



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'ÉVALUATION DU PLAN D' ACTIONS RÉGIONAL DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE (PASR) 2021-2030 : ÉVALUATION 2, ANNÉE 2023**

Demandeur	Cabinet de la Ministre Van den Brandt
Demande reçue le	12/08/2024 (date de la réception du rapport en FR et NL)
Exposé	13/05/2024
Documents transmis	Rapport : Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030, Année 2023, 2eme évaluation. Présentation : Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030, Evaluation 2 Exposé à la CRM du 13/05/2024
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	16/09/2024

A. Généralités

Suite à la présentation du rapport d'évaluation, la Commission régionale de la Mobilité tient à féliciter Bruxelles Mobilité (BM) pour le renforcement de l'équipe «sécurité routière». Ce rapport et la présentation faite en séance démontrent que des efforts importants ont été déployés pour faciliter et accélérer le travail de cette équipe, et notamment sa collaboration avec les autres parties prenantes (police, parquet, associations, communes,...). Ce travail est souvent invisible aux yeux du grand public et, peut-être, parfois ingrat mais il est indispensable pour aboutir à des résultats tangibles.

Bien entendu, la Commission se réjouit de la baisse notable, depuis 2010, du nombre de personnes gravement blessées et tuées (observée chez tous les usagers exceptés ceux des deux roues). Elle constate aussi la forte diminution, toujours depuis 2010, du nombre de tués, même si, en 2023 il faut déplorer encore 7 victimes qui sont bien plus que des statistiques.

Par ailleurs, elle se réjouit de la volonté d'augmenter les ressources humaines (avec des degrés de concrétisation nuancés) dédiées à la sécurité routière, tant au niveau régional que communal.

Elle reste cependant préoccupée par deux points.

Tout d'abord, et considérant que l'évaluation dont il est question concerne un plan d'actions allant de 2021 à 2030, elle s'inquiète de la tendance du nombre de tués et blessés graves observée de 2021 à 2023. En l'état elle ne permettrait pas d'atteindre la vision *zéro tué et blessé grave (vision zéro)* en 2030. Un scénario linéaire depuis 2021 et jusqu'à 2030 montre en effet que la diminution de ce nombre doit être plus conséquente pour atteindre cet objectif.

Ensuite, bien que les recrutements de personnes se soit nettement améliorés, la Commission constate que l'aboutissement de ce PASR reste entravé par le manque de ressources humaines à tous les niveaux (communal, régional, fédéral).

B. A propos des actions – Suivi de la mise en œuvre des actions

Axe 1 Safe System

Axe 1 Safe System - **Action 1** Les communes élaborent et mettent en œuvre un Plan d'Actions de Sécurité Routière basé sur le Plan Good Move et le Plan d'Actions régional de Sécurité Routière

La Commission souligne très positivement le dégagement d'un budget, qui permet à chaque commune d'engager un ETP (équivalent temps plein) pour remplir le rôle de coordinateur Sécurité routière. Par contre, elle s'inquiète de la lenteur de l'élaboration des plans communaux de Sécurité routière. En effet, seul un plan (à Ixelles) était finalisé en août 2024 alors que nous sommes à 5 ans et demi de l'objectif *vision zéro* de 2030. La Commission ne peut que rappeler le rôle crucial des communes en matière de Sécurité routière.

Axe 1 Safe System - **Action 5** Les comportements associés à de la délinquance routière sont identifiés et pris en charge de manière ciblée et adaptée

Agir en ce qui concerne les comportements de la délinquance routière est une priorité incontestable, tant ce sujet est préoccupant et les cas d'agressions routières, notamment, en nombre. Pourtant, à ce jour, hormis une veille au sein de Bruxelles Mobilité, aucune des tâches relevant de l'action 5 n'a été entamée, faute de ressources humaines. Ce constat inquiète la Commission, d'autant que le sondage annuel (réalisé auprès des citoyens en vue de faire remonter ce qu'ils perçoivent comme les pires phénomènes de délinquance routière) n'a pu être réalisé depuis le démarrage du plan. La Commission s'interroge donc quant à l'avancement des recrutements prévus et demande de considérer ces recrutements comme prioritaires malgré le moratoire.

