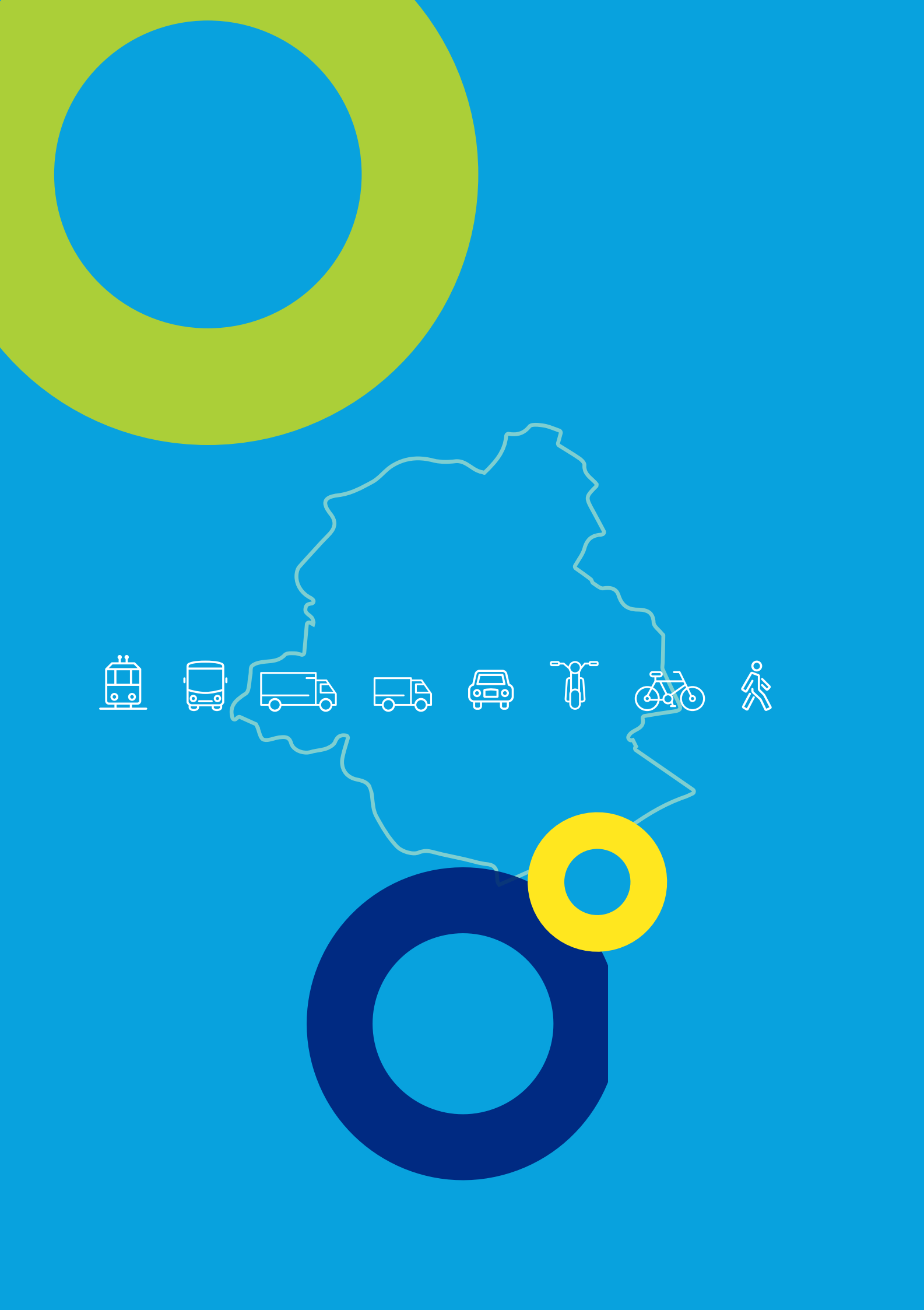


Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



Préface

Iwona. Fred. Stephanie. Alfredo. Keziban. Dariana. Quelques-uns des noms gravés dans notre mémoire.

Un policier. Un homme sans domicile fixe. Une journaliste. Un fils d’ambassadeur de dix ans. Une jeune chanteuse. Derrière les statistiques des morts sur nos routes se cachent de nombreuses vies qui ne seront plus jamais les mêmes. Chaque mort sur la route laisse sa marque et nous fait ressentir à la fois la colère, l’impuissance et la tristesse. Les survivants sont marqués à vie par des blessures. Chaque victime suscite donc de multiples pertes.

Éviter ces pertes : tel est l’objectif de ce plan. Avoir beaucoup moins de victimes de la route dans la région de Bruxelles-Capitale, au plus vite possible. Et d’ici 2030 l’objectif est de ne plus avoir de mort ni de blessé grave sur nos routes. C’est ce qu’on appelle la «vision zéro». Des villes comme Oslo et Helsinki montrent que c’est parfaitement réalisable. Pas du jour au lendemain, pas avec une seule solution miracle, pas avec une liste de demi-mesures. Mais bien avec un ensemble cohérent de mesures efficaces, comme dans ce plan d’action.

Ce plan a vu le jour grâce à la collaboration entre de centaines de personnes et d’associations. Le processus a pris du retard à cause de la crise covid-19, mais a néanmoins permis de réunir les idées et l’expertise de nombreux citoyens, fonctionnaires, politiciens, membres de la société civile, juristes, policiers, ingénieurs, etc. L’ensemble de ces rencontres a alimenté ce plan. Dans toutes les propositions qui sont ressorties des échanges, un choix a été fait pour les actions qui ont le plus grand impact sur la sécurité routière à Bruxelles. Mais chaque contribution a permis de renforcer le plan. Et bien sûr, les échanges d’idées et les rencontres au sujet de la sécurité routière ne s’arrêteront pas ici.

Ce plan marque un début, un feu vert. Il reste du chemin à accomplir. Un grand nombre de travaux sont déjà en cours : sécuriser des passages piétons, de nouveaux radars, des mailles apaisées, la ville 30, ... L’essence de ce plan est qu’il définit clairement l’orientation et les priorités. Il constitue une base de collaboration et met en avant la seule ambition acceptable dans notre Région en matière de sécurité routière : zéro mort et zéro blessé grave sur nos routes.

Je remercie sincèrement tous les participants au projet. Les communes, le parquet, la police, les associations de citoyens et de la société civile, les administrations régionales. Chacun est sorti de sa zone de confort, ce qui est nécessaire mais pas toujours facile. Je remercie également Bral, Filter Café Filtré et Heroes for Zero, les organisateurs d’une trajet parallèle : L’Autre Atelier. Ils ont enrichi les échanges en organisant des visites sur le terrain et en invitant des experts étrangers, en élargissant ainsi nos horizons. Merci pour votre engagement sans faille.

Avant tout, je suis reconnaissante aux personnes qui travaillent chez Bruxelles Mobilité, en particulier à la cellule Sécurité Routière. Elles ont coordonné l’ensemble du projet, en collaboration avec Tridée, et ont élaboré ce plan. Tout comme les autres participants, elles continueront à veiller à la mise en œuvre et l’évaluation du plan. Pour évoluer vers une ville dans laquelle il ne subsistera que des rues sûres.

Afin que chacun puisse se déplacer sans souci. Et pour que la liste des noms des victimes ne continue pas de s’allonger. Vision zéro : zéro mort et blessé grave dans notre ville.

Elke Van den Brandt,
Ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de la Sécurité routière



Introduction

• Un nouveau Plan d'actions, dans la continuité du précédent	9
• Un parcours de co-construction	9
• Vision/Objectif Zéro tué et blessé grave pour Bruxelles	10
• Les principes de base de l'objectif zéro tué et blessé grave en Région de Bruxelles-Capitale	11
• Une responsabilité partagée, mais différente, entre les usagers	12
• La Ville 30, première action fondamentale vers l'objectif zéro tué et blessé grave	14
• Le cadre de Good Move	15

Les challenges

• Les leçons du précédent plan d'actions pour la sécurité routière (2011-2020) de la Région de Bruxelles-Capitale :	19
• L'état des lieux de la sécurité routière en RBC	20
• Les objectifs 2030	22

La structure du Plan d'actions 2021-2030

1 SAFE System

Les principes du SAFE SYSTEM	32
------------------------------	----

La fondation du SAFE SYSTEM	33
-----------------------------	----

• 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 Sécurité routière régional	33
• Action 2 : La mise en œuvre du Plan d'Actions Régional est régulièrement suivie via les indicateurs prévus ACTION PRIORITAIRE	33
• Action 3 : Le citoyen et les partenaires institutionnels sont régulièrement consultés, et de manière représentative, sur le thème de la sécurité routière	34
• Action 4 : Le Parquet et les Tribunaux de police sont en mesure de traiter les infractions constatées	34
• Action 5 : Les comportements associés à de la délinquance routière sont identifiés et effectivement pris en charge de manière ciblée et adaptée. ACTION PRIORITAIRE	35
• Action 6 : La formation et la sensibilisation de tous les agents de police aux problématiques de la sécurité routière sont améliorées.	35

La mise à disposition des données

• Action 7 : Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières ACTION PRIORITAIRE	36
• 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	36

Le suivi post-collision

Action 9 : Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et à l'établissement d'un rapport post-collision (Région et communes) ACTION PRIORITAIRE	37
• Action 10: Les victimes d'accidents de la circulation et leurs proches sont accompagnées	37
• Action 11 : Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée	38
• Action 12 : Développer de nouvelles sanctions	38

Le soutien des pilotes et partenaires	39
• 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 (Etudes- Travaux (fourniture-pose)) ACTION PRIORITAIRE	39

2 SAFE Speed

Le pourquoi	
• Action 14 : Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales ACTION PRIORITAIRE	42
• Action 15 : Mettre en place une politique de sanctions strictes et homogènes entre zones de police	42
• Action 16 : Communiquer sur les contrôles, le pourquoi des contrôles, les lieux de contrôle	43

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 ACTION PRIORITAIRE	45
• Action 18 : Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70 km/h ACTION PRIORITAIRE	46
• Action 19 : Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours font l'objet d'une sécurisation (issu du workshop) ACTION PRIORITAIRE	47
• 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) ACTION PRIORITAIRE	48
• Action 21 : Le recours aux aménagements de type « urbanisme tactique » est facilité et encouragé.	49

4 SAFE BEHAVIOUR

Le pourquoi	
• Action 22 : Améliorer la connaissance des règles du Code de la route	51
• Action 23 : Améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en sécurité	51
• Action 24 : Sensibiliser sur les risques associés aux grands "killers" de la route	52
• Action 25 : Sensibiliser les usagers de camionnettes, ainsi que les autres usagers, sur les risques associés à ce type de véhicule.	58
• Action 26 : Développer l'offre et le recours aux sanctions éducatives	58

5 SAFE VEHICLE

• Action 27 : Développer un système de labellisation du transport de marchandises, FORS (véhicules et conducteurs)	60
• 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.	62
• Action 29 : Mettre en place les conditions nécessaires à l'utilisation du système ISA (Intelligent Speed Assistance) ACTION PRIORITAIRE	64
• Action 30 : Prospective sur la micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et anticiper les nouveaux risques en terme de sécurité routière.	65



6 SAFE City

• GOOD NEIGHBOURHOOD, encadrer la mobilité dans les quartiers et améliorer la qualité de vie des habitants ;	66
• GOOD NETWORK organiser les réseaux de transport et assurer un service performant	67
• GOOD CHOICE orienter les choix individuels et collectifs, sans nuire à la liberté de chacun	68
• GOOD PARTNER assurer une gouvernance partenariale du plan de mobilité	69
• GOOD KNOWLEDGE mettre à jour les données de mobilité et évaluer régulièrement le plan Good Move	69
• Annexes 1 > 31	71

Annexes

Introduction

Un nouveau Plan d'actions, dans la continuité du précédent

L'objectif du Plan d'actions 2011-2020 s'inscrivait dans la démarche de la vision partagée par la Commission européenne « de maintenir l'objectif consistant à réduire de moitié, par rapport à l'année 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne »¹.

En élargissant ce concept au nombre de blessés graves, la Région s'était donc fixé comme objectif un maximum 12 décédés (30 jours) et 68 blessés graves pour l'année 2020.

Malheureusement, ces chiffres n'ont pas été atteints. Néanmoins, de nombreux enseignements, décrits plus loin dans ce document, ont été retiré du plan 2011-2020.

