



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'ÉVALUATION
DU PLAN D' ACTIONS REGIONAL DE SECURITE ROUTIERE 2021-2030**

Demandeur	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière
Demande reçue le	22/12/2022
Exposé	06/02/2023
Documents transmis	Présentation sur le Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030, Évaluation 1 (2022) par M ^{me} Laurence Willemse, conseillère de la ministre E. Van den Brandt et M ^{me} Isabelle Janssens, coordinatrice pour la cellule Sécurité routière (Bruxelles Mobilité)
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	06/03/2023

La Commission rappelle son appui à l'ambition forte de la Région « zéro tué ou blessé grave sur les routes en Région bruxelloise d'ici 2030 » impliquant qu'aucune erreur ne puisse mener à la mort ou des blessures graves. La Commission reconnaît que l'objectif « zéro mort ou blessé grave » est difficile à atteindre mais c'est le seul objectif acceptable d'un point sociétal.

La Commission apprécie la réalisation et la présentation de l'évaluation du plan d'actions régional de sécurité routière approuvé fin 2021 et considère celles-ci comme un facteur clé de la mise en œuvre du plan. Convaincu que la bonne gouvernance se fait en de manière co-créative, la Commission encourage Bruxelles-Mobilité à concevoir ces évaluations comme un événement annuel auquel les acteurs de la mobilité seraient invités.

La Commission demande de prendre en compte des chiffres relatifs, en plus des nombres absolus, pour analyser correctement les effets de la politique en tenant compte des évolutions d'usage comme l'augmentation importante du nombre de cyclistes. La Commission demande également de baser l'évaluation annuelle sur les chiffres complets de l'année évaluée. Les chiffres présentés dans l'évaluation sont incomplets : ils ne concernent que les trois premiers trimestres de 2022. Les présenter en comparaison avec les chiffres des années précédentes - quatre trimestres chacun - crée une image déformée pour 2022. En outre, la Commission demande que les chiffres des « opposants » (à savoir les personnes tierces dans les accidents) soient également présentés, comme cela a été fait dans le plan d'action 2021-2030. Cela permettrait de donner une image plus complète des causes de collision.

Depuis la présentation du 6 février 2023, VIAS a publié les chiffres de 2022 dans son [Baromètre de la sécurité routière](#). Le nombre de morts sur les routes en 2022 n'était pas de 13, mais de 21. Par conséquent, la tendance à la baisse en termes de mortalité routière est

désormais rompue. Le nombre de blessés étant également en augmentation depuis trois ans, la Commission note que les tendances ne sont franchement pas bonnes, même si les niveaux sont inférieurs à ceux d'avant-Covid. A ce rythme-là, l'objectif de vision zéro d'ici 2030 ne sera pas atteint. Les chiffres de Vias pour 2022 devraient donc créer un sentiment d'urgence dans la mise à exécution du plan d'action de sécurité routière.

Or, le déploiement de ce PASR semble encore à ses débuts essentiellement par manque de ressources humaines. La Commission note que beaucoup d'actions sont prévues pour 2023 et que les résultats escomptés reposent sur les épaules des nouveaux coordinateurs. Auront-ils les moyens suffisants pour mener à bien toutes ces actions? Le défi des ressources humaines étant la condition préalable à la mise en œuvre de toutes ces actions, la Commission demande que la priorité soit donnée au recrutement de personnes supplémentaires.

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 1 Les communes élaborent et mettent en œuvre un plan d'actions
La Commission regrette le report du délai de validation des plans communaux à mars 2024. La Commission insiste sur la mise à disposition d'une plateforme permettant aux communes de partager non seulement leurs comptages, mais aussi ce qu'elles font pour parvenir à la réalisation des objectifs et des actions. La Commission demande quels sont les moyens de pression de la Région pour s'assurer que les communes respecteront la nouvelle date d'échéance pour l'élaboration du plan d'action.

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 3 Le citoyen et les partenaires institutionnels sont régulièrement consultés

La Commission demande de mieux prendre en compte le « sentiment d'insécurité » des usagers de la route. En termes de report modal pour les cyclistes, ceci est absolument essentiel, car si une personne ne se sent pas en sécurité à vélo, elle ne prendra pas le vélo. Ce point doit être mis en lien avec les ZACA (zones à concentration d'accidents) qui restent des endroits fort anxiogènes pour les usagers actifs, même si une série de mesures ont déjà été prises. Travailler sur l'insécurité subjective permettrait d'exploiter la perception collective des usagers de la route pour cartographier finement les endroits dangereux de manière préventive, alors que l'approche de ZACA est une approche réactive. L'insécurité subjective est liée au changement modal et elle doit être prise en considération dans d'autres plans, au même titre que d'autres aspects qui posent également problème tels que la multiplication de véhicules plus imposants ou l'agressivité routière.

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 6. La formation et la sensibilisation de tous les agents de police aux problématiques de la sécurité routière sont améliorées

La Commission demande d'améliorer rapidement la formation des agents de police affectés à la sécurité routière et suggère de la confier à Brulocalis avec le soutien de Bruxelles Mobilité. L'objectif est d'avoir une approche plus globale (du même type que la formation CeMa conseiller en mobilité) afin d'avoir une meilleure collaboration et de meilleurs retours de terrain. Une bonne base de connaissances en matière de sécurité routière est indispensable pour motiver les décisions de l'agent auprès de l'utilisateur et pour les rendre plus efficaces dans le choix de leur intervention.

La Commission demande également que cette formation inclue une attention particulière sur le phénomène de "*victim blaming*"- la tendance à mettre la responsabilité sur la victime plutôt que sur celui ou celle qui a causé la collision. Pour donner un exemple tiré d'un témoignage récent: lorsqu'un automobiliste renversa un enfant de 10 ans traversant seul un passage pour piéton, l'agent de police eut le réflexe de blâmer les parents (pour avoir laissé l'enfant se rendre seul à l'école) plutôt que l'automobiliste.

La Commission demande enfin que l'action 6 soit reliée à l'action 10 et que les agents de police soient formés à gérer avec plus de sensibilité les proches des victimes, notamment ceux et celles qui sont sur la scène de la collision.

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 7 Données et diagnostic mis à disposition

La Commission insiste sur l'importance du suivi des ZACA avec les communes.

Sachant que la masse moyenne des véhicules ne fait qu'augmenter depuis quelques décennies, la Commission demande des données relatives à la taille et à la masse des véhicules et à leur évolution par rapport à l'accidentologie en ville.

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 8 Le sous-enregistrement des collisions et des chutes est réduit par la mise à disposition d'une plateforme d'enregistrement accessible aux citoyens et usagers

La Commission insiste sur l'importance de déterminer de nouveaux supports d'enregistrement facilement accessibles.

La Commission demande de reconsidérer l'option d'utiliser Fix My Street, qui est une application déjà largement utilisée et connue. Ne serait-il pas possible de trouver une manière de flouter les visages des photos plutôt que de créer une toute nouvelle application qui prendra des années à atteindre le même nombre d'utilisateurs que Fix My Street?

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 9. Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et à l'établissement d'un rapport post-collision (Région et Communes)

Sachant que l'objectif "Vision Zéro" concerne les tués et les blessés graves, la Commission demande pourquoi cette obligation d'établir un rapport post-collision est limitée aux collisions mortelles et pas aux collisions avec blessés graves.

La Commission demande de rendre public le rapport contenant les recommandations après l'inspection de la sécurité routière. Cela permettrait aux citoyens d'être mieux informés sur les endroits dangereux dans leur quartier, et de contribuer à trouver des solutions, que ce soit par le biais de l'urbanisme tactique ou non.

Axe 1 SAFE SYSTEM - Action 10. Les victimes d'accidents de la circulation et leurs proches sont accompagnées

La Commission demande qu'une attention particulière soit donnée à cette action et que son déploiement soit accéléré. Dans le plan de sécurité routière, l'aide aux victimes est souvent invoquée mais sur le terrain la situation ne change pas. Souvent les proches de victimes de la route contactent les asbl, ne sachant pas où obtenir de l'aide. La perte d'un être cher est un coup dur ; elle ne devrait pas être aggravée par un manque d'aide.

La Commission demande une solution concrète et lance des pistes de réflexion comme la création d'un guichet unique ou une mission aux CPAS de chaque commune avec un agent subventionné par la Région et formé à la problématique. Cette aide doit être proposée rapidement et être largement accessible ("low threshold"). Cette tâche n'incombe pas seulement à la police (Axe 3 action 6), mais également aux premiers intervenants, tels que le personnel ambulancier. Dans un deuxième temps, il convient également d'indiquer aux familles endeuillées les pistes pour obtenir de l'aide psychologique et juridique.

Axe 2 SAFE SPEED – Action 14 Contrôles de vitesse

La Commission demande à ce que l'évaluation présente les chiffres pour la V15, en plus de la V85. Ce sont en effet les vitesses les plus excessives qui sont les plus graves, et donc sont également importantes à analyser. Quelles actions ciblées sont prévues pour faire baisser les V85 de 38,4 km/h sur les nouveaux axes qui ont récemment été mis à 30km/h, au-delà des actions générales décrites dans la fiche action 18 - axe 3?

Axe 2 SAFE SPEED Action 15 – Mettre en place une politique de sanctions strictes et homogènes entre zones de police

Quels sont les résultats du groupe de travail « tolérance zéro » suite à la suppression des marges de tolérance ? Parle-t-on ici de 47 km/h ou de 36 km/h en zone 30 ?

Axe 3 SAFE STREET

La Commission demande d'insister sur le respect des recommandations car les vade-mecum et guides existants ne sont pas suffisamment respectés. Quand il y a des choix à faire, il n'est pas rare que l'administration favorise d'autres priorités. Cela pose également la question de la formation des fonctionnaires eux-mêmes.

Axe 3 SAFE STREET Action 17- L'inventaire des ZACAS est mis à jour tous les 2 ans.

La Commission demande que les "points noirs" ne puissent être enlevés de la liste des ZACA que lorsque la sécurité de l'ensemble des usagers, et notamment celle des usagers actifs et les PMR, est garantie. Sur certaines anciennes ZACA, les interventions ont surtout amélioré la sécurité des automobilistes, sans pour autant améliorer celle des piétons, PMR et cyclistes. La prise en compte de l'insécurité subjective des usagers devrait être un facteur dans la décision de supprimer une ZACA de la liste (Axe 1, action 3).

Axe 3 SAFE STREET- Action 19. Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours font l'objet d'une sécurisation (issu du workshop)

La Commission propose d'ajouter la réalisation d'un vade-mecum sur les traversées piétonnes et cyclistes qui font partie intégrante du parcours cycliste et piéton. Outre les mesures types à mettre en place qui sont connues mais qu'il faut réarticuler, la Commission demande de concrétiser la prescription réglementaire de Good Move qui prévoit que "les réseaux incluent les carrefours et leurs traversées". Le manque de prescriptions à ce sujet dans le projet de règlement régional d'urbanisme (RRU) Good living rend ce vade-mecum encore plus nécessaire.

La Commission plaide pour une meilleure coordination avec les autres Régions concernant le marquage des traversées cyclistes ou piétonnes. Une uniformité au niveau national serait vraiment une amélioration.

Axe 3 SAFE STREET - Action 20. Les abords d'écoles offrent des conditions d'accès sûres, s'inscrivent dans des routes scolaires et s'intègrent progressivement dans leur quartier (issu du workshop).

Les rues scolaires étant un excellent moyen de sécuriser l'abord direct des écoles et dont les bénéfices vont au-delà de la sécurité routière, la Commission recommande d'étudier à plus grande échelle le potentiel de rues scolaires sur voiries communales et régionales.

La Commission recommande également d'interdire les kiss & ride devant les écoles, ou du moins d'imposer de les éloigner à au moins 150 m de l'entrée de l'école. Dans le passé, les écoles étaient pionnières de la zone 30. Aujourd'hui les abords d'écoles pourraient devenir le fer de lance des quartiers sans voitures ou à trafic fortement apaisé, à l'instar des "[heart zones en Norvège](#)".

Dans cette logique, la Commission demande d'intégrer clairement l'objectif de diminuer le trafic de transit dans cette fiche-action. Le trajet entier entre le domicile et l'école doit être sécurisé pour pouvoir être pratiqué en toute autonomie, à pied, à vélo ou en transport en commun. A cette fin, la Commission demande d'intégrer les recommandations du guide récent de perspective.brussels intitulé "Réinventer les abords d'école - guide pour l'amélioration des abords d'écoles en Région bruxelloise", et notamment le chapitre "Concevoir un quartier scolaire apaisé", dans cette fiche action.

Axe 4 SAFE BEHAVIOUR Action 22- Améliorer la connaissance des règles du Code de la Route
La Commission se demande si parmi les outils pédagogiques actuellement développés, il existe également du matériel ciblant les automobilistes (en ce compris les parents d'écoliers venant en voiture) et leur respect des consignes de sécurité autour des abords d'école (zone 30, priorité aux piétons sur les passages pour piétons, interdiction de s'arrêter sur les passages pour piéton, interdiction de s'arrêter et/ou se stationner sur les zones de livraisons devant l'école). Les campagnes de sécurité routière liées à l'école ont tendance à mettre beaucoup l'accent sur les enfants et leurs parents plutôt que sur ceux qui sont les plus responsables selon la hiérarchie des responsabilités- les automobilistes.

Axe 4 SAFE BEHAVIOUR Action 25- Sensibiliser les usagers de camionnettes, ainsi que les autres usagers, sur les risques associés à ce type de véhicule.

La Commission demande que la diffusion de la notion de "hiérarchie des usagers", incluse dans le code de la rue (2003) mais peu connue du grand public, fasse partie de cette campagne de sensibilisation ciblant les usagers de camionnettes.

La Commission estime également qu'il y a un travail spécifique à entamer avec les entreprises de livraison, pour trouver des solutions constructives impliquant tous les acteurs de telle sorte que leurs conducteurs soient moins enclins à prendre des risques en effectuant leur travail. A titre d'exemples, favoriser la livraison en points relais ou améliorer de la disponibilité des aires de livraisons sont des solutions à promouvoir pour faciliter les livraisons sûres.

Axe 5 SAFE VEHICLE - ANGLES MORTS

Les accidents avec les véhicules lourds (camions, bus, tramways) ont des conséquences plus importantes car leur distance de freinage est plus longue, le conducteur a moins de visibilité sur son environnement, etc. De nouvelles mesures sont prévues au niveau européen pour améliorer la sécurité des nouveaux véhicules. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la réglementation européenne, la Commission demande à la Région de prendre des actions pour réduire le nombre d'accidents, voire de décès, liés aux angles morts. Elle suggère de poursuivre les actions entreprises avec la STIB dans le cadre du futur contrat de service public (amélioration de la transparence des véhicules et placement de caméras spécifiques, formation des chauffeurs) et d'accélérer les actions concernant les poids lourds en concertation avec les autres régions et le fédéral (labellisation des camions) pour autant que celle-ci s'applique à tous les véhicules lourds (belges et étrangers).

La formation des chauffeurs des véhicules lourds reste un levier important qu'il convient de toujours améliorer en lien avec plus de sensibilisation des cyclistes et des piétons.

Axe 5 SAFE VEHICLE Action 29 - ISA Intelligent Speed Assistance

La Commission encourage l'utilisation de technologies pour contrôler les infractions comme l'utilisation du GSM au volant et pour limiter la vitesse automatiquement suivant le lieu où le véhicule circule. Parle-t-on ici d'un système ISA contraignant, ou seulement d'un ISA informatif qui peut être déconnecté par le conducteur ? S'applique-t-il aussi aux motos ?

La Commission suggère aussi d'envisager d'autres possibilités d'application comme la détection du stationnement sauvage ayant une implication sur la sécurité routière, au moyen de caméras ou des scancars. Cette détection ne doit pas se faire au prix d'une dépenalisation de l'infraction, car cela ne permettrait plus de lutter efficacement contre le phénomène de récidive.