10 soient contrôlés annuellement sur la conduite sous l'influence de l'alcool. Finalement, l'objectif chiffré est de 1 conducteur sur 3 à contrôler. En ce qui concerne la vitesse, il a été prévu de contrôler annuellement 40 millions de véhicules dans le cadre de contrôles avec agents, dont une partie avec interception. Il sera demandé à la police d'accorder une attention supplémentaire au port de la ceinture et à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants de sorte que 1 voiture sur 3 soit contrôlée.

D'un point de vue préventif, la sanction en matière de circulation doit être « rapide, certaine et adaptée. ». C'est la raison pour prendre des initiatives urgentes, qui accélèrent sensiblement le traitement des infractions routières.

Mesurer, c'est savoir. Les données statistiques et analytiques en matière de sécurité routière (accidents, contrôles, mesures de comportement, etc.) doivent être utilisées au maximum dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation de la politique. C'est pourquoi l'Observatoire pour la Sécurité routière a été créé au sein de l'IBSR. Outre le traitement des données générales concernant les accidents, l'objectif consiste également à étudier de manière plus approfondie les facteurs et les phénomènes d'accident sur la base du procès-verbal dressé, du dossier judiciaire, etc.

Les usagers de la route ne peuvent que trouver leur compte à des règles et une signalisation logiques et claires, qui favorisent un comportement sûr. La révision en projet du code de la route doit être continuée par le groupe de travail de la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR).

L'éducation routière, et notamment l'enseignement étant de la compétence des Communautés, est un des piliers de base de toute politique de sécurité routière. Une vision globale a été élaborée par le groupe de travail éducation de la CFSR.

Compte tenu des compétences propres en matière de sécurité routière, tant au niveau fédéral que régional, les propositions stratégiques de la Task Force doivent se situer surtout au niveau des compétences fédérales en matière de sensibilisation, de la politique criminelle et de réglementation. En concertation avec les Régions, certains objectifs ayant trait à l'infrastructure routière ont également été repris.

Alors que les Régions sont déjà impliquées pour toute modification de la réglementation routière fédérale, il ressort des travaux de la Task Force qu'un forum s'avère nécessaire pour discuter et coordonner dans un cadre plus large les différents thèmes de la sécurité routière. Ce sera encore davantage utile dans le cadre de la régionalisation éventuelle de plusieurs éléments de la politique de sécurité routière, entre autres en ce qui concerne l'informatique.

La Task Force donnera un feed-back à la CFSR de sorte que la commission et leurs groupes puissent également s'exprimer.

Les travaux de la Task Force seront prolongés pour assurer le suivi et l'évaluation des actions et mesures entreprises pour le court terme. En outre, elle devra davantage concrétiser les initiatives et les propositions qui doivent être prises à plus longue échéance.

Vous trouverez ci-dessous une synthèse des propositions formulée par la Task Force en vue de la réalisation des objectifs quantitatifs de 2010 qui s'orientent, comme expliqué auparavant, sur une augmentation des efforts en matière de communication et de contrôles. Dans le cadre de la politique criminelle, plusieurs mesures ponctuelles à court terme ont été proposées à côté d'autres initiatives qui produiront leurs effets à plus longue échéance. La sensibilisation et les contrôles en ce qui concerne les facteurs et groupes de risque devront également être soutenus à plus longue échéance.

Les rapports plus élaborés concernant la communication et la politique criminelle sont disponibles.

## STRATEGIE DE LA COMMUNICATION

### **Campagnes générales**

#### **Conduite sous influence - vitesse - ceinture**

campagnes générales à thème  
avec 2 ou plusieurs vagues de communication par an  
combinées avec des contrôles routiers

### **Campagnes ciblées - groupes cibles**

#### **Jeunes conducteurs - motards - poids lourds**

##### **Jeunes conducteurs**

campagnes ciblées avec 2 ou plusieurs vagues de communication par an  
dans le cadre des accidents de weekend  
concernant alcool, drogues et vitesse  
combinées avec des contrôles routiers pendant les weekends

##### **Motards**

campagne de sensibilisation annuelle à l'intention des automobilistes  
campagnes ciblées pour motards

##### **Poids-lourds**

campagne de sensibilisation à l'intention des automobilistes  
campagnes ciblées,  
combinées avec des contrôles routiers

### **Augmenter l'attention des médias (télévision) pour la sécurité routière**

## 1. Conduite sous l'influence de l'alcool

La Task Force propose qu'une **campagne à thème générale, composée de deux ou plusieurs vagues**, soit consacrée, **chaque année**, à **l'alcool au volant** et aille de pair avec un renforcement des contrôles et des actions d'information en la matière (nombre de conducteurs contrôlés, nombre de contrevenants pénalisés).

Les campagnes doivent s'adresser à un vaste public et mettre l'accent sur l'utilisation d'affiches (notamment les panneaux urbains), de spots TV et spots radio comme médias principaux, étayés par une campagne Internet (site, marketing viral) et des actions below-the-line sur le terrain (via les brasseurs, le secteur horeca, les volontaires pour des routes plus sûres et autres intervenants).

La Task Force propose d'axer les campagnes à thème, d'une part, sur les **jeunes conducteurs**, avec l'accent sur les risques plus élevés liés à l'alcool pour les conducteurs débutants et les conséquences néfastes de la consommation d'alcool associée à la fatigue et/ou à la consommation de drogues et, d'autre part, sur **le groupe cible des 35-44 ans** qui nécessitent une approche particulière sur le plan de la communication et des contrôles. Dans ce cadre-là on doit faire appel aux résultats des mesurages de comportement et d'attitude.

## 2. Vitesse

La Task Force propose qu'une **campagne à thème générale, se déclinant en deux ou plusieurs vagues**, soit consacrée, **chaque année**, à la **vitesse excessive et inadaptée** et aille de pair avec un renforcement des contrôles et des actions d'information en la matière. Ces campagnes doivent se focaliser plus particulièrement sur l'importance du respect des limitations de vitesse dans les zones 30 et sur les routes à 50 et 70 km/h. Elles doivent s'adresser au grand public et mettre l'accent sur l'utilisation d'affiches (notamment les panneaux urbains), de spots TV et radio comme principaux médias, soutenus par une campagne Internet (site, marketing viral) et des actions below-the-line sur le terrain (via les volontaires pour des routes plus sûres et autres intervenants).

La Task Force propose, pour ce faire, de prendre en compte les résultats des mesures de comportement et d'attitude réalisées par l'IBSR concernant notamment l'adaptation de la vitesse en agglomération, dans les zones d'habitat, aux abords d'écoles, sur les itinéraires scolaires etc, en tenant compte de la présence de piétons et de cyclistes. Une attention particulière doit être accordée au comportement des autres usagers à l'égard des piétons et des cyclistes, notamment aux endroits de traversée, concernant le respect des distances latérales etc., mais aussi au comportement des piétons et cyclistes eux-mêmes. Une collaboration sera mise en place avec les associations de piétons et de cyclistes et il sera fait usage du réseau médiatique urbain et communal.

La Task Force est d'avis que les piétons et les cyclistes doivent également respecter mieux les règles de la circulation, étant donné les risques physiques encourus. L'IBSR s'interrogera comment cela peut être mis en œuvre pour 2010.

### 3. Ceinture - dispositifs de protection

La Task Force propose qu'une **campagne à thème, se déclinant en une ou plusieurs vagues**, soit consacrée, **chaque année, au port de la ceinture**, en combinaison avec un renforcement des contrôles (approche intégrée) et s'accompagnant d'une communication des résultats des actions de contrôles ("sensibilisation en matière de politique criminelle" concernant notamment le nombre de véhicules contrôlés et le nombre de contrevenants pénalisés). Les campagnes doivent se focaliser plus particulièrement sur le port de la ceinture à basse et moyenne vitesse et doivent également tendre vers une augmentation du port de la ceinture à l'arrière. Elles doivent s'adresser à un vaste public, avec l'accent sur l'utilisation d'affiches, de spots tv et radio comme principaux médias, soutenus par une campagne Internet (site Internet, marketing viral) et des actions below-the-line sur le terrain (via les volontaires pour des routes plus sûres et autres intervenants).

La Task Force propose de combiner les campagnes à thème avec un **volet spécifique destiné aux (grands-)parents de jeunes enfants**, qui met l'accent sur l'utilisation correcte des dispositifs de protection destinés aux enfants de moins de 1m35. Cette problématique doit être abordée dans le cadre d'actions spécifiques organisées par les services de police. Pour ce faire, on utilisera de préférence des médias et canaux de diffusion tels qu'Internet, brochures, affichettes, réseaux des assureurs, ONE, centres médicaux, organisations centrales et volontaires.

L'évolution du port de la ceinture et de l'utilisation des moyens de protection pour enfants seront également suivis par des mesures de comportement et d attitude.

### 4. Jeunes conducteurs

La Task Force propose qu'une **campagne de sensibilisation ciblée, se déclinant en deux ou plusieurs vagues**, soit consacrée, chaque année, aux facteurs de risques spécifiques aux **jeunes conducteurs** (conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, fatigue, vitesse), et de combiner celle-ci avec des actions sur le terrain rappelant aux jeunes les risques spécifiques et comment les éviter. La campagne doit s'adresser aux jeunes conducteurs (principalement les 18-25 ans et accessoirement les 25-34 ans, surtout les hommes), et, en second lieu, aux personnes appartenant à l'entourage du groupe cible (le "groupe de référence"). Ces actions seront également assorties de contrôles, surtout pendant les weekends, lesquels feront objet d'une communication spécifique.

## 5. Motocyclistes

La Task Force propose d'organiser, **au fil des ans, plusieurs vastes campagnes à thème** via des affiches le long du réseau routier (en collaboration avec les Régions) afin d'inciter les **automobilistes** à mieux tenir compte des motocyclistes. Outre les vastes campagnes à thème destinées au grand public, des **campagnes** spécifiquement **axées sur le groupe cible des motards** seront mises sur pied en collaboration avec les associations de motocyclistes. Ces campagnes seront illustrées par une brochure d'information et un site Internet reprenant des conseils sur le port du casque et de vêtements de protection, des informations sur le code de la route et la conduite défensive, avec un système permettant au motocycliste de tester ses capacités de conduite et un concours de circulation. Ces actions pourront éventuellement être prolongées dans la pratique via la proposition de screenings, la promotion de cours de perfectionnement à la conduite défensive et l'élection du motard de l'année. Une attention particulière devra être accordée aux 125 cc.

## 6. Poids-lourds

La Task Force propose d'organiser, **au fil des ans, plusieurs campagnes ciblées** consacrées aux **camions** (en collaboration avec la FEBETRA, l'UPTR, SAV et l'ITLB). Ces campagnes s'accompagneront idéalement d'un renforcement des contrôles et d'une communication des résultats (nombre de conducteurs contrôlés, nombre de contrevenants pénalisés). Pour cela on établira également une collaboration avec les partenaires du plan d'action relatif à la collaboration entre les services de contrôle en vue d'une coordination des contrôles dans le domaine du transport par route de personnes et de choses.

Les campagnes doivent se focaliser, d'une part, sur **le comportement des autres usagers** à l'égard des poids lourds et, d'autre part, sur les risques liés à une vitesse excessive et inadaptée et le non-respect des distances de sécurité sur autoroutes, les risques liés à l'angle mort en cas de virage à droite, les risques dus à la fatigue et à la distraction et la réglementation en vigueur en Belgique. Elles doivent s'adresser avant tout aux chauffeurs de poids lourds, par le biais d'une brochure diffusée via le secteur du transport et également disponible sur Internet et s'accompagner d'actions sur le terrain soutenues par des organisations centrales, les volontaires pour des routes plus sûres et autres intervenants du secteur. Le volet international de la campagne doit prendre la forme d'une brochure multilingue diffusée aux endroits forts fréquentés par des routiers étrangers.

## 7. Augmenter l'attention des média (télévision) pour la sécurité routière

La Task Force est d'avis que le Comité interministériel pour la Sécurité Routière doit œuvrer pour que des grandes émissions de télévision soient diffusées en prime time, par lesquelles la plateforme sociale pour plus de sécurité routière pourra être sensiblement élargie.

## POLITIQUE CRIMINELLE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

### Surveillance et contrôles

- Plus de surveillance et de contrôles
- Diminution des tâches administratives
- Augmentation de l'efficacité
- Augmentation de la capacité
- Communication en matière de politique criminelle

### Politique de poursuite

- Politique de poursuite uniforme
- Magistrat fédéral à la circulation routière
- Traitement accéléré des infractions en matière de circulation

### Sanction

- Sanction rapide, certaine et adaptée
- Banque de données centrale des contrevenants routiers
- Système-récidive

### 1. Surveillance et contrôles

La surveillance de la circulation et les contrôles routiers sont une partie essentielle de la politique de sécurité routière. A partir de 2009, la circulation sera introduite comme septième fonctionnalité de base de la police locale. Grâce à cela, les activités de la police en matière de circulation pourront être ancrées et mieux suivies.

Il est nécessaire d'**augmenter le nombre de contrôles** afin d'accroître les risques objectif et subjectif d'être pris, **soit en augmentant l'efficacité de la capacité actuelle, soit en étendant cette capacité elle-même.**

L'utilisation d'appareils automatiques (caméras digitales) et autres appareils (tests salivaires, reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation) joue un rôle important à cet effet.

Ainsi l'objectif final est de contrôler chaque année 1 conducteur sur 3 sur la conduite sous l'influence de l'alcool. A cette fin, le nombre de **contrôles alcool** seront augmentés progressivement de sorte que 2 conducteurs sur 10 soient contrôlés annuellement sur la conduite sous l'influence de l'alcool. En ce qui concerne la **vitesse**, il a été prévu de contrôler annuellement 40 millions de véhicules dans le cadre de contrôles avec agents, dont une partie avec interception. Il sera demandé à la police d'accorder une attention supplémentaire au port de la **ceinture** et à l'utilisation des **dispositifs de retenue pour enfants** de sorte que 1 voiture sur 3 soit contrôlée.

La priorité ira aussi à des contrôles ciblés en ce qui concerne le **transport lourd** (en collaboration avec les partenaires du plan d'action concernant la collaboration entre les services de contrôle) et aux **accidents du week-end**.

### 1.1. La circulation comme septième fonctionnalité de base de la police locale

L'introduction de la circulation comme **septième fonctionnalité de base** de la police locale doit faire en sorte que la sécurité routière et la politique criminelle en matière de circulation continuent à jouir d'un certain intérêt au niveau local. Concrètement, il s'agit d'une norme minimale relative à l'organisation et au fonctionnement d'un corps de police dans le but de gérer la sécurité routière locale.

La fonctionnalité de base inclut également la gestion de la criminalité routière et des infractions routières ainsi que la contribution à la fluidité du trafic.

Depuis la réforme du **fonds de sécurité routière** en 2008, les services de police ne doivent plus introduire de plans d'action de circulation. La Task Force demande que l'attention soit accordée à l'élaboration et l'encadrement des projets locaux et des plans d'action en matière de sécurité routière ainsi qu'au suivi et à l'évaluation de ceux-ci. La Task Force plaide, à cet effet, en faveur d'une centralisation qui permettrait, grâce au know-how nécessaire, de soutenir, d'encadrer et d'évaluer ces projets et ces plans d'action dans le cadre de la politique.

La Task Force suit l'évolution du fonds de sécurité routière à la lumière d'une possible régionalisation de certains éléments de la sécurité routière..

### 1.2. Diminution de la charge de travail administratif

La Task Force propose de réduire autant que possible la charge de travail administratif en poursuivant l'automatisation des processus de détection et de traitement. L'automatisation du flux d'informations entre la police et la justice est essentielle.

Pour les tâches administratives, il doit autant que possible être fait appel à du **personnel administratif** par exemple pour le traitement administratif des infractions constatées et des accidents de la circulation, l'enregistrement des données statistiques, etc.... Le personnel administratif doit être inséré à l'appui de la rédaction et du traitement des procès-verbaux et perceptions immédiates

La Task Force suit les activités du dénommé comité de pilotage relatives à l'informatisation de la police en ce qui concerne la circulation de sorte que l'on puisse observer si les options politiques en ce qui concerne l'enregistrement, l'échange et le transfert sont exécutées.

La Task Force suit également l'évolution d'une régionalisation éventuelle en ce qui concerne la charge du travail administratif, qui pourrait en résulter.

### 1.3. Diminution du temps investi à la constatation d'infractions de stationnement dépenalisées

La constatation des infractions en ce qui concerne le stationnement payant est un gros investissement en temps pour la police locale.

Selon le SPF Mobilité et Transports, les polices locale et fédérale ont consacré en 2006, dans le cadre des conventions de sécurité routière, 134.623 heures aux contrôles en matière de stationnement. Bien qu'il ne s'agisse pas ici exclusivement du contrôle d'infractions dépenalisées, le temps investi est élevé par rapport aux 91.819 heures consacrées aux contrôles d'alcool et aux 68.068 heures dédiées aux contrôles ceinture.

Plus de villes et communes devraient elles-mêmes passer au contrôle des infractions dépenalisées.

### 1.4. Diminution du nombre d'apostilles

Le nombre d'apostilles du parquet en vue de l'identification et de l'interrogatoire des contrevenants en cas de non-paiement devraient être limité à un minimum.

La police locale consacre chaque année approximativement 300.000 heures de travail/homme au suivi des apostilles destinées à permettre l'identification et/ou l'interrogatoire des contrevenants en cas de non-paiement (en moyenne 1 heure par apostille ou dossier APO).

La Task Force propose à cet effet les mesures suivantes:

- l'introduction de la **responsabilité en matière d'immatriculation** en vertu de laquelle le détenteur de la plaque d'immatriculation est tenu pour responsable des infractions commises avec son véhicule. Ceci implique que le titulaire ne peut échapper à sa responsabilité que s'il désigne le conducteur et que le dernier l'accepte par sa propre signature.
- l'utilisation d'un **formulaire (d'audition) standard en cas de constatation d'infractions avec interception** faisant office d'interrogatoire qui permettra de réduire le nombre d'apostilles.
- des directives des Parquets concernant qui doit être interrogé et dans quels cas.

### 1.5. La constatation des objectifs de contrôle

Les services de police sont favorables à l'instauration d'une norme d'effort directrice qui doit leur permettre de **travailler de manière performante en fonction des objectifs de sécurité routière**. Le groupe de travail « politique criminelle » de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière et le groupe de travail « politique criminelle » du Vlaams Overlegforum ont rédigé une proposition conjointe en la matière. Cette dernière se base sur une proposition qui avait été élaborée par un groupe représentatif composé de coordinateurs du trafic, mandaté par la CPPL, en collaboration avec la police fédérale.

A court terme, cela implique que les objectifs nationaux en matière de contrôles sont calculés sur la base d'une répartition 80 % - 20 % entre les polices locale et fédérale. Pour la police locale, ces chiffres sont transposés **au niveau local** sur la base de l'effectif. Entre-temps, un système, qui tient compte non seulement de la **quantité** mais également de la **qualité** de la politique criminelle, est élaboré dans le cadre du réseau des coordinateurs du trafic.

Les contrôles ciblés et orientés résultats doivent pouvoir s'appuyer sur un **enregistrement des activités**. D'où l'importance pour la police de disposer, dans le courant de 2009, des outils d'enregistrement nécessaires (avec une charge de travail administratif la plus restreinte possible) avant de passer à un enregistrement automatique sur la base de la saisie unique. Les modalités pratiques seront débattues au sein de **l'Observatoire pour la Sécurité Routière**. Les statistiques enregistrées devront être rapportées à la Task Force.

### 1.6. Augmentation des effectifs

Si l'optimisation des effectifs affectés aux contrôles au sein des services de police, notamment par l'application des mesures ci-dessus, devait révéler que les objectifs en matière de politique criminelle ne peuvent être atteints, il faudrait d'abord examiner la possibilité d'optimiser l'organisation et la mise en œuvre des effectifs.

Comme déjà avancé, l'engagement de personnel administratif pour la rédaction et le traitement des infractions constatées, devrait libérer des effectifs supplémentaires.

**Si, malgré tous les efforts, les objectifs de politique criminelle et les activités planifiées subséquentes ne pouvaient être accomplis, il faudrait procéder à l'engagement de personnel policier supplémentaire qui serait affecté spécifiquement aux tâches de circulation.**

### 1.7. Mesures destinées à accroître l'efficacité

Certaines procédures de recherche et de constatation peuvent être adaptées afin **d'augmenter le nombre de personnes ou véhicules contrôlés par unité de temps.**

- Appareils de teste et d'analyse de l'haleine

La procédure actuelle relative aux contrôles alcool ne permet pas d'atteindre les objectifs en matière de contrôles. Après que la personne ait obtenu un test de l'haleine positif, l'appareil a besoin, pour des raisons techniques, de 10 minutes avant que l'on puisse procéder à l'analyse de l'haleine. Entre 2 tests négatifs, le délai est de 2 minutes.

C'est pourquoi il est proposé de donner la possibilité aux services de police d'utiliser, **pour 2011 au plus tard**, d'autres appareils (d'usage facile) permettant de travailler plus vite. La réglementation relative aux éthylomètres et aux éthylotests doit être adaptée en ce qui concerne les « codes témoins » prévus, de façon à permettre l'ouverture de nouveaux marchés.

- Contrôles drogue

Les contrôles drogues actuels sont compliqués et prennent du temps. Un groupe de travail étudie la simplification de la batterie de tests, l'introduction de **nouveaux tests salivaires** en combinaison avec la suppression du test d'urine et l'introduction d'une analyse de la salive à côté de l'analyse de sang.

- Introduction de la plaque d'immatriculation européenne

Dans le cadre de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation sur base d'appareils (digitaux) fonctionnant automatiquement, il est souhaitable d'introduire rapidement la **plaque d'immatriculation du modèle européen** (format plus grand et caractères noirs sur fond blanc).

- D'autres propositions ponctuelles menant à une modification de la réglementation, qui ont été recensées par le groupe de travail, méritent une attention particulière pour que la politique criminelle sur le terrain puisse se dérouler dans des circonstances optimales, par exemple des solutions alternatives pour les équipes de signalisation, l'accompagnement de la police pour le transport exceptionnel, etc.

### 1.8. En savoir plus

Une analyse approfondie du problème est impérative afin de pouvoir mener des contrôles ciblés et adaptés à la carte des accidents. L'impact de l'alcool et des drogues au volant sur les accidents de la route n'est pas suffisamment connu. C'est pourquoi, il est proposé de contraindre légalement **tous les conducteurs impliqués dans un accident** de se soumettre à un **contrôle alcool** une fois la police arrivée sur les lieux. Si la police, ne peut, **en raison de l'état physique des victimes**, effectuer un test de l'haleine ni vérifier les signes extérieurs d'imprégnation alcoolique (par ex. la victime est immédiatement transférée à l'hôpital), il est recommandé **d'imposer un prélèvement sanguin.**

### 1.10. Communication en matière de politique criminelle

La communication en matière de contrôles et de sanctions est nécessaire à la hausse du risque subjectif de se faire prendre. La **mise en place de moyens de communication en bordure de route** (tels que des panneaux mobiles), mais également en aval et/ou en amont des contrôles est recommandée. Il est demandé à l'IBSR d'apporter, aux services de police, son soutien en la matière par le biais du réseau des coordinateurs du trafic.

## 2. Politique de poursuite

### 2.1. Une politique de poursuite uniforme

L'uniformité de la politique de poursuite est un point d'attention important. La Task Force constate que des directives claires et simples pour la police et les parquets sont nécessaires.

C'est pourquoi il est souhaitable d'intensifier l'**implication de la police** dans la rédaction des circulaires.

De plus, la Task Force est d'avis que la désignation d'un **magistrat fédéral en matière de circulation** est souhaitable pour mener une politique de poursuite uniforme. Ce magistrat peut être l'interlocuteur aussi bien des parquets que de la police et des acteurs de la sécurité routière en vue de la préparation et de l'exécution de la politique.

### 2.2. Allongement des délais de prescription et de récidive

La Task Force propose de porter de 1 à **3 ans** les délais de prescription et récidive dans la loi sur la police de la circulation routière et le code de la route afin de prévenir l'impunité et la récidive.

### 2.3. Traitement administratif accéléré des infractions de circulation routière

La Task Force trouve souhaitable que la charge de travail administratif des parquets et de la police soit autant que possible réduite de sorte que l'attention puisse aller à la poursuite des infractions routières les plus lourdes et à la récidive des infractions.

Des objectifs quantitatifs doivent également être d'application en ce qui concerne le nombre de procès-verbaux traités, les poursuites, etc.

La création d'un **bureau d'encaissement** central pour les perceptions immédiates, les transactions et les condamnations pourrait y contribuer. Par le traitement administratif du non-paiement des amendes routières, le parquet ne devra plus prendre l'initiative (à moins que le contrevenant ne conteste) pour obtenir le paiement forcé.

### 3. Sanction

#### 3.1. Sanction adaptée

D'un point de vue préventif, la sanction en matière de circulation doit être "**rapide, certaine et adaptée**". La procédure judiciaire entamée en cas d'infractions routières graves ne peut, en définitive, mener à l'érosion d'une sanction sûre et adaptée, et encore moins à l'impunité à défaut d'exécution des sanctions.

C'est pourquoi plus d'attention doit aussi être accordée à **l'exécution de la peine** dans le cadre de la déchéance du droit de conduire, éventuellement en remplacement du paiement de l'amende, aux examens médicaux et psychologiques et aux **mesures judiciaires alternatives** qui tentent de remédier à un comportement déviant.

La Task Force est d'avis que l'**alcolock** doit être légalement introduit comme possibilité de sanction et doit pouvoir être imposé comme mesure judiciaire alternative.

L'introduction d'un taux maximal autorisé de 0,09 mg/l d'air expiré (**0,2 pour mille**) pour les groupes à risque comme les conducteurs débutants, les chauffeurs professionnels et les motards, doit être examinée plus loin dans tous ces aspects.

Il est crucial, pour le bon fonctionnement de la chaîne de politique criminelle, de disposer de **suffisamment de juges de police**.

#### 3.2. Récidive

Il faut accorder la priorité nécessaire à l'approche de la récidive afin de pouvoir agir efficacement contre certains groupes de contrevenants qui, de par leur comportement à risque, influencent fortement l'insécurité routière.

Par l'application du système de perception immédiate jusqu'aux infractions du 3ème degré incluses et aux infractions d'excès de vitesse, il suffit de payer à chaque fois une amende, sans que la répétition d'infractions qui peuvent parfois être graves ne donne lieu à une **réaction adéquate dans le cadre du système de récidive**.

A cet effet, il faut commencer par introduire un système pénal doté d'une « mémoire », une **banque de données centrale des contrevenants** permettant de détecter et de sanctionner les cas de récidive.

### 3.3. Contrevenants étrangers

Pour un pays de transit comme la Belgique, il est essentiel que les infractions commises par des étrangers soient poursuivies de manière identique. En première instance, ceci signifie qu'il est possible d'effectuer la recherche sur la base de la plaque d'immatriculation. Ensuite, il faut avoir la certitude que la peine soit exécutée à l'étranger.

La Task Force est d'avis que surtout au **niveau européen** les efforts doivent être intensifiés afin de rendre réciproquement possible **l'échange automatique des données d'immatriculation et de rendre également possible le paiement des amendes ou le retrait du permis de conduire à l'étranger**. L'application prévue du Traité de Prüm est la première impulsion donnée à la concrétisation de la **politique criminelle transfrontalière**.

Dans l'attente de nouvelles initiatives européennes, des accords bilatéraux peuvent être conclus avec les pays voisins, comme cela s'est produit récemment avec la France.

Pour contrer l'impunité des étrangers condamnés pour conduite sous l'influence de l'alcool, il est proposé **d'élargir les possibilités et les tarifs de la perception immédiate** conformément aux dispositions et aux tarifs des transactions et des amendes minimales pour une intoxication alcoolique **à partir de 0,35 mg/l d'air expiré (0,8 pour mille)**.

## INFRASTRUCTURE ROUTIERE

Les recommandations suivantes des Etats généraux pour la Sécurité routière ont fait l'objet d'une actualisation :

- ✓ **Evaluation systématique de l'impact des mesures d'infrastructure (et des mesures des gestionnaires de la voirie en général) sur la sécurité routière: contrôle sur la base d'indicateurs.**

Pour la Taskforce, l'identification de « points noirs/zones à hauts risques » reste prioritaire et une attention continue sera accordée au suivi de l'impact des mesures.

Les accidents mortels et/ou graves doivent faire l'objet d'une analyse par les commissions territoriales/provinciales de sécurité routière ;

Sur base de ces analyses multidisciplinaires, des moyens – où cela est nécessaire et possible – seront mis à disposition afin d'améliorer l'infrastructure.

- ✓ **Formation continuée obligatoire pour les concepteurs de voiries et fonctions assimilées. Rédaction d'ouvrages de référence de qualité; publication et mise à disposition de ces ouvrages.**

La Taskforce reconnaît l'importance de la formation et de la formation continue. Les trois régions organisent des formations, développent des travaux de références (vademecum, ...) y compris pour les gestionnaires locaux.

A plus long terme, des objectifs chiffrés en matière de formation seront examinés ; une attention sera également portée aux partenaires du secteur privé.

- ✓ **Concertation ou supervision entre les communes afin que les règlements complémentaires soient suffisamment cohérents, par-delà les frontières communales.**

La concertation ou supervision est réalisée dans les trois régions et sera maintenue. Le fonctionnement sera évalué régulièrement et corrigé là où cela s'avère nécessaire.

- ✓ **Chaque Région fournit à ses communes un aperçu des différentes formes de subventions proposées pour des travaux de voiries (destinés à améliorer la sécurité routière).**

Les membres de la Taskforce reconnaissent la nécessité d'une telle centralisation. La Région flamande l'a déjà réalisé sur le site internet [www.mobienvlaanderen.be](http://www.mobienvlaanderen.be). Pour la Région wallonne : [www.pouvoirslocaux.wallonie.be](http://www.pouvoirslocaux.wallonie.be). Dans la Région de Bruxelles-Capitale, toutes les informations relevant seront, en collaboration avec l'AVCB, regroupées et mises à disposition en 2009.

- ✓ **Préparer, au sein d'un groupe de travail ad hoc, l'instauration du road safety audit comme contrôle préventif lors des conceptions de voiries.**

Les membres de la Taskforce souhaitent créer au sein de la Taskforce un sous-groupe de travail « audits de sécurité routière » afin de suivre l'élaboration et l'implémentation de la directive 2008/96 « gestion de la sécurité routière de l'infrastructure routière »

- ✓ **Catégorisation de toutes les voiries avec la possibilité de déterminer des régimes de vitesse. La catégorisation des voiries tient compte de tous les usagers et prévoit des indications pour un aménagement optimal des voiries.**

Les régions reconnaissent la nécessité de catégorisation et ont déjà fourni des efforts importants en la matière. A l'avenir, il sera examiné comment les aspects différents : vitesses, aménagement du territoire, Code de la route et infrastructure pourront être accordés les uns aux autres lors de la catégorisation des voiries

- ✓ **Les zones de séjour doivent être délimitées comme zone 30.**

Les régions souscrivent au principe et recommandent son introduction auprès des gestionnaires des voiries locales là où c'est indiqué.

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, un statut zone 30 a en particulier été proposé pour toutes les voiries locales.

- ✓ **Soutenir la délimitation des abords d'école, entre autres par le biais d'une signalisation variable et d'un éclairage adapté, là où nécessaire.**

Les trois régions souscrivent totalement à la recommandation et les efforts du passé seront maintenus et renforcés, où nécessaire, dans le futur. Le gestionnaire local y sera également associé. Une approche uniforme constitue la base et peut être adaptée en fonction des nécessités locales.

✓ **Concevoir des aménagements pour les usagers vulnérables en prenant pour référence une personne à mobilité réduite.**

Les trois régions accordent une attention spéciale à cette problématique et impliquent les autres acteurs locaux dans l'approche de celle-ci, entre autres par des recommandations concrètes pour augmenter l'accessibilité.

✓ **Modifier immédiatement les endroits présentant des risques d'accidents liés à l'infrastructure par le biais de simples interventions provisoires.**

Afin de satisfaire aux besoins immédiats, des initiatives ont déjà été prises dans les différentes régions.

Des initiatives similaires sont réalisées afin de répondre à la problématique, c'est-à-dire : des numéros verts pour le grand public et pour des groupes cibles spécifiques, des plateformes de concertation structurelles adéquates, à côté des programmes existants de points et d'itinéraires à risque.

Afin d'encore mieux anticiper cette recommandation, il est souhaitable que le rapportage soit effectué et diffusé plus rapidement et que les gestionnaires de voirie soient plus rapidement informés sur les données d'accidents pour pouvoir ainsi offrir une réponse adaptée rapide à une situation dangereuse.

✓ **Régulation des feux aux carrefours en fonction de la circulation et "sans conflits".**

Les régions souscrivent à la recommandation. Des efforts importants en la matière ont déjà été fournis dans les trois régions.

La régulation en fonction du trafic doit au maximum devenir la norme, pas seulement au niveau du carrefour mais aussi au niveau du réseau, avec un suivi et une implication de nouvelles technologies intelligentes.

✓ **Etude de traversées piétonnes sécurisées.**

Une évaluation, une identification et une cartographie des aménagements de traversée est nécessaire aux endroits où cela n'a pas encore été réalisé. De plus, leur actualisation est recommandée de même que l'élaboration des mesures identifiées qui en découlent. Cela se réalise sur base des recommandations régionales propres qui existent en matière d'aménagements sûrs pour les passages pour piétons en fonction de critères techniques tels que la distance de visibilité, le régime de vitesse, l'environnement, la densité du trafic et la présence de signalisation.

---