De plus, avec l'adoption du Plan régional de Mobilité 2020-2030 (GoodMove) et la mise en œuvre de sa première mesure forte, « la Ville 30 », le présent plan d'actions connaît une réelle opportunité d'atteindre les objectifs qu'il se fixe et ne manque pas d'ambition. Enfin, ce plan est basé sur le principe de « Vision Zéro », comprenez zéro morts en zéro blessés graves sur nos routes à l'horizon 2030.

Pour ce faire, les objectifs décrits dans le présent plan sont tous opérationnalisés et déclinés en fiches « actions », lesquelles sont regroupées dans la partie « annexes » de ce document.

Un parcours de co-construction

La définition du présent plan a été réalisée dans le cadre des États Généraux de la sécurité 2020, et 2021 lancés officiellement le 16 janvier 2020 par la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, Madame Elke Van den Brandt et Monsieur Christophe Vanoerbeek, Directeur général de Bruxelles Mobilité.

Plus de 200 professionnels de la sécurité routière de notre Région ont été invités à travailler en sous-groupes, durant plusieurs journées consacrées, sur base de trois clusters qui regroupaient les actions liées à l'infrastructure, aux comportements, ainsi qu'à la gouvernance. La finalité de ces différents workshops était de définir, ensemble, les objectifs (stratégiques) prioritaires, d'en identifier les ambitions, et enfin, de décrire des actions-clés par objectifs permettant de rejoindre les buts fixés.

D'autre part, un parcours citoyen appelé « L'Autre Atelier » a été mis en place et piloté par plusieurs acteurs du monde associatif (door Bral, Heroes for Zero en Café Filtré/Filtercafé). Le but étant de ne pas rédiger un plan d'actions en chambre, mais de faire remonter les préoccupations citoyennes depuis leur expérience d'usagers du quotidien. Ce trajet complet s'est intéressé à ce qui se faisait dans d'autres grandes villes (benchmarking de Paris, Oslo et Berlin), il s'est ensuite plongé dans la réalité de l'aménagement bruxellois lors des parcours «Boots on the ground» à Ganshoren, Saint-Gilles et Evere, a amené les citoyens à participer aux ateliers des « professionnels de la sécurité routière » énoncés plus haut, et enfin, à se pencher sur la manière dont pouvaient être proposées des solutions spatiales pour davantage de sécurité routière à Bruxelles. Le parcours de « L'Autre Atelier » a donné lieu à un mémorandum avec 9 recommandations concrètes².

Les outputs de ces deux parcours, « professionnel » et « citoyen », ont été évalués et ont nourris une première version du Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030. Version qui a ensuite été soumise pour remarques à l'ensemble des organisations participant au processus, ainsi qu'aux membres de la Commission Régionale de Mobilité.

Les centaines de remarques reçues en retour ont toutes été analysées et ont nourri, le cas échéant, la version finale de ce Plan qui a donc été co-construit, jusqu'aux aspects opérationnels, avec les différents partenaires impliqués. Il est évident que, même si aucun partenaire n'est responsable de l'ensemble du résultat final, la contribution de chacun d'eux a permis la construction d'un plan plus solide.

¹ Commission européenne, «Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», 20 juillet 2010, COM(2010) 389 final.

² Disponible sur <https://bral.brussels/fr/artikel/bevond-vision-zero>



Vision/Objectif Zéro tué et blessé grave pour Bruxelles

En 2019, à l'occasion de la Déclaration de politique générale, le Gouvernement bruxellois prend clairement position pour orienter la politique de sécurité routière vers la Vision Zéro.

« Le Gouvernement défend la Vision Zéro : zéro tué et zéro blessé grave est en effet le seul objectif acceptable. (...) »

L'objectif zéro tué et blessé grave est coulé dans le Plan régional de mobilité Good Move, approuvé définitivement par le gouvernement en mars 2021, et ses cartes le 15 juillet 2021.

Cet objectif de zéro tué et blessé grave s'inscrit également dans l'ensemble des engagements internationaux comme la Déclaration de Stockholm du 20 février 2020 (<https://www.roadstafetysweden.com/contentassets/b37f-0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>) ainsi que dans les objectifs européens de réduction du nombre de victimes de la route à l'horizon 2030.

Des plans de sécurité routière dont le principe de base est la Vision Zéro, et qui ont en partie inspiré les mesures de ce plan d'actions sont déjà en œuvre à Oslo, Helsinki, ou sont en cours de réalisation comme à Londres. Et ces plans portent leurs fruits. La Ville d'Oslo frôle actuellement de très près cet objectif de zéro tué et blessé grave et l'a déjà atteint une première fois en 2019. Cet objectif ne doit donc pas être considéré comme un slogan ou un idéal lointain : il est atteignable et réalisable.

Lors des consultations menées durant les travaux des ateliers des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-capitale (Ateliers Be.Smart), l'ensemble des partenaires, zones de police, communes, associations, collectifs de citoyens (notamment via les travaux de l'Autre Atelier organisé par les associations Heroes for Zero, Bral et Café Filtré), et administrations, ont réaffirmé l'absolue nécessité de poursuivre et d'atteindre cet objectif à l'horizon 2030.

La transposition du concept de Vision Zéro à l'objectif zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030 dans les pratiques régionales consiste à construire et entretenir un système de transport et un espace public sûrs qui tiennent compte, d'une part, de la vulnérabilité de l'être humain, et d'autre part, des erreurs que ces êtres humains commettent inévitablement, en améliorant les connaissances, les aptitudes et les attitudes dans le trafic.



Les principes de base de l'objectif zéro tué et blessé grave en Région de Bruxelles-Capitale

- Les décès sur la route ne sont pas une loi de la nature : nous pouvons les éviter ;
- Le risque encouru par les usagers³ doit être réduit au minimum ;
- Le niveau de violence qui peut être supporté par le corps humain est le paramètre de base pour établir le risque acceptable ;
- Les erreurs des usagers, peu importe leur responsabilité dans la collision, ne peuvent pas être sanctionnées par un décès ou des blessures graves ;
- Les erreurs des usagers doivent être prises en compte dans le système, que ce soit les erreurs liées aux attitudes, au manque de connaissances du code de la route, à l'aptitude ou encore à des actes volontaires ;
- L'espace public est à la fois le théâtre de la vie locale et économique et le support du système de transport. Il doit permettre aux trois fonctions de cohabiter harmonieusement, conformément au plan Régional de développement durable approuvé par le Gouvernement en 2018 ;
- La sécurité routière est une responsabilité partagée. Plus l'impact de nos décisions sur la sécurité des autres est important, plus notre responsabilité est grande. Cela vaut pour le simple citoyen, mais tout autant pour les législateurs, les dirigeants politiques, la police, les tribunaux, les concepteurs de routes, les constructeurs automobiles, etc.
- La sécurité routière est un bien commun auquel l'ensemble des participants au système de transport et à la vie locale peuvent/doivent contribuer, chacun à son propre niveau de responsabilité et dans la limite de ses capacités.

³ Le terme « usager » fait référence à l'ensemble des modes de déplacement et il inclut les personnes à mobilité réduite.

Une responsabilité partagée, mais différente, entre les usagers

Le risque n’est pas réparti actuellement de manière équitable. Il n’est pas socialement acceptable que les usagers les plus vulnérables, qui occasionnent le moins de blessures à autrui, soient plus exposés aux accidents graves que ceux qui sont à l’origine de la majorité des blessures, et ce indépendamment de la notion de la responsabilité des parties dans l’accident.

Si tous les usagers commettent des erreurs en se déplaçant, elles n’ont pas toutes les mêmes conséquences en termes de gravité ou de risque pour autrui. Cette notion de responsabilité du plus “fort” envers le plus faible est intégrée dans le Code de la route depuis 2004, article 7.1 :

Sans préjudice du respect des dispositions du présent règlement, le conducteur ne peut mettre en danger les usagers plus vulnérables, tels notamment les cyclistes et les piétons, en particulier lorsqu’il s’agit d’enfants, de personnes âgées et de personnes handicapées.

Il en résulte que, sans préjudice des articles 40.2 et 40ter, 2^e alinéa, tout conducteur de véhicule est tenu de redoubler de prudence, en présence de tels usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible, en particulier sur une voie publique telle que définie à l’article 2.38.



Des statistiques d’accidents de roulage, on peut identifier les différentes parties impliquées dans un accident grave en Région de Bruxelles-Capitale (2015-2019) et établir leur statut soit de victime, soit d’opposant. Les dénominations “victimes” versus “opposants” ne donnent pas d’information sur la responsabilité des parties impliquées dans la collision.

On peut ainsi observer que la grande majorité des accidents graves impliquent au moins un conducteur de voiture. Les poids lourds sont également fortement concernées. Les actions visant tant le comportement (sensibilisation et contrôle) de ces usagers que l’amélioration de l’infrastructure mise à disposition en intégrant le risque causé par la mise en circulation de ces véhicules, auront un impact sur l’ensemble des usagers.

Les chiffres bruxellois qui servent à cette analyse sont petits, en terme absolu. Néanmoins, ils confirment les tendances soulignées par la Commission européenne dans une étude portant sur l’année 2019, et qui concerne tous les pays européens confondus : les principales causes de décès sur la route impliquent des voitures comme opposant (ou des automobilistes sans opposants)⁴.

Victimes

Autre												1	
Tram												1	
Bus				1									
Camion													
Camionnette						1						1	
Voiture	1				5	2	2					13	3
Cyclomoteur /moto					11	1	1			1		5	1
Vélo					4		2					1	
Piéton				2	26	1	5	5	2	1			7

Opposants

- Piéton
- Vélo
- Cyclomoteur /moto
- Voiture
- Camionnette
- Camion
- Bus
- Tram
- Autre
- Sans opposant
- Plus d'un opposant

Note : l’opposant d’une personne tuée est défini comme autre participant dans les accidents impliquant deux participants. Ce tableau n’indique pas quelle partie a causé l’accidents.

⁴ Commission Européenne, “Road safety: European Commission rewards effective initiatives and publishes 2020 figures on road fatalities”, 18/11/2021. https://transport.ec.europa.eu/news/road-safety-european-commission-rewards-effective-initiatives-and-publishes-2020-figures-road-2021-11-18_en

La Ville 30, première action fondamentale vers l'objectif zéro tué et blessé grave

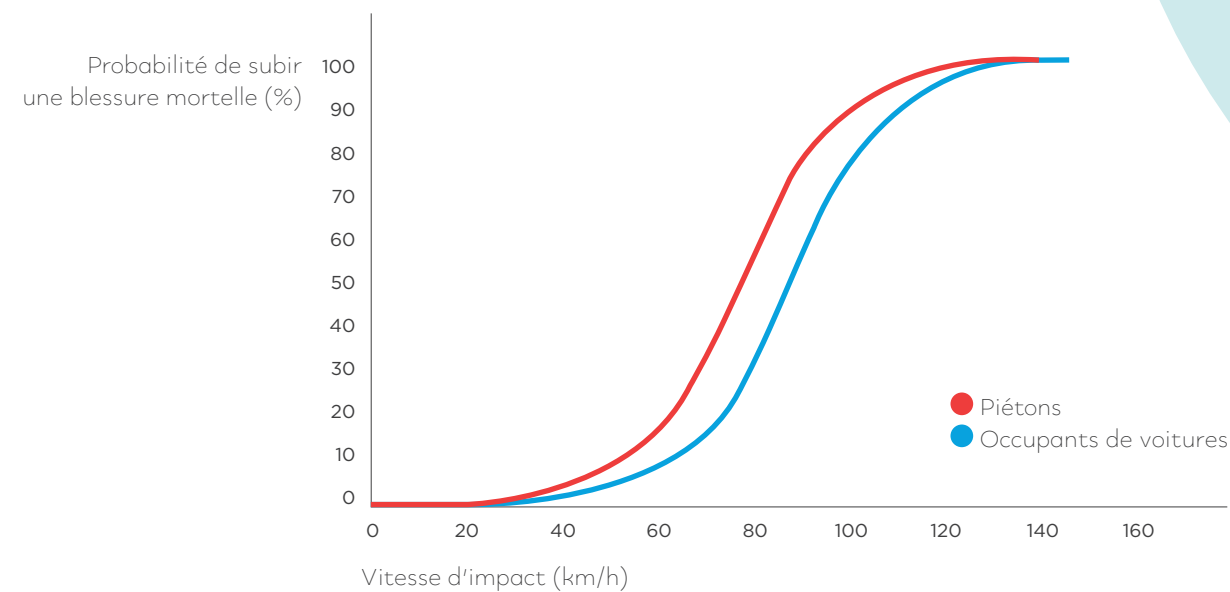
Le Gouvernement bruxellois, en approuvant l'entrée en vigueur de la Ville 30 au 1er janvier 2021, a mis en place la première des conditions de réalisation de cet objectif. Comme prévu dès le départ du projet, le déploiement complet de cette mesure sera poursuivi tant dans le cadre de Good Move (Plan régional de mobilité) que de ce nouveau Plan d'Actions régional Sécurité routière.