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

Malgré les opportunités saisies pour soutenir la formation des agents de police, les différentes tâches nécessaires à la réalisation de l'action 6 n'ont pu être réalisées faute de ressources humaines. Tout comme pour l'action précédente, la Commission s'interroge quant à l'avancement des recrutements prévus et demande de considérer ces recrutements comme prioritaires malgré le moratoire.

Axe 1 Safe System - **Action 7** Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voirie pour assurer leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières

Des données statistiques sont désormais mises à disposition des gestionnaires de voiries, dans des *dashboards* (tableaux), ce que salue la Commission. Néanmoins, dans un souci de transparence et avec l'objectif d'impliquer le citoyen et le monde associatif dans la vie civique, elle demande de rendre ces *dashboards* publics.

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 salue la création d'une plateforme permettant, d'une part, la collecte des informations sur les collisions qui ont eu lieu sans faire l'objet d'un enregistrement par la police (pour diverses raisons) et, d'autre part, le regroupement d'informations sur l'insécurité ressentie. Saisir et documenter le sentiment d'insécurité (l'insécurité

subjective) est primordial pour développer une approche préventive de la sécurité routière (pas seulement basée sur l'accidentologie) mais aussi pour soutenir et accélérer le shift modal. De même, permettre d'enregistrer les accidents n'impliquant pas de tiers contribuera notamment à identifier les éléments accidentogènes récurrents tels les rails de trams ou les sites propres légèrement surélevés, pour les cyclistes, et de mener des investigations pour comprendre ces phénomènes et y chercher des pistes d'amélioration.

La mise à disposition d'un système de déclaration en ligne avant 2025 est donc une très bonne nouvelle. La Commission attire l'attention des responsables de ce projet chez Bruxelles Mobilité sur la nécessité d'empêcher qu'une seule personne (type hacker) ne puisse « saboter » l'outil en déclarant plusieurs fois (parfois à grande échelle) une information visant à brouiller l'outil.

Axe 1 Safe System - **Action 9** Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et un rapport post-collision (Région et communes)

La Commission salue l'automatisation d'une inspection sécurité routière après chaque accident mortel, tout comme la mise en place du système d'échange d'informations. Elle réitère néanmoins sa demande d'élargir cette approche en cas de blessés graves, puisque ceux-ci sont inclus dans la *vision zéro*.

Par ailleurs, elle note la possibilité de conflit d'intérêt lorsqu'un accident mortel se produit sur une voirie régionale et que Bruxelles Mobilité procède au rapport post-collision. C'est pourquoi elle invite l'administration à veiller à ce qu'un tel conflit d'intérêt ne puisse avoir lieu.

Axe 1 Safe System - **Action 10** Les victimes d'accidents de la circulation et leurs proches sont accompagnés

Dans son avis de mars 2023, la Commission demandait « 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... ». Elle réitère cette demande pour que les policiers soient formés à traiter les familles de victimes avec plus de sensibilité, notamment au moment de leur faire part de la nouvelle du décès de leur proche.

Le démarrage effectif de l'action 10 est lui aussi conditionné à l'arrivée de ressources humaines. La Commission déplore cet état de fait et presse pour que les recrutements soient effectués. Elle insiste également pour que sa demande réitérée soit alors transmise à la personne qui sera en charge de cette action.

Axe 1 Safe System - **Action 11** Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée

Compte tenu des lourdes conséquences matérielles et corporelles qu'elle peut engendrer, la Commission demande l'adoption rapide d'un système efficace de lutte contre la récidive.

Axe 1 Safe System - **Action 13** La Région organise un soutien financier pérenne, via le Fonds régional de Sécurité routière, pour les communes et les zones de police. La Région met à disposition des communes des marchés de type centrales d'achats

Dans le suivi de l'action 13 se retrouvent les points suivants :

- La troisième tâche de l'action 13 se décline comme suit : « *Subsides d'investissement aux communes : poursuivre et adapter le montant aux enjeux* ».

- Concernant les demandes de subsides 2023, 100 dossiers ont été reçus pour un budget total de 7,3 M € et 68 dossiers ont été acceptés pour 5,6 M € pour une enveloppe de 5,65 M €.
- Pour 2024, un budget de 5,6 millions a pu être conservé, soit un montant quasi identique à celui de 2023.

Sur base des trois points qui précèdent, des enjeux de Sécurité routière actuels et de la tendance des dernières années, la Commission juge utile d'augmenter les moyens afin d'atteindre l'objectif *vision zéro*.

Subséquent et quant au niveau du subside alloué aux zones de police, la Commission ose espérer que le montant alloué en 2024 sera au moins égal au montant de 2023.

Axe 2 Safe Speed

Axe 2 Safe Speed - **Action 14** Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales

La Commission accueille positivement, d'une part, la réalisation et la mise à disposition du Dashboard vitesse qui permettra aux coordinateurs de Sécurité routière communaux et à la police de prioriser le travail de sensibilisation et de sanction et, d'autre part, l'augmentation de la capacité du CRT (Centre régional de Traitement des amendes). En matière de sécurité, elle rappelle son soutien à la réduction de la marge de tolérance.

Axe 2 Safe Speed - **Action 15** Mettre en place une politique de tolérance zéro, homogène entre zones de police, dont les infractions constatées donnent toutes lieu à sanction

La Commission salue le projet pilote Tolérance Zéro mené par le SPF Justice, auquel Bruxelles Mobilité a participé, et les évolutions positives dans ce domaine. Faire de cette action, et de la tolérance zéro en matière d'excès de vitesse, une priorité lui semble en effet approprié.

En ce qui concerne la sanction automatique du GSM au volant, il est regrettable que le projet pilote fédéral n'ait pu aboutir. N'y a-t-il pas de solution(s) possible(s) pour contourner l'obstacle du RGPD ?

Ici encore, la Commission regrette que plusieurs tâches permettant de réaliser l'action 15 n'aient pu avancer faute de ressources humaines, ce qui est en contradiction quand on sait que la vitesse est une des trois principales causes d'accidents mortels.

Axe 3 Safe Street

Axe 3 Safe Street - **Action 17** L'inventaire des zones à concentration d'accidents est mis à jour tous les 2 ans ; elles sont étudiées, planifiées et leur résolution fait l'objet d'un suivi et d'une communication réguliers.

La prise en charge des ZACA (zones à concentration d'accidents) semble être devenue une priorité ; la Commission s'en réjouit. Elle note cependant qu'il existe un nombre de voiries sur lesquelles le volume de trafic est vraiment intense, alors que l'éclairage est mauvais, voire inexistant. Fort heureusement, l'action 19 vise à remédier aux défauts d'éclairage des traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que des carrefours mais la Commission regrette que ces projets soient de périmètres réduits, sans toujours considérer l'entièreté du problème.

Axe 3 Safe Street - **Action 18** Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70km/h.

La Commission tient ici à relever les efforts consentis dans la poursuite de la crédibilisation de la ville 30 et de la sécurisation des voiries à 50km/h ou 70km/h et encourage vivement à soutenir ce mouvement en 2024.

Axe 3 Safe Street - **Action 19** Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours font l'objet d'une sécurisation

La Commission se réjouit que l'ensemble (à quelques exceptions près) des traversées au niveau régional soient à présent équipées d'une zone de recul. Elle s'inquiète cependant que ce travail n'avance pas assez vite au niveau communal, notamment au vu de la lenteur de l'élaboration des plans d'actions communaux. Certaines communes semblent moins « jouer le jeu » de cette sécurisation. Quelle procédure est-elle prévue pour sanctionner les autorités communales qui refusent de sécuriser les traversées piétonnes sous prétexte de préserver du stationnement automobile en voirie ? Quels sont les leviers pour les inciter à faire le nécessaire ?

De plus, suivant le profil de la voirie, le recul de stationnement de 5 mètres ne suffit pas si par exemple une camionnette est stationnée. Certaines traversées mériteraient donc plus d'attention. Ce critère devrait être repris dans la fiche technique « traversée piétonne ».

Enfin, le code de la route n'impose qu'une interdiction de stationnement en amont des traversées mais pas en aval. Or, vu les sens uniques limités (SUL), il paraît également important de sécuriser l'aval des traversées. S'il est vrai que l'on recense moins de collisions piétons/cyclistes tant en nombre qu'en violence, le sentiment d'insécurité lié à ces risques de collisions est bien réel et doit être pris en compte pour favoriser et apaiser la cohabitation des tous les modes.

Axe 3 Safe Street - **Action 20** Les abords d'école offrent des conditions d'accès sûres, s'inscrivent dans des routes scolaires et s'intègrent progressivement dans leur quartier

L'action 20 est importante et la Commission est très satisfaite qu'autant d'abords d'écoles soient en cours de sécurisation. Les chiffres concernant les demandes de barrières permanentes sur les rues scolaires, à savoir 4 par an, semblent en revanche plutôt décevants, surtout comparés à la piétonnisation récente de plus de 200 « rues aux enfants »¹ (dont la moitié pour des écoles maternelles et élémentaires) à Paris. Y a-t-il une explication de la lenteur de ces avancées ? Est-il possible d'encourager les communes à postuler pour ce subside ?

Pour dépasser le stade de rues scolaires (fermeture ponctuelle), la Commission renvoie (notamment Bruxelles Mobilité) à son avis de mars 2023 et aux recommandations sur les kiss&ride, les « heart zones » et la mise en place de plans de circulation privilégiant les abords d'écoles.

L'Action 20 prévoit d'équiper toute nouvelle école d'un 'kit' standard de mise en conformité. En ce qui concerne les écoles qui existent déjà, comment sait-on qu'une école sur voirie communale doit être inspectée afin d'identifier des améliorations à apporter. Est-ce le rôle du coordinateur de Sécurité routière ?

¹ [Plus de 200 « rues aux enfants » dans Paris - Ville de Paris](#)

Axe 4 Safe behaviour

Axe 4 Safe behaviour - **Action 22** Améliorer les connaissances (des usagers de la route) et **Action 23** Améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en sécurité

La Commission salue les efforts déployés pour faire connaître le Code de la Route auprès des différents usagers, et notamment des usagers dits « faibles ». Elle regrette, en revanche qu'il ne soit pas fait référence, dans l'évaluation, à des principes fondamentaux pour une bonne cohabitation des différents usagers et l'atteinte de la *vision zéro*, tels que la hiérarchie des responsabilités (intégrée au code de la route, article 7.1) et le principe STOP.

Ainsi, s'il est indispensable de cibler les écoliers comme public à sensibiliser, il semble qu'il soit également important de cibler les usagers adultes (automobilistes, motards et cyclistes), afin de leur rappeler les règles à respecter à l'approche d'un abord d'école et des traversées piétonnes (respect et adaptation de la vitesse, priorité aux piétons, interdiction de s'arrêter sur les traversées piétonnes et de s'arrêter et/ou se stationner sur les zones de livraisons devant l'école, rues scolaires...) ou en matière de distance de sécurité lorsqu'un véhicule dépasse un cycliste, par exemple.

Par ailleurs, de (trop) nombreux automobilistes ne semblent pas comprendre le fonctionnement des zones de rencontre. Certaines communes françaises, comme Grandville en Normandie, se sont dotées de panneaux assez pédagogiques pour faire connaître le principe STOP en zone de rencontre. Un visuel exemplatif se trouve en annexe du présent avis. Il ne s'agit pas ici de rajouter encore des panneaux sur les trottoirs bruxellois déjà encombrés mais bien de s'inspirer de ce type de message dans les futures campagnes de sensibilisation et/ou pour fournir l'information indispensable à l'accompagnement du changement quand une telle zone est mise en place.

Axe 4 Safe behaviour - **Action 24** Sensibiliser sur les risques associés aux grands killers

Les grands killers sont sans conteste des sujets sur lesquels il faut communiquer régulièrement. Néanmoins la Commission se demande s'il n'y pas lieu aussi de prévoir un volet plus répressif pour les 3 grands killers (vitesse, assuétude, distraction)?

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 salue l'action spécifique de formation pour les usagers de camionnettes dans le secteur de la construction.

Cependant, et en lien avec les actions 22 et 23, la Commission s'interroge : quelles campagnes de sensibilisation sont-elles envisagées pour sensibiliser (tous) les chauffeurs professionnels (camionnette, camions, bus, taxis,...) sur les précautions à prendre vis-à-vis des usagers plus vulnérables?

Ne peut-on pas envisager une sensibilisation des professionnels, en complémentarité des efforts consentis pour sensibiliser notamment les cyclistes et les piétons à l'angle mort ? Et, à l'instar du programme de sensibilisation aux angles morts organisé en 2018 par l'UPTR (et qui a pu montrer ses effets positifs), (re)lancer un tel programme, pourquoi pas en conjuguant les efforts publics et privés ?

La Commission encourage par ailleurs d'autres opérateurs à suivre l'exemple de la STIB, qui a organisé des ateliers de mise en situation à destination des chauffeurs de bus et ce, pour réduire le nombre d'accidents avec des vélos.

Axe 4 Safe behaviour - **Action 26** Développer l'offre et le recours aux sanctions alternatives éducatives

Puisque cette action se situe à différents niveaux (fédéral, régional), la Commission se demande quel est son état d'avancement. Dans l'évaluation, on note que le démarrage de l'action 26 est lui aussi conditionné à l'arrivée de ressources humaines. La Commission déplore cet état de fait et presse pour que les recrutements soient effectués.

Axe 5 Safe Véhicule

Axe 5 Safe Véhicule - **Action 27** Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine

Le système de labellisation FORS semble être un bon levier pour mener à bien l'action 27. Où en est ce projet de labellisation ? Quel est l'horizon de déploiement ? Ce label est-il le meilleur instrument pour atteindre l'objectif de la *vision zéro* ? La Commission encourage ici une concertation avec le secteur du transport. Dans le cas contraire, qu'est-il prévu pour favoriser et soutenir cette démarche ?

Sans préjuger de la question de la responsabilité, et tout en actant une diminution du nombre de poids lourds dans l'espace public, et comme l'on sait que plus un véhicule est gros, lourd et rapide, plus les conséquences en cas d'accidents peuvent être graves, la Commission demande que cette action puisse être réalisée sans tarder. Elle demande aussi et ce, en lien avec les actions 22 et 23, à pouvoir disposer de chiffres récents sur la part de kilomètres parcourus en région bruxelloise (tous types de véhicules) et les accidents avec dommages corporels (en ce compris le nombre de victimes).

Axe 5 Safe Véhicule - **Action 28** Renforcer le rôle d'exemple de Bruxelles Mobilité, en promouvant, pour les flottes publiques, l'acquisition de véhicules équipés ou aménagés en vue de favoriser la sécurité routière des autres usagers

L'action 28 peut couvrir la notion de Direct Vision (équipement caméra permettant une visibilité à 360°). L'action 28 ne concernant que les véhicules appartenant aux entreprises publiques. Pour la favoriser pour les camions (privés) circulant à Bruxelles la Commission renvoie à l'action précédente.

Axe 5 Safe Véhicule - **Action 29** Mettre en place les conditions nécessaires à l'utilisation du système ISA (Intelligent Speed Assistance)

Depuis le 01/07/2024, les véhicules neufs sont équipés d'ISA (intelligent speed adaptation). La réglementation européenne laisse la liberté aux constructeurs de choisir la manière dont les véhicules identifient la limite de vitesse (lecture des panneaux avec une caméra, ou via la localisation GPS). A Bruxelles, depuis l'instauration de la ville 30, tous les panneaux 30 ont été retirés. Concrètement, cela veut dire que les véhicules qui identifient les limites de vitesse par caméra seront en incapacité de le faire sur toutes les voiries à 30km/h étant donné l'absence des panneaux. Quelles sont les mesures prévues par l'administration pour faire face à ce cas de figure ?

Axe 5 Safe Véhicule - **Action 30** Prospective sur la micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et d'anticiper les nouveaux risques en termes de sécurité routière

La Commission salue le fait que la sécurité routière ait été intégrée dans les critères d'attribution de l'appel à candidatures pour les services de cyclopartage, lors de l'appel d'offres aux opérateurs. Cependant, elle observe qu'il faut encore insister auprès des opérateurs actifs sur le respect des points suivants :

- Une personne maximum sur une trottinette
- Vérification de l'âge limite
- Stationnement en dehors des drop zones : Dans la pratique, il est toujours possible de terminer sa course en dehors des zones.

Annexe



Illustration : totem d'une zone de rencontre en cœur de ville de Grandville en Normandie