Le niveau de violence qui peut être supporté par le corps humain est le paramètre de base pour établir le risque acceptable

Tous les usagers ne sont pas égaux face aux chocs. Le niveau de violence acceptable par le corps humain dépend de plusieurs facteurs, la vulnérabilité propre à l'être humain (âge, taille, état de santé ...) et celle liée à son mode de déplacement (présence ou pas de carrosserie, etc.).

Probabilité de subir une blessure mortelle en fonction de la vitesse d'impact

(Source : U.S. Department of transportation (2005) and Rosén and Sander (2009))



La violence du choc en cas d'accident ou l'énergie libérée (E) dépend très fortement de la vitesse (v) au moment de l'impact et de la masse des usagers (m), dont celle de la masse des véhicules en présence, selon la formule $E = \frac{m \cdot v^2}{2}$.

Agir sur ce niveau de violence passe donc obligatoirement en partie par la modération des vitesses pratiquées.

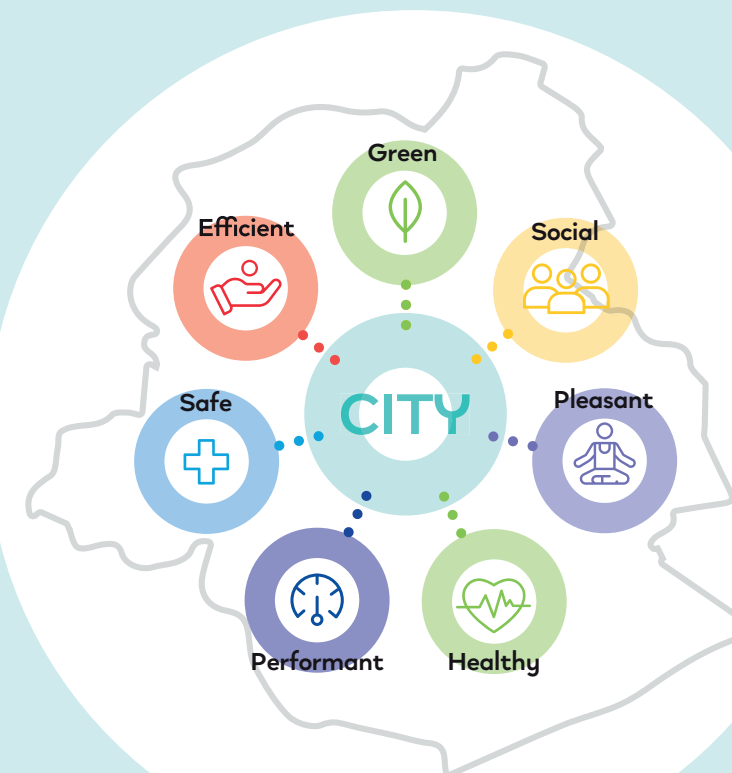
Enfin, la diminution de vitesse à 30km/h permet d'atteindre pour les usagers plus vulnérables, le risque auquel étaient exposés les usagers les moins vulnérables jusqu'ici.

Si les premiers retours établis pour la Région de Bruxelles-Capitale en mars 2021 semblaient encourageant pour la sécurité routière, il faut rester prudent particulièrement dans le contexte sanitaire de 2021. Un monitoring très régulier, tous les 3 mois, de l'évolution des statistiques d'accidents est pratiqué et l'évolution des vitesses pratiquées est mesurée chaque année.

Le cadre de Good Move

La sécurité routière a pris une place importante dans l'élaboration du Plan régional de Mobilité "Good Move". Le présent plan d'actions qui se focalise sur les actions à haut potentiel de réduction du nombre de victimes, s'ancre donc sur une série de décisions en termes de choix de mobilité pour le futur.

Ainsi la City Vision, à la base du plan Good Move, intègre la notion de la sécurité routière via la dimension "SAFE, Assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes".

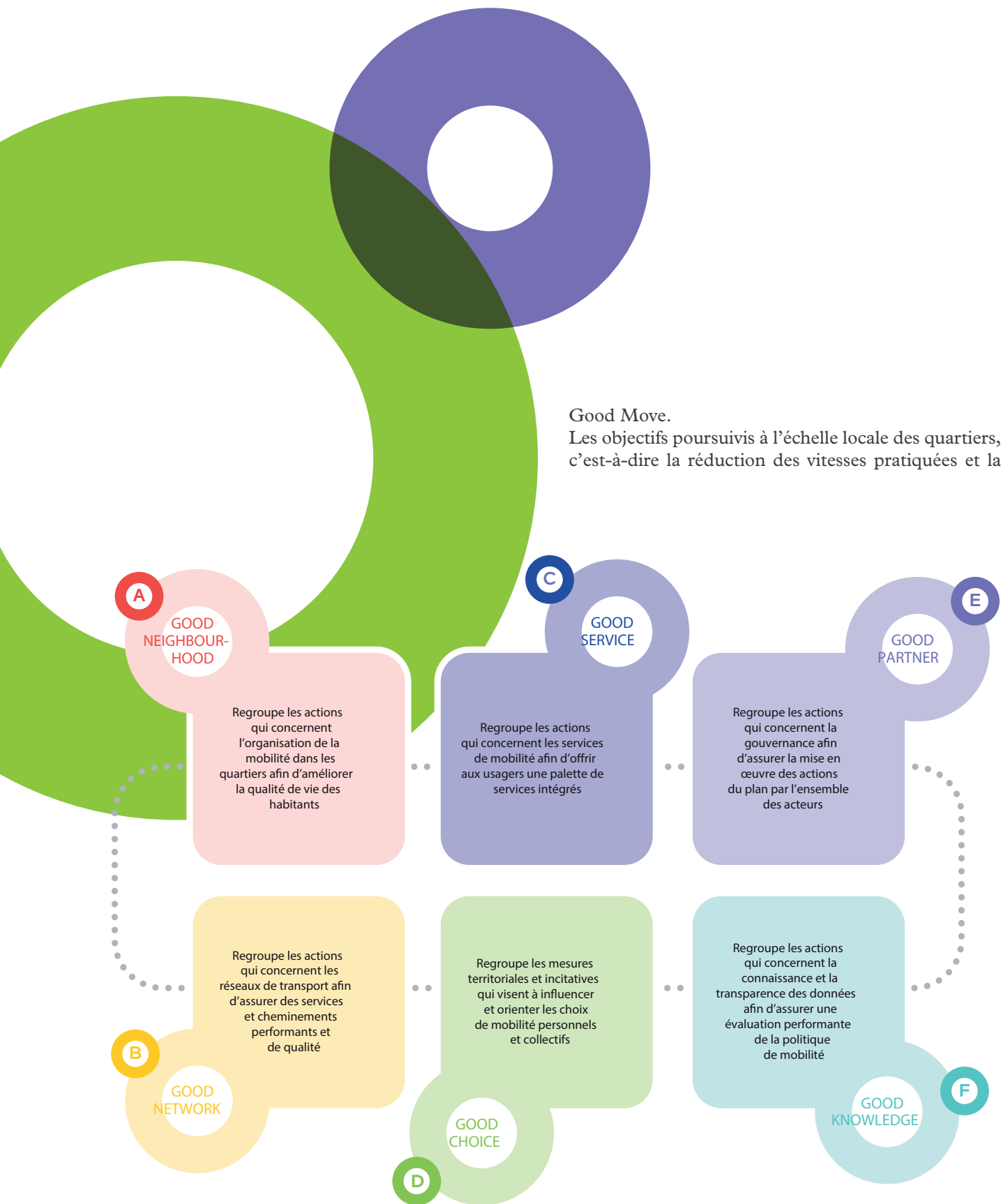


Outre les objectifs généraux de Good Move, qui comprennent la création de quartiers à apaisés (faible trafic) et un transfert modal de l'usage individuel de véhicule motorisé vers les déplacements partagés ou actifs, le Plan régional de Mobilité (Good Move) contient les objectifs suivants, spécifiques à la sécurité routière⁵ :

- Réaffirmer l'enjeu régional de sécurité routière et inscrire la Région dans la Vision zéro (zéro tué et zéro blessé grave à l'horizon 2030) ;
- Diminuer fortement le nombre de tués et de blessés sur les voiries de la Région conformément au Plan d'actions régional de sécurité routière ;
- Faire baisser les vitesses de circulation moyennes sur l'ensemble des voiries, tous réseaux confondus, par le contrôle-sanction, l'infrastructure et la sensibilisation ;
- Poursuivre la sécurisation des infrastructures existantes et concevoir les nouveaux aménagements en intégrant la sécurité de tous les usagers ;
- Faire évoluer les comportements des usagers, identifier et communiquer sur les comportements dangereux et mettre en exergue les comportements prudents ;
- Infléchir la tendance à acquérir des véhicules plus grands et plus larges ;

Cette vision a été déclinée de manière transversale entre les 6 programmes d'actions développés dans le plan

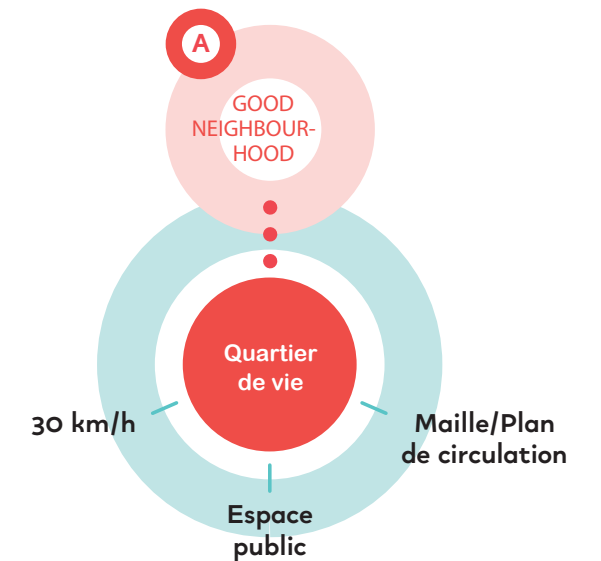
⁵ Objectifs SAFE du Plan GoodMove, p.53. https://mobilité-mobilité.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf



mise en œuvre de quartiers calmes et apaisés (mise en œuvre des mailles), auront et ont déjà un impact sur la sécurité routière sans la mise en œuvre de mesures spécifiques issues d'une politique de sécurité routière au sens strict.

De même la diminution globale des kilomètres parcourus projetée dans Good Move (- 4% globalement et -34% sur les axes locaux) à l'horizon 2030, participe également à cette amélioration de la sécurité routière.

Ces actions sont déjà en cours de réalisation au moment de la rédaction du présent plan d'actions. Il y a donc lieu de capitaliser les efforts déjà réalisés et de faciliter, voire accélérer, leur mise en œuvre au travers des actions décrites dans les pages suivantes.



Les challenges

Les leçons du précédent plan d'actions pour la sécurité routière (2011-2020) de la Région de Bruxelles-Capitale :

En 2011, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le précédent Plan d'actions régional pour la sécurité routière. Il inclut le principe de la « vision zéro » et fixe comme principal objectif de « réduire de 50 % le nombre de décès (30 jours) et de blessures graves d'ici 2020. Cela correspond à un maximum de 12 décès 30 jours et 68 blessures graves »⁶. Pendant la période du plan d'action, le nombre de décès et de blessures graves a diminué (voir page suivante), mais l'objectif n'a pas été atteint. Nous en tirons quelques leçons.

Mener une politique de sécurité routière demande des budgets spécifiques.

À l'origine du précédent plan, aucun budget n'était spécifiquement alloué à la politique de sécurité routière. Cela n'a été le cas qu'à partir de 2014 lorsque cette compétence a été régionalisée et qu'un Fonds de sécurité routière régional bruxellois a été créé. Une redistribution de ce Fonds aux partenaires (communes, zones de police, associations) permet de multiplier les actions visant à améliorer la sécurité routière.

Les ressources humaines des pilotes et partenaires des actions doivent être à la hauteur des ambitions.

Quelques années après l'entrée en vigueur du précédent plan, la sixième réforme de l'Etat (article 25 de la Loi spéciale relative à la Sixième Réforme de l'Etat, du 6 janvier 2014) a attribué aux Régions des compétences supplémentaires liées à la sécurité routière. Les besoins en personnel, dans ce cadre, n'ont pas toujours été rencontrés.

Les actions doivent être opérationnalisées, avec la définition de pilotes, partenaires et moyens budgétaires ; elles doivent intégrer un processus d'évaluation et être dotées d'indicateurs.

Afin de permettre un suivi régulier du plan d'actions, des indicateurs doivent être choisis : indicateurs de réalisation pour le suivi de la mise en œuvre des actions et indicateurs d'impact pour le suivi de l'efficacité des actions sur les données d'accidents.

Les actions doivent être priorisées selon leur impact sur l'objectif zéro tué et blessé grave.

Afin d'atteindre une réelle inflexion à la baisse de la courbe annuelle des accidents, il est nécessaire, durant les premières années de la mise en œuvre de ce plan de mettre l'accent sur les actions les plus impactantes quant à la diminution du nombre de victimes et d'accidents. Des actions prioritaires doivent donc être identifiées.

⁶ Plan d'action régional Sécurité Routière de la Région de Bruxelles-Capitale, 2011, p.9.

L'état des lieux de la sécurité routière en RBC

En 2019, la Région a malheureusement eu à déplorer 19 tués (30 jours) et 176 blessés graves, contre 159 blessés graves et 15 tués (30 jours) en 2020⁷. Cette diminution doit évidemment tenir compte du contexte particulier lié à la crise du Covid-19, mais doit également être perçue comme le résultat des politiques menées en matière d'infrastructures sûres, de contrôles-sanctions, et de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière dans notre Région. Ces chiffres englobent des réalités différentes : la répartition entre victimes est différente selon la gravité de la collision. Ainsi, les occupants de voitures représentent le plus grand nombre de victimes,

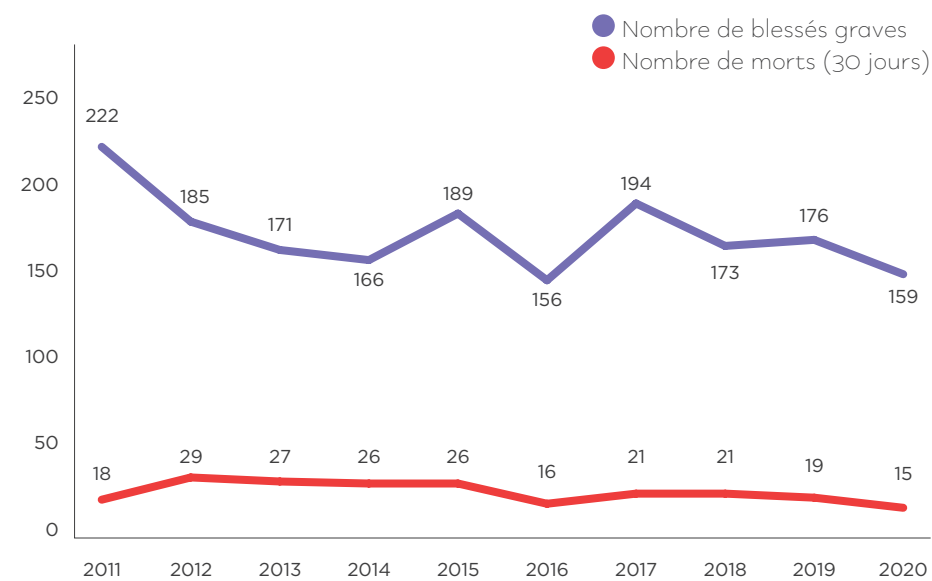
toutes gravités confondues, suivis par les piétons, les usagers de deux-roues motorisés, et enfin les cyclistes.

Par contre, le classement est différent si l'on se focalise sur les victimes tuées ou gravement blessées. Dans ce cas, ce sont les piétons qui sont les premières victimes, suivis des occupants de voitures, des conducteurs de deux-roues motorisés et enfin des cyclistes.

⁷ Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Bruxelles Mobilité

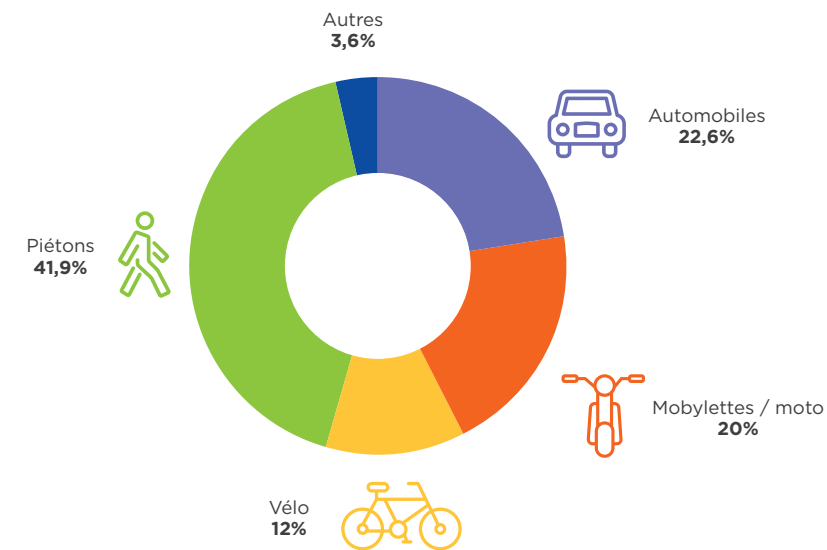
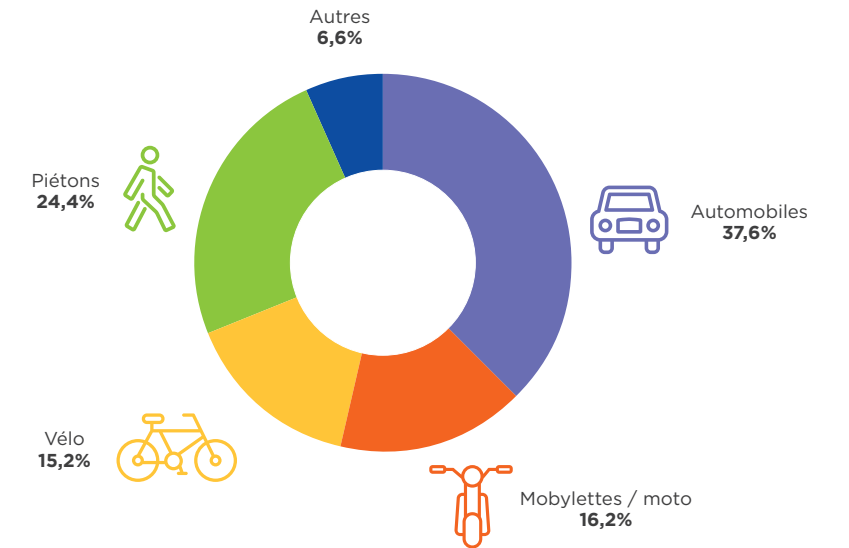
Evolution du nombre de victimes tuées et blessés graves (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



Victimes par mode, toutes gravités confondues (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/
DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



Victimes tuées et blessés graves, par modes (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/
DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



Les objectifs 2030

Réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant des piétons

De 2017 à 2019, 240 piétons ont été tués ou gravement blessés sur le territoire régional et 3018 ont été légèrement blessés⁸. Les piétons sont les premières victimes tuées et blessées graves en valeur absolue. La gravité des collisions (rapport entre le nombre d'accidents graves et le nombre total d'accidents) impliquant des piétons reste donc élevée même si celle-ci tend à régresser ces dernières années. La masse de l'opposant et sa vitesse au moment de l'impact sont déterminantes pour la gravité des accidents impliquant des piétons.

Ces collisions ont forcément, dans la majorité des cas, lieu lors d'une traversée.

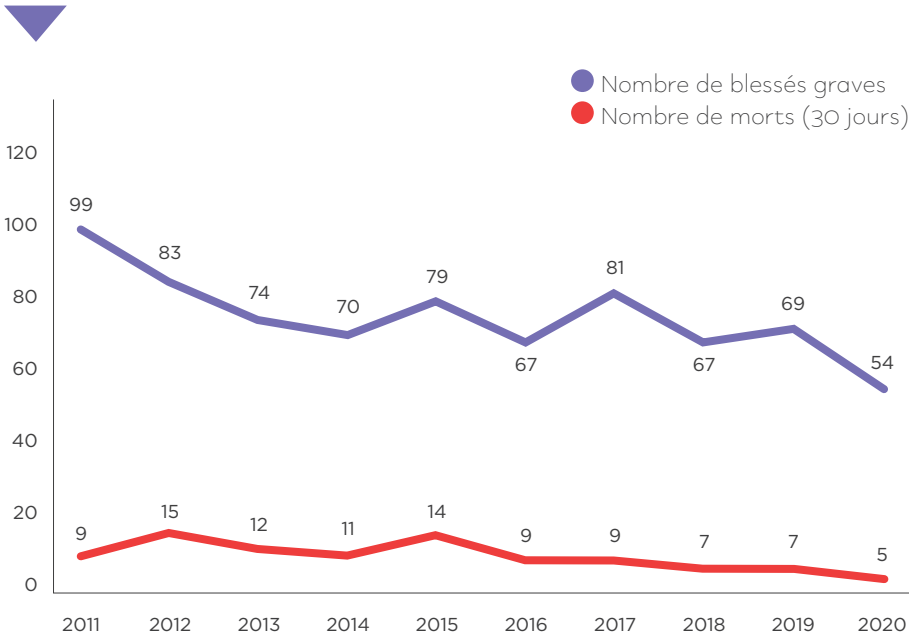
Infléchir l'augmentation du nombre de collisions impliquant des cyclistes

Si l'augmentation du nombre de cyclistes est continue depuis plusieurs années déjà, la crise sanitaire récente a très largement renforcé l'attractivité des déplacements à vélo au sein de la Région. Or, on sait qu'en l'absence de mesures adéquates, toute augmentation en nombre d'usagers, en l'occurrence ici des cyclistes, peut se traduire assez inévitablement par une augmentation du nombre d'accidents les impliquant.

Les statistiques d'accidents cyclistes, particulièrement les collisions aux conséquences légères, sont biaisées par un sous-enregistrement chronique, ce qui entraîne une sous-estimation du nombre de victimes.

Evolution du nombre de victimes piétons, blessés grave et tués 30 jours (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



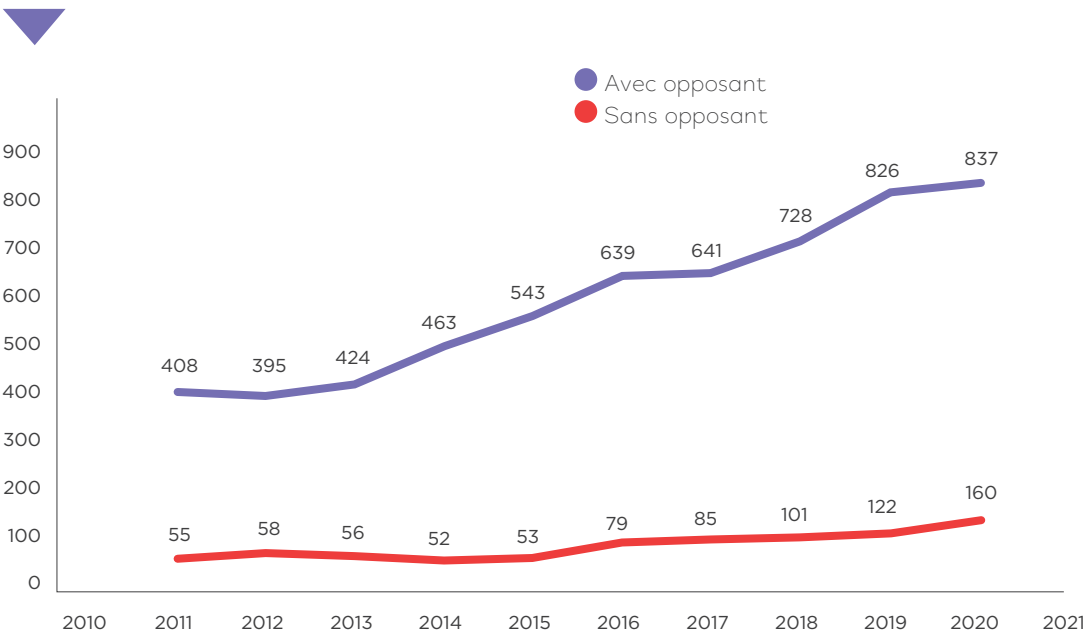
⁸ Définitions : **Tué 30 jours**: Toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident. **Blessé grave** : toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus de 24 heures. **Blessé léger** : toute personne blessée dans un accident de la circulation et à laquelle ne s'appliquent pas les qualificatifs de blessé grave ou de blessé mortellement.

Les collisions impliquant des cyclistes en carrefour, sur les années 2017-2019, ont totalisé 46 tués et blessés graves dont 16 dans des carrefours gérés par feux. Sur cette même période, les collisions en section de voirie ont généré 44 tués et blessés graves parmi les cyclistes.

Vu la forte augmentation du nombre de cyclistes, il est intéressant de comparer l'évolution du rapport entre le nombre d'accidents de cyclistes seuls par rapport au nombre d'accidents avec opposant :

Nombre de cyclistes blessés avec et sans opposant (RBC 2011-2020)

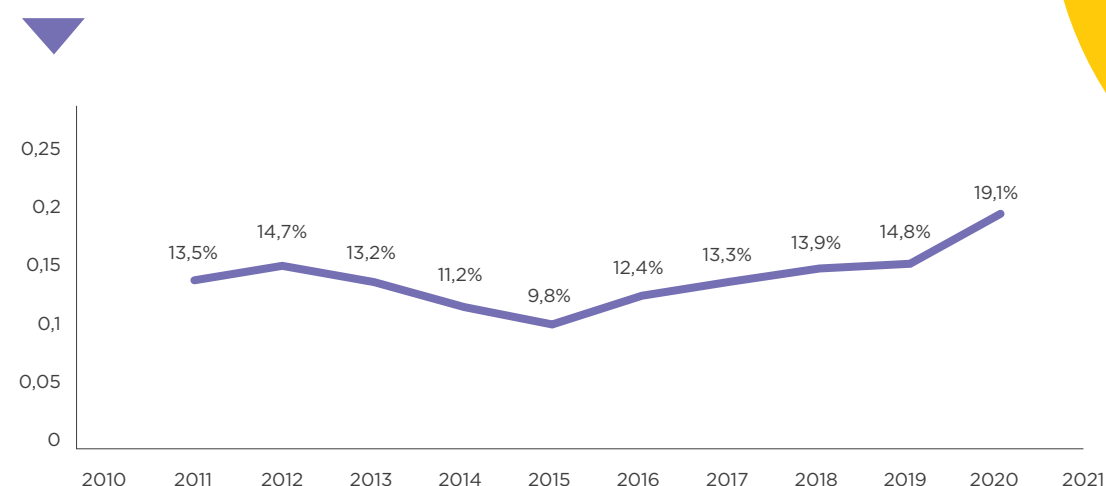
Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



En 2019 et 2020, on constate que les accidents cyclistes avec blessures corporelles impliquant un opposant tendent à stagner alors que le nombre de ces accidents sans opposants poursuit sa progression.

Ratio nombre de cyclistes blessés sans opposant/ nombre avec opposant

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



Les accidents de cyclistes seuls avec blessures corporelles représentaient 15% du nombre d'accidents en 2019, contre presque 20% en 2021. Toutefois, cette augmentation relative ne doit pas faire perdre de vue que plus de 80% des accidents cyclistes avec dégâts corporels impliquait un autre usager de la route.

Tout comme le sont les piétons, les usagers de trottinettes et les cyclistes, les utilisateurs de deux-roues motorisés sont des usagers dits vulnérables au sens de la sécurité routière. Du moins, par rapport aux conducteurs de véhicules plus lourds (voiture, camionnette, camion, etc.). Ils ne possèdent en effet pas de protection extérieure. Cette vulnérabilité, comme pour les autres usagers vulnérables, s'observe dans les statistiques. Ainsi, le taux de gravité des collisions les impliquant est élevé ; en 2019, il était de 5,7%.

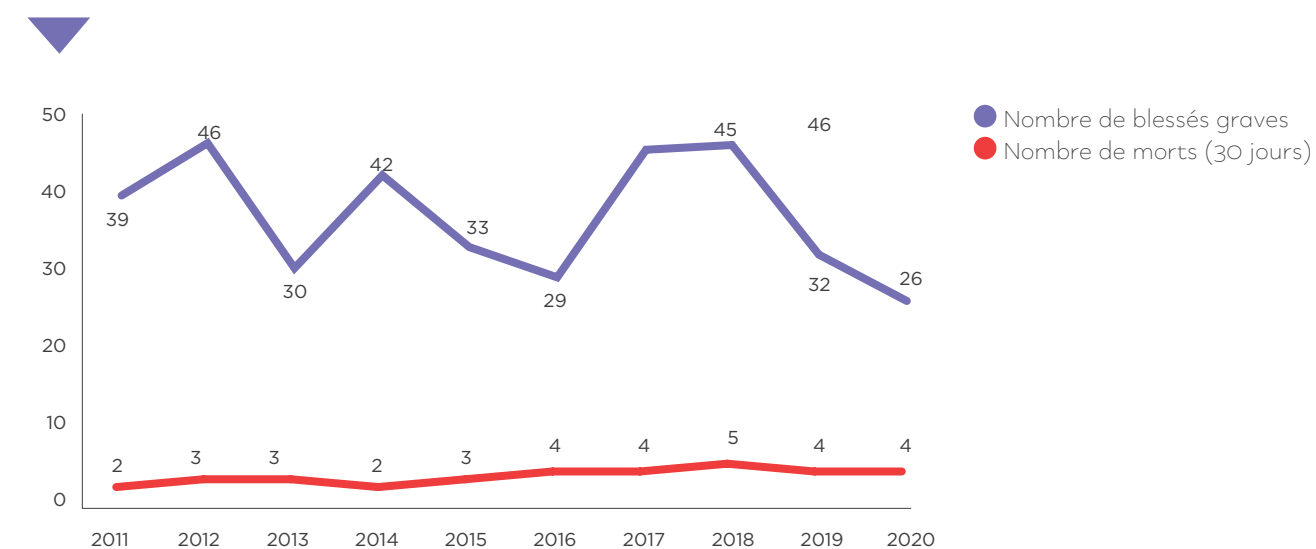
On observe également depuis 2011, même si on reste face à de petits chiffres, une augmentation lente et continue du nombre de décès.

Ces usagers sont très sensibles à la vitesse au moment de l'impact ainsi qu'à l'état de la chaussée. Ils sont également sujet à des masques de visibilité qu'ils soient fixes ou mobiles.



Réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant les motards et cyclomotoristes

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL.
Analyse: Bruxelles Mobilité



Agir sur le nombre et la gravité des collisions impliquant des conducteurs de véhicules lourds

Face aux véhicules lourds, tous les autres usagers sont forcément plus vulnérables et dès lors les conséquences de ces collisions sont quasiment toujours graves pour les personnes impliquées. De 2011 à 2020, les collisions impliquant des poids lourds sont à l'origine de 95 victimes graves.

Collisions impliquant des poids lourds à l'origine de victimes graves (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Bruxelles Mobilité

Piéton contre chauffeur de poids lourd	44
Cycliste contre chauffeur de poids lourd	16
Cyclomotoristes et motards contre chauffeur de poids lourd	8
Conducteur de voiture contre chauffeur de poids lourd	27

Gérer de manière continue la sécurité des infrastructures routières, par l'identification et le traitement des zones à concentration d'accidents (ZACA)

Les zones à concentration d'accidents, identifiées dans l'étude éponyme de 2014 sur base des données d'accidentologie de 2010 à 2013 (inclus), ont été le lieu de collisions qui ont causé en moyenne 37 tués et blessés graves par an. Une telle identification d'endroits précis concentrant des collisions permet d'orienter et de prioriser les lieux où l'infrastructure existante est très probablement défaillante et peut être améliorée.

Cette gestion continue permet de concentrer tant les moyens budgétaires que les ressources humaines très limitées sur des lieux à sécuriser prioritairement, avec un impact direct sur la sécurité globale de l'espace public et du réseau de transport.

Monitorer l'évolution du nombre de déplacements effectués par les utilisateurs de nouveaux engins de déplacement et l'accidentologie liée

Marginal il y a encore quelques années de cela, l'usage des nouveaux engins de déplacement s'est développé rapidement dans la Région. Le suivi de l'accidentologie n'en est encore qu'à ses balbutiements et tant un mauvais enregistrement qu'un sous-enregistrement des collisions sont certainement encore à déplorer. Les engins ne sont en effet pas toujours bien identifiés dans les procès-verbaux d'accidents. Les collisions bénignes ne sont, de plus, pas toujours enregistrées par la police.

Réduire et maîtriser les vitesses pratiquées, cause et facteur aggravants des collisions

Nous avons vu plus haut que les vitesses non réglementaires ou inadaptées sont une cause et un facteur aggravants des collisions.

En Région de Bruxelles-Capitale, sur base du Power Model (modèle liant vitesse et gravité développé par Nilson et Elvik), une diminution de 5km/h des vitesses pratiquées permettrait déjà de réduire fortement le nombre de tués et blessés graves. Tous modes confondus, ce potentiel, identifié sur base des données 2019 en Région de Bruxelles-Capitale, est de :

- Environ 47 tués et blessés graves en moins par an ;
- Environ 615 victimes en moins par an.

Réduire le nombre de collisions n'impliquant qu'un seul usager, sans opposant

Les collisions n'impliquant qu'un seul usager, donc sans opposant externe, concernent essentiellement les conducteurs/passagers de voiture, les conducteurs de deux-roues motorisés et les cyclistes. Les accidents de piétons seuls ne sont pas à ce jour considérés comme des accidents de roulage, vu qu'ils n'impliquent pas de véhicule. Le terme d'opposant fait référence à l'autre partie dans une collision, sans qu'intervienne ici aucune notion de responsabilité.

Les chiffres présentés recouvrent les années 2011 à 2020.

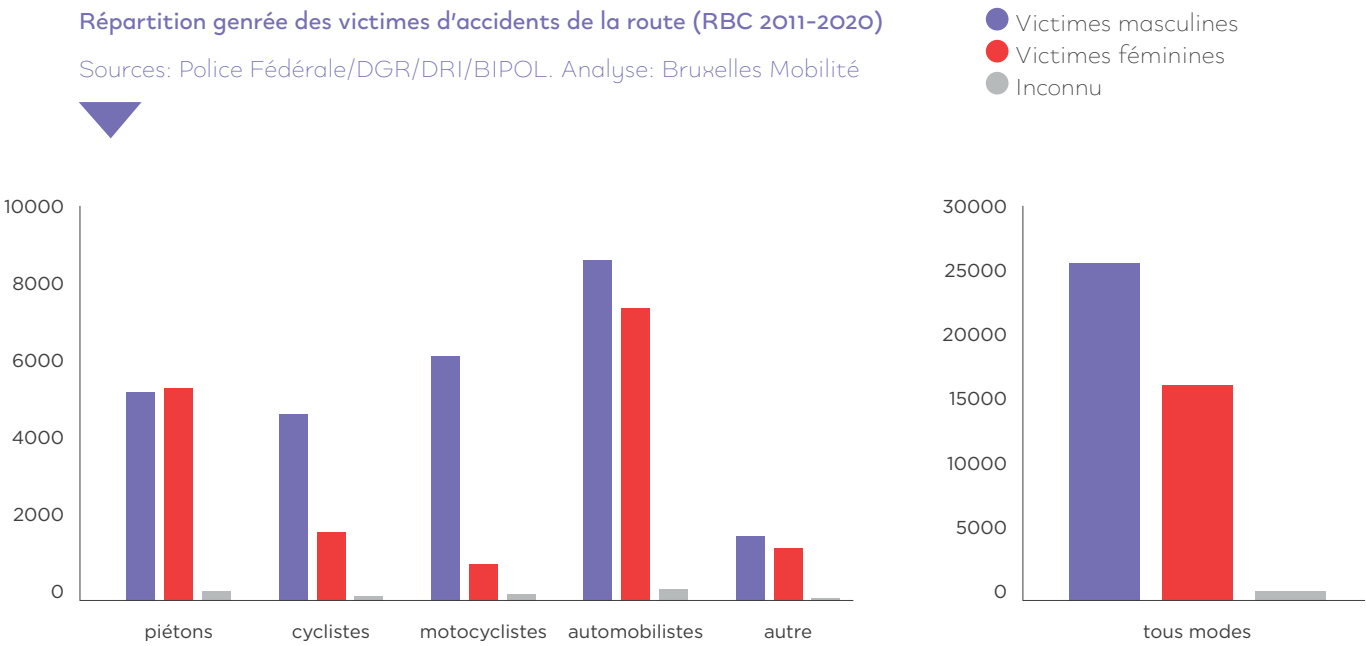
Le nombre de collisions n'impliquant qu'un seul usager, sans opposant, à l'origine de victimes graves (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Bruxelles Mobilité

Cyclistes seuls	67
Cyclomotoristes ou motards seuls	85
Conducteurs et passagers de voiture seuls	129
Autres seuls	28

Répartition genrée des victimes d'accidents de la route (RBC 2011-2020)

Sources: Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Bruxelles Mobilité



Plusieurs hypothèses, notamment des usages de mobilité différents entre hommes et femmes (moindre utilisation de certains modes par les femmes, comme le vélo) peuvent expliquer ce phénomène. Une différence dans le sentiment d’(in)sécurité, l’intimidation dans les rues et la discrimination peuvent jouer un rôle.

Toutefois, ce sont surtout des explications culturelles qui sont pointées par les chercheurs⁹ : les garçons et les jeunes hommes étant, encore actuellement, éduqués à prendre plus de risques que les filles et les femmes. L’Autorité peut agir notamment via des actions de sensibilisation en invitant tous les usagers à relativiser leurs habiletés dans la circulation et la protection apportée par la règle.

Concrètement, il s’agit d’apprendre que ce n’est pas parce qu’on conduit bien, qu’on a de l’expérience à moto, à vélo, qu’on pourra éviter toutes les situations à risques ou encore que ce n’est pas parce que les piétons traversent au passage pour piétons qu’ils éviteront tous les dangers.

Enfin, il conviendra d’être attentif à l’augmentation de la prise de risques chez les femmes. Tant que la vitesse et la maîtrise du véhicule seront associées à la performance, et/ou à la réussite, les femmes qui souhaitent accéder à cette forme de promotion sociale, auront aussi tendance à augmenter leur prise de risques.

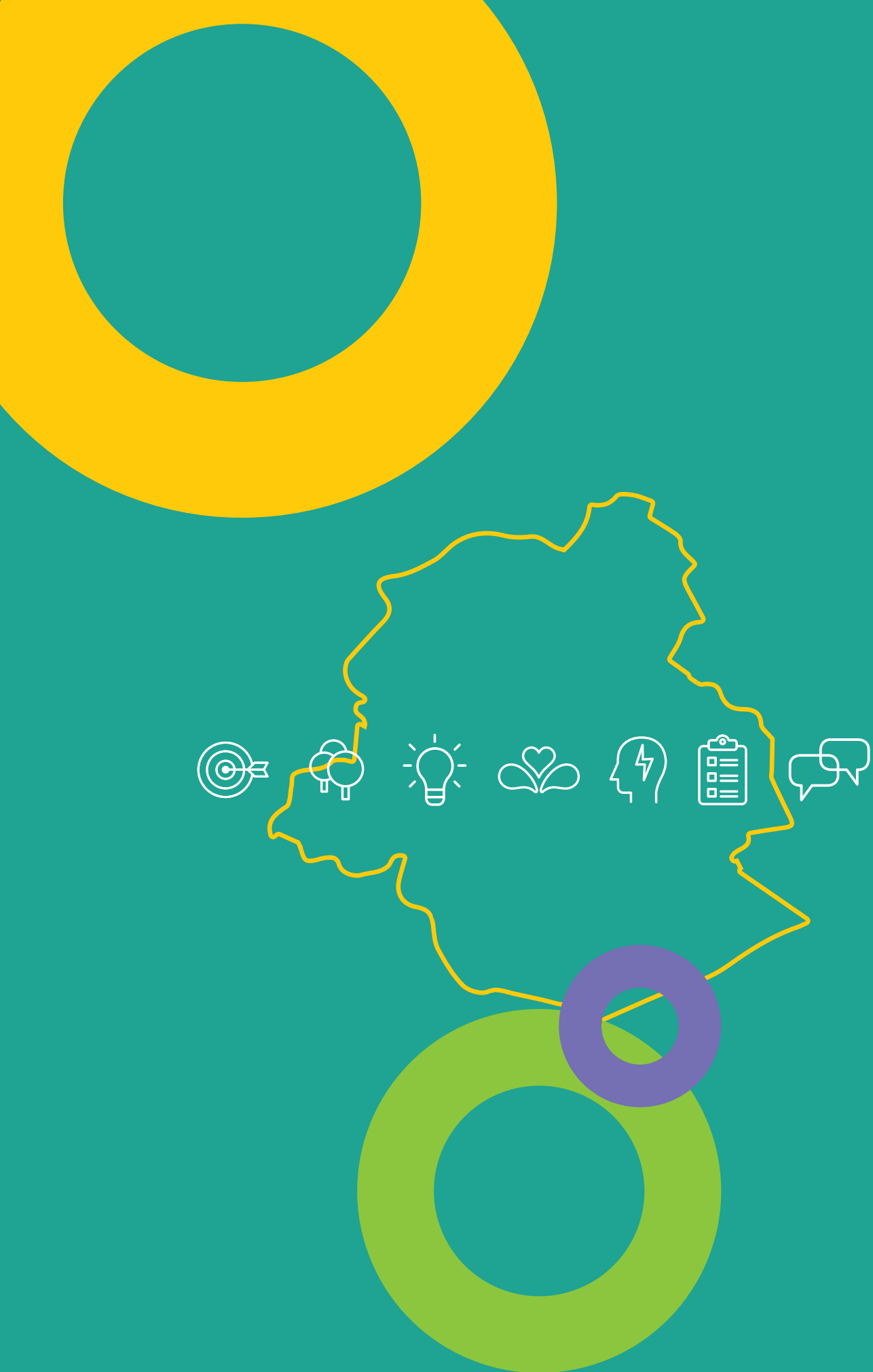
⁹ Varet, F., et al. (2018). Comportements dans l’espace routier : le rôle des attentes sociales. Le Journal Des Psychologues, 8(360), <https://doi.org/10.3917/jdp.360.0024>

Apaiser les relations entre usagers dans le trafic

Une notion importante en sécurité routière est l’insécurité subjective, c’est à dire l’insécurité ressentie par les différents usagers indépendamment de la réalité des données d’accidentologie. L’agressivité ressentie ou réelle entre les usagers nourrit ce sentiment d’insécurité qui peut entraîner un moindre recours à certains modes de déplacements ou des mises en situation dangereuses engendrées par le stress. L’Institut Vias pointait déjà en 2019 que les comportements inciviques comme le fait d’injurier les autres usagers, de klaxonner de manière intempestive, coller délibérément les autres véhicules, étaient en augmentation en Belgique. Résultat : 83 % des conducteurs belges ont peur du comportement agressif des autres usagers.

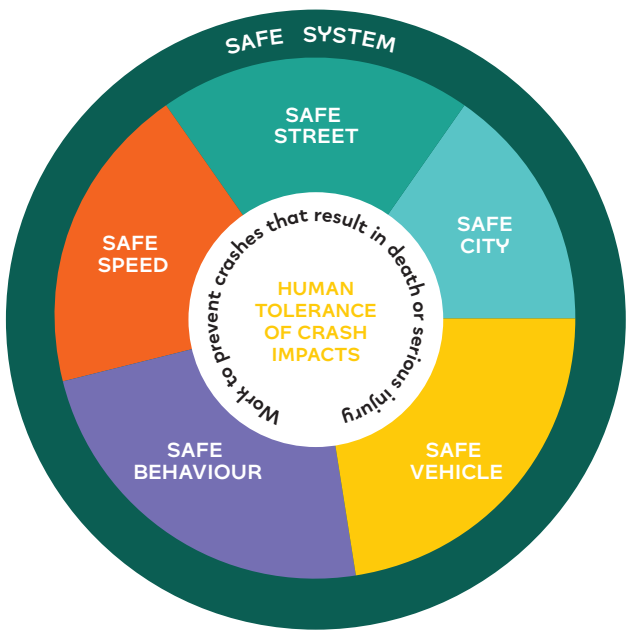
Depuis quelques années, une polarisation croissante est perceptible tant dans le débat public sur la mobilité que dans la pratique, dans la rue. Un transfert modal accéléré et très visible, combiné à la Ville 30, semble susciter de vives protestations de la part de certains, automobilistes en particulier. D’autre part, l’abaissement de la limite de vitesse dans la Région réduit les différences de vitesse entre les différents usagers de la route et facilite ainsi la prise en compte des uns et des autres. Toutefois, cette dimension sera à mesurer plus finement.





La structure du Plan d'actions 2021-2030

Sur base des travaux menés avec les partenaires institutionnels et les citoyens, des priorités et des défis identifiés, les propositions d'actions sont structurées en 6 axes centrés sur le niveau de tolérance que le corps humain peut physiquement supporter sans protection.



SAFE SYSTEM reprend les éléments de gouvernance, les conditions de réussite, la construction et la mise à disposition de données, les éléments de suivi d'évaluation du plan.

SAFE SPEED regroupe les actions liées à la maîtrise des vitesses.

SAFE STREET reprend les actions liées à la sécurisation des infrastructures (y compris les abords d'école).

SAFE BEHAVIOUR intègre les actions liées aux attitudes, aptitudes et au comportement des usagers.

SAFE VEHICLE, qui reprend les actions liées aux véhicules notamment les poids lourds et à leur usage.

SAFE CITY liste les actions déjà reprises dans Good Move qui contribuent directement ou indirectement à l'objectif zéro tué et blessé grave.

1. SAFE SYSTEM

Les principes du SAFE SYSTEM

La sécurité routière est l'ensemble de toutes les décisions, petites et grandes, prises par pratiquement toutes les personnes concernées par l'espace public. À Bruxelles, cela implique évidemment tous les niveaux de pouvoir, les différents niveaux de l'administration, une société civile très diverse, les écoles, les entreprises, les fabricants, etc. La vision zéro exige à la fois une sensibilisation accrue de la part de toute personne ayant un impact sur le trafic et une bonne coopération et compréhension mutuelle. Le gouvernement prend l'initiative dans ce domaine.

Il manque encore aujourd'hui une réelle culture de la sécurité routière qui soit portée de manière collective au travers de toutes les politiques régionales. La construction de cette culture passe principalement par des actions dans le domaine de la gouvernance.

Malgré toutes les actions décidées et mises en œuvre, les erreurs (de choix, de jugement, de prise de risques) liées au manque de connaissance, au manque d'expérience, ... des usagers, resteront possibles.

Les usagers de la route commettent parfois des erreurs qui peuvent conduire à des collisions ou à de réels accidents. Ces erreurs ne doivent pas être sanctionnées par le décès ou des blessures graves. Une façon de réduire le nombre d'usagers de la route tués ou blessés graves est d'adopter avec l'ensemble des concepteurs de l'infrastructure une approche de système sûr - SAFE System - de sorte que :

- les collisions soient moins probables ;
- et que lorsqu'elles surviennent malgré tout, les usagers de la route impliqués ne soient ni tués ni gravement blessés.

Ainsi, c'est le principe de « forgiving roads » ou « routes qui pardonnent (les erreurs) » qui doit être appliquée pour minimiser ou éviter les conséquences dues à un accident de la route. Ce concept encadre les actions reprises dans la partie SAFE STREETS, qui traite de la conception et de l'aménagement de routes plus sûres.

Les actions liées au SAFE SYTEM sont regroupées en 4 familles :

- La fondation du SAFE SYSTEM, actions 1 à 6 ;
- La mise à disposition des données, action 7 et 8 ;
- Le suivi post collisions, actions 9 à 12 ;
- Le soutien aux pilotes et partenaires, action 13.

La fondation du 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 Sécurité routière régional.

Les actions listées dans le présent plan, particulièrement les actions liées à la vitesse (SAFE SPEED) et à l'infrastructure (SAFE STREETS) s'adressent aux gestionnaires de voiries, Région et communes. Afin d'atteindre tant les objectifs établis avec les partenaires, dont les communes, ces dernières doivent transposer les actions dans leurs propres plans d'investissements et plan d'actions sécurité routières ou tableau d'actions de mobilité.

Dans le cadre du suivi du Plan Good Move et des consultations des acteurs de la mobilité de tous horizons, les communes ont déjà pu réagir sur une proposition de tableau de suivi, qui reprend les actions Good Move, ses objectifs et les objectifs communaux. Les actions du plan d'actions Sécurité routière seront intégrées à ce tableau en construction et feront l'objet d'un suivi régulier, intégré au suivi du Plan régional de Mobilité.

Fiche action 1, Annexe 1.

Action 2:

La mise en œuvre du Plan d'Actions Régional est régulièrement suivie via les indicateurs prévus.

ACTION PRIORITAIRE

L'évaluation du plan se déroule via le suivi de 2 types d'indicateurs :

- les indicateurs de réalisation des actions : toutes les actions, ou du moins les actions prioritaires, sont caractérisées par des objectifs traduits en des indicateurs chiffrés, dont les ambitions de réalisation 2024 et 2030 font intégralement partie de ce plan d'actions.
- les indicateurs d'impact, l'évolution des chiffres d'accidents vers l'objectif « zéro tué et zéro blessé grave » dans la circulation : ces chiffres sont disponibles de manière partielle tous les 3 mois et annuellement pour les chiffres définitifs.

Le service Planification de Bruxelles Mobilité prendra contact deux fois par an, ou selon les échéances prévues des actions, avec les pilotes désignés pour obtenir un état des lieux de la mise en œuvre des actions dont ils sont porteurs.

Cet état des lieux est présenté 1 fois par an en Commission Régionale de la Mobilité, et lors des réunions de suivi du Plan Good Move.

Dans le cas où les indicateurs tant d'impact que de réalisation n'évoluent pas favorablement, Bruxelles Mobilité, pilote du plan et sur base de l'avis de la CRM, relancera les travaux sur les actions problématiques afin d'identifier les blocages et les pistes de solutions.

Fiche action 2, Annexe 2.



Action 3 :

Le citoyen et les partenaires institutionnels sont régulièrement consultés, et de manière représentative, sur le thème de la sécurité routière.

L'expertise développée tant au niveau régional qu'international dans le domaine de la sécurité routière permet d'orienter la politique à mener, et de prévoir les actions. Il est cependant nécessaire de pouvoir confronter ces actions au point de vue des citoyens et ce de manière représentative. Forger progressivement une culture collective de la sécurité routière ne peut se faire qu'en partant des conceptions actuelles des citoyens.

Les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière menées par Bruxelles Mobilité, seront évaluées par des panels représentatifs de citoyens. Les informations tirées de ces consultations doivent permettre de connaître les niveaux d'adhésion à la politique générale, et à des actions spécifiques. Cette consultation intégrera également l'évaluation des actions, et campagnes menées pour mieux accompagner le changement de comportement, et le rendre plus efficient.

Cette action est de fait en lien avec l'action 25 « Sensibiliser sur les risques associés aux grands killers »¹⁰.

En ce qui concerne les partenaires institutionnels, le rôle de la Commission régionale de Mobilité sera renforcé. En effet, la communication du suivi du plan et donc le suivi des indicateurs seront intégrés dans les dossiers récurrents de la Commission régionale de Mobilité. Pour le détail de cette partie de la consultation, veuillez vous référer à l'action 2.

Fiche action 3, Annexe 3.

¹⁰ Les « grands killers de la route » est la manière dont sont appelées les principales cause de tués et blessés graves sur la route. Il s'agit de la conduite sous influence, la vitesse inadaptee, le mauvais/non-usage des systèmes de retenue, la distraction/multi-activité, et la mauvaise visibilité.

Action 4 :

Le Parquet et les Tribunaux de police sont en mesure de traiter les infractions constatées.

Le traitement automatique et numérisé des amendes routières à l'aide de la plateforme Crossborder Traffic¹¹ s'est traduit par une augmentation du nombre de constatations et de poursuites pour infractions au code de la route. Cela engendre, dans un premier temps, une charge de travail administrative supplémentaire pour les parquets de police. La suppression progressive des quotas et des marges de tolérance, qui est la tendance, entraînera une augmentation supplémentaire du nombre de constatations. Afin de faire face à l'augmentation du nombre de dossiers à traiter, il convient de prévoir une capacité supplémentaire au niveau du ministère public.

Nous savons, par l'expérience d'autres villes, que ce pic d'infractions constatées tend à diminuer lorsque les usagers prennent conscience du risque objectif d'être contrôlé. Néanmoins, cette hausse, même si elle devait n'être que temporaire, doit être gérée. Il en va de la crédibilité des actions de contrôles menées par la police.

Ainsi, l'une des hypothèses pour faire face à ce défi est la création d'un parquet national ; celui-ci permettrait la centralisation du traitement et du suivi de la plupart des amendes routières qui font l'objet d'une perception immédiate ou d'une transaction.

Cette action doit être menée de manière conjointe avec le niveau Fédéral dans le cadre des Etats Généraux de la Sécurité routière fédéraux. Il s'agit d'ailleurs d'une action reprise dans le nouveau Plan d'action Fédéral Sécurité routière.

Bruxelles Mobilité doit donc jouer son rôle de partenaire et facilitateur dans cet objectif. Il doit être l'interlocuteur privilégié pour la Région avec le Fédéral et les autres Régions, et s'assurer de soutenir et de lever les éventuelles barrières (réglementaires, etc.) lors de la mise en place de ce projet de création.

Fiche action 4, Annexe 4.

¹¹ Projet découlant de la mise en œuvre de la directive européenne 2015/413 permettant l'identification des plaques d'immatriculation étrangères. La police intégrée et la justice ont associé à ce projet une optimisation de tout le processus et du flux des perceptions immédiates et transactions en matière de circulation. Celle-ci vise à supprimer les doubles-envois de courriers, à réduire la charge de travail administrative de la police, du parquet et du tribunal de police, mais également à améliorer la sécurité routière en donnant à la justice une vue globale sur l'ensemble des infractions routières commises par une personne.

Action 5 :

Les comportements associés à de la délinquance routière sont identifiés et effectivement pris en charge de manière ciblée et adaptée.

ACTION PRIORITAIRE

Les comportements de type délinquance routière ont un impact très fort sur la qualité de vie des citoyens. Ces comportements, au cœur parfois de quartiers très densément peuplés, associés avec le facteur aggravant de la vitesse, constituent un risque important pour le citoyen.

La problématique des rodéos urbains ou d'autres comportements associés s'ancre davantage dans le maintien strict de l'ordre à assurer par une politique de prévention et de sécurité « globale » que dans les politiques de mobilité et de sécurité routière.

En effet, les leviers tels que la sensibilisation et l'infrastructure n'ont qu'un impact limité sur ce phénomène.

Une réflexion spécifique sur le thème de la délinquance routière, tous modes confondus, est donc nécessaire afin d'épauler les zones de police dans cette lutte. À ce titre, Bruxelles Mobilité lancera une série de sondages d'opinions, menés de manière scientifique et représentative, afin d'avoir une représentation correcte des phénomènes. Le but étant de pouvoir obtenir une vue de ce que le citoyen identifie comme principaux comportements de délinquance routière d'une part, et d'autre part, l'ampleur de ces phénomènes par une étude de comportements auto-rapportés.

Ces données seront ensuite confrontées aux données de la police en la matière, afin de pouvoir déterminer ensemble les meilleurs moyens d'actions (sensibilisation, contrôles et sanctions, et dans une mesure plus large, quelle combinaison de ces deux éléments).

Fiche action 5, Annexe 5.

Action 6 :

La formation et la sensibilisation de tous les agents de police aux problématiques de la sécurité routière sont améliorées.

La fonction de circulation, encore trop souvent considérée comme peu prestigieuse, mérite amplement d'être renforcée et revalorisée. C'est pourquoi, une bonne formation dans le cursus général du policier intégrant les enjeux et les objectifs de la sécurité routière, des formations plus spécifiquement axées sur le roulage, de même que sur l'importance de l'exemplarité liée à la fonction, sont essentielles pour rompre avec les vieux préjugés. Ces formations devraient être proposées au cours de la carrière et être valorisables par les agents.

Bien entendu, les formations continuées existent et sont effectivement suivies par les policiers. Cependant, la législation en matière de roulage est non seulement exigeante mais également très changeante, et les formations nécessitent d'être constamment mises à jour et adaptées.

Il faut également prendre en compte le point de vue opérationnel des services de police : le nombre important de formations à suivre peut générer des difficultés de gestion des services provoquées par les absences des collègues qui doivent suivre ces formations. Il s'agit donc d'un équilibre à trouver : promouvoir davantage de formations spécifiques aux agents, sans pour autant mettre les services en difficulté, afin qu'elles puissent être effectivement suivies.

Enfin, il arrive également que les zones de police soient amenées à former leur propre formateur interne pour dispenser certaines formations qui ne sont assurées pour l'heure par aucune école de police. Une réflexion doit être portée afin d'identifier de quelle manière Bruxelles Mobilité peut faciliter la tenue de ces formations en rapport avec la sécurité routière.

Fiche action 6, Annexe 6.

La mise à disposition des données

Action 7 :

Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières.

ACTION PRIORITAIRE

La gestion de la sécurité des infrastructures routières nécessite d'avoir à disposition des informations précises sur les collisions, leur localisation, les usagers impliqués et les circonstances lorsqu'elles sont disponibles. Dans le cadre des identifications des ZACA en cours de résolutions actuellement, Bruxelles Mobilité n'avait pas les données ni la capacité de traiter celles-ci. Un bureau d'étude a été désigné pour réaliser cette étude. 101 Zones à concentration d'accidents de priorité 1 et 2 ont été identifiées. Les ZACA de priorité 1, qui sont au nombre de 30, sont en passe d'être résolues pour 2022.

Les informations statistiques existent aujourd'hui au sein de Bruxelles Mobilité ; elles sont géolocalisées et exploitables. L'administration a donc la capacité de procéder elle-même à l'évaluation et l'identification des zones à concentrations d'accidents actuelles. Toutefois, la nature sensible de ces données à caractère personnel exige cependant leur anonymisation et donc une diffusion sous forme agrégée.

Bruxelles Mobilité communiquera tous les 2 ans, dès la nouvelle actualisation en 2022¹², une mise à jour des zones à concentration d'accidents et mettra celle-ci à disposition des communes. Différents tableaux de bord de suivi d'indicateurs tels que la gravité des collisions seront également mis à disposition des gestionnaires de voiries.

La carte actualisée sera consultable sur le site GIS de Bruxelles Mobilité. Le suivi de la résolution des zones à concentration d'accidents sera également accessible à tous.

Fiche action 7, Annexe 7.

¹² Cette actualisation aura lieu une fois que les ZACA de priorité 1 déjà identifiées actuellement seront traitées, afin de viser une amélioration continue dans la résolution de ces zones accidentogènes.



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.

Les données de collisions sont à la base de toute stratégie de sécurité routière. Il est cependant bien établi qu'un sous-enregistrement chronique touche les collisions et les chutes les moins graves et particulièrement celles impliquant les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement, cyclomotoristes et motards).

La Région dispose déjà d'un outil de notification géolocalisée de défauts à l'infrastructure, appelé « Fix My Street ». L'idée est d'ajouter une catégorie 'collisions/chutes' aux catégories actuelles. Les usagers pourront ainsi signaler les lieux de collisions ou de chutes, non constatées et non enregistrées par la police.

Si actuellement les enregistrements réalisés via l'application Fix My Street donnent lieu à une création de tickets et demandent une intervention sur terrain, ce n'est pas le cas pour les signalements des collisions ou des chutes.

L'objectif est bien d'enrichir les données actuelles, afin de pouvoir brosser une image plus précise des lieux qui sont le théâtre de collisions fréquentes, particulièrement pour celles souffrant de sous-enregistrement et de prendre ces lieux en compte lors de la planification des actions portant sur l'infrastructure.

Dans un deuxième temps, et en fonction des ressources humaines disponibles auprès des gestionnaires de voirie, une signalisation de l'insécurité routière subjective, c'est-à-dire ressentie sans avoir nécessairement été victime d'une collision, pourra être étudiée.

Fiche action 8, Annexe 8.

Le suivi post-collision

Action 9 :

Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et à l'établissement d'un rapport post-collision (Région et communes).

ACTION PRIORITAIRE

Dans le cadre d'un processus de gestion de la sécurité des infrastructures et d'une vision zéro, il importe pour le gestionnaire d'être réactif, d'analyser et de comprendre les circonstances des collisions les plus graves afin de déterminer les facteurs qui sont intervenus. À l'heure actuelle, de telles inspections ont déjà lieu et sont menées par la Cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité. Cependant, les délais peuvent être assez longs pour plusieurs raisons. Les informations sur les circonstances ne sont pas toujours accessibles, et les ressources humaines sont insuffisantes pour pouvoir dégager immédiatement le temps nécessaire à l'inspection, à la rédaction du rapport et au suivi des recommandations formulées.

La procédure post-collision mortelle est la suivante :

- Mener une inspection de sécurité routière, sur les lieux de collisions mortelles ;
- Établir les éventuels scénarios-types qui s'en dégagent ;
- Déterminer, sur base des données disponibles, si l'infrastructure peut être directement mise en cause et si celle-ci, aménagée autrement, aurait pu contribuer à réduire les conséquences de la collision sur base d'une inspection menée in situ ;
- Identifier les mesures de sensibilisation, d'éducation et/ou de contrôle pouvant être mises en place, de manière ponctuelle ou globale, pour réduire les éventuels facteurs comportementaux qui ont caractérisés la collision ;
- Mettre en œuvre des recommandations liées à l'infrastructure selon une procédure d'urgence.

Afin d'améliorer les délais et d'assurer une automatisation de cette procédure, les tâches suivantes doivent être réalisées :

- Construire une procédure automatique d'échange d'informations anonymisées relatives aux collisions mortelles, entre les zones de police et Bruxelles Mobilité, en charge de la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;
- Établir une procédure de transmission des rapports vers les gestionnaires communaux.

Fiche action 9, Annexe 9.

Action 10 :

Les victimes d'accidents de la circulation et leurs proches sont accompagnées.

Lorsqu'une collision se produit, dans une logique de vision zéro, le système doit prendre en charge cette erreur. Cette prise en charge des victimes d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles et de leurs proches doit être améliorée et homogène entre les zones de police et les communes.

Le plan d'actions 2011-2020 prévoyait d'encourager tous les usagers à suivre la formation « premiers secours ». Celle-ci est désormais obligatoire dans le cadre de l'obtention du permis de conduire en Région de Bruxelles-capitale.

Des actions complémentaires sont cependant encore nécessaires pour les points suivants :

- Accueil et soutien émotionnel aux victimes et aux proches ;
- Accompagnement lors de l'annonce de la mauvaise nouvelle ;
- Accompagnement dans les diverses démarches : harmoniser/ développer au sein de la Région l'accueil et le suivi des victimes et de leurs proches ;
- Renvoi vers des instances spécialisées : aides et orientations juridiques.

Cette action a été portée dans le plan interfédéral de sécurité routière, qui prévoit une réflexion des différentes Régions en la matière.

Dans ce cadre, il pourrait être utile de passer par les étapes suivantes afin de développer un accompagnement efficace aux victimes de la route et à leurs proches :

- Réaliser un benchmarking interrégional et international de ce qui est efficace et couramment pratiqué ;
- Définir les types d'accompagnements à fournir (médical, psychologique, économique, administratif, juridique, etc.) et les acteurs de ces différentes volets (administration, asbl, etc. ?) ;
- Définir un « socle minimum commun » de l'accompagnement au sein des trois Régions ;
- Mettre en place ces accompagnements au sein de la Région de Bruxelles Capitale, après identification des pilotes, partenaires, besoins budgétaires et de ressources humaines.

Fiche action 10, Annexe 10.

Action 11 :
Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée.

L'impact des récidivistes dans les infractions (vitesse, feu rouge, ...) est identifié pour orienter de manière plus ciblée et efficace le suivi des infractionnistes.

À l'heure actuelle, le Parquet peut recourir à des peines alternatives. Afin d'optimiser le recours à ce type de peine, il serait utile de faire un état des lieux de l'offre existante en Région Bruxelles-capitale mais aussi d'identifier les freins à ce type de démarche pourtant fort appréciée par le parquet et qui a prouvé son efficacité par le passé.

La matière des peines alternatives est à cheval entre les compétences régionales et fédérales. Aussi, cette action est également reprise dans le plan interfédéral pour la sécurité routière. Les discussions doivent être menées entre les Régions et nourrir les actions qui seront ensuite entreprises par Bruxelles Mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Les peines éducatives, déjà prévues et utilisées dans des stages de sensibilisation comme lors de sanctions spécifiques aux récidivistes, font quant à elles l'objet d'une réflexion à l'action 26.

Fiche action 11, Annexe 11.

Action 12 :
Développer de nouvelles sanctions.

On assiste au recours récent de certaines zones de police à la saisie des véhicules des contrevenants. Cette saisie de véhicules peut être une bonne solution, même si elle demande de rencontrer plusieurs conditions afin d'être applicables (travail supplémentaire demandé aux agents qui sont de facto absents du terrain, nécessité de disposer d'un ou plusieurs terrains ou parcs communaux où entreposer les véhicules en questions, etc.).

Cette pratique devrait faire l'objet d'un monitoring et d'échanges d'expériences pour aider les zones de police à y recourir autant que possible.

D'autres acteurs ou citoyens appellent de leur vœux l'instauration d'un permis à points. Là aussi, une analyse de fond est nécessaire.

Enfin, d'autres sanctions peuvent également être prévues. Mais elles demandent une concertation entre les différents professionnels et acteurs de la politique de contrôle-sanction, pour discuter de leur faisabilité, efficacité relative, et de leur sens vis-à-vis du citoyen.

Cette action est reprise dans le plan interfédéral pour la sécurité routière. Les discussions doivent être menées dans ce cadre entre les Régions et nourrir les actions qui seront ensuite entreprises par la Région de Bruxelles-Capitale.

Fiche action 12, Annexe 12.

Le soutien des pilotes et partenaires

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 (Etudes-Travaux (fourniture-pose)).

ACTION PRIORITAIRE

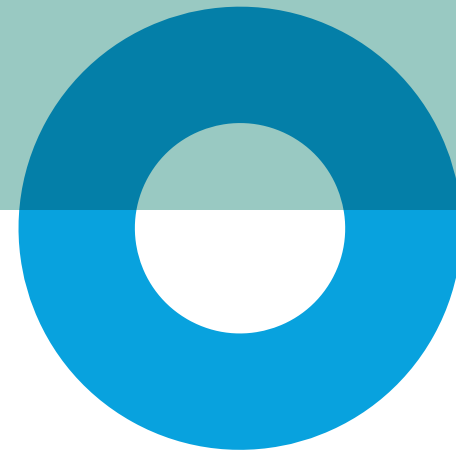
La mise œuvre du plan d'actions et l'atteinte des objectifs sont conditionnées par les efforts des partenaires. Ces efforts doivent être soutenus, tant budgétairement qu'en termes de ressources humaines, et être constants dans la durée.

Depuis plusieurs années, Bruxelles Mobilité octroie des subsides d'investissements aux zones de police (achat de matériel) ainsi qu'aux communes, pour la mise en œuvre d'infrastructures améliorant la sécurité routière sur les voiries communales. La volonté de Bruxelles Mobilité est de maintenir et d'étendre la portée de ces soutiens au fonctionnement des communes et zones de police, via l'engagement de personnel spécifiquement dédié à la sécurité routière.

Une aide plus logistique doit également être fournie aux communes, par l'ouverture de marchés de type centrale d'achat, auxquels les communes pourront adhérer. Une première initiative de ce type a déjà été réalisée en 2020, par Bruxelles Mobilité, avec l'ouverture du marché d'acquisition de poteaux et de radars, tant répressifs que préventifs, aux communes. L'ouverture des marchés régionaux aux communes, que ces dernières pourront utiliser avec leurs budgets, pourra être prévu à l'occasion des renouvellements de marchés régionaux. Il s'agit bien là d'un win-win, réalisable sans augmenter la charge de travail pour les services de la Région.

Fiche action 13, Annexe 13.

2. SAFE SPEED



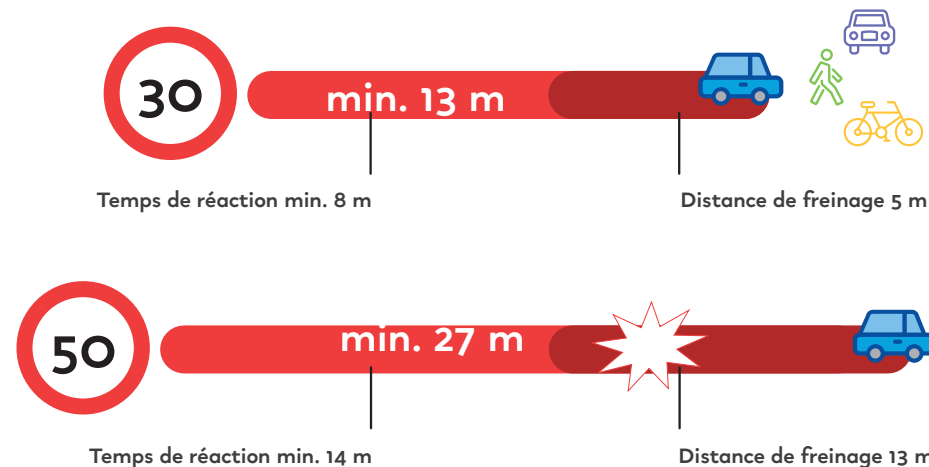
Le pourquoi

Plus la vitesse d'un véhicule est élevée, plus les distances de freinage et d'arrêt augmentent, et plus l'impact des erreurs (même minimales) est important. Il est donc essentiel de se concentrer sur la vitesse pour rendre les rues plus sûres.

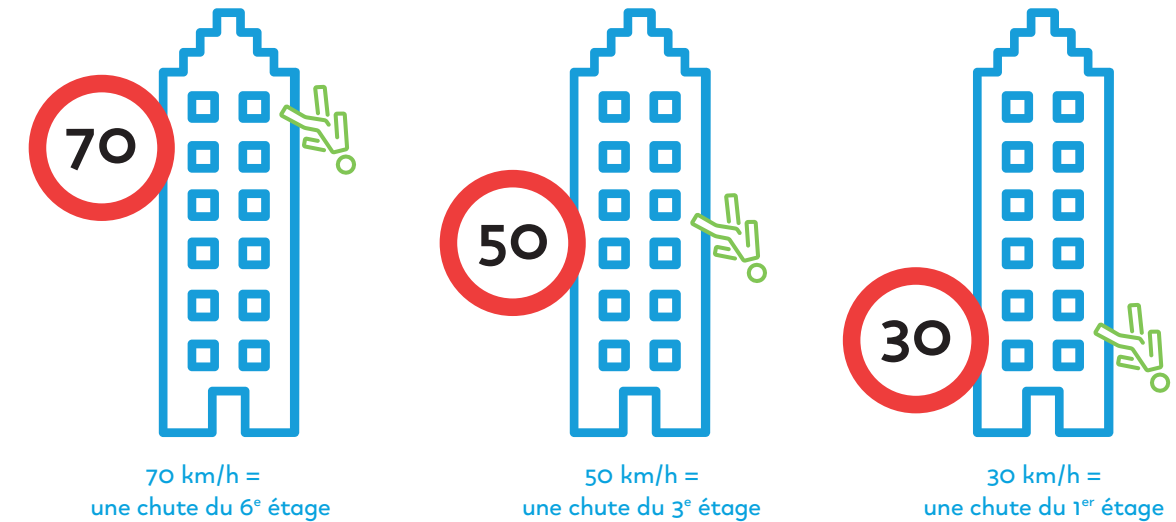
Plus de 40 % des accidents impliquant des voitures en Région de Bruxelles-Capitale concernent un véhicule motorisé. Ce chiffre fait écho à la littérature internationale sur le sujet et aux relevés de vitesses pratiquées qui mettent en évidence le rôle prépondérant de la vitesse dans les causes d'accidents.

Nous savons qu'il est physiquement impossible pour un véhicule en mouvement de s'arrêter net dès que le conducteur détecte un obstacle. La vitesse de conduite joue alors un rôle bien connu sur les distances de freinage et d'arrêt et, de facto, sur la survenue ou non de la collision.

De même, une petite réduction de la vitesse permet au conducteur d'avoir plus de temps pour réagir à des événements inattendus ou aux erreurs des autres usagers, particulièrement susceptibles de se produire en contexte urbain et aux endroits où plusieurs types d'usagers se côtoient.



Les chances de survie d'un piéton suite à une collision avec un véhicule motorisé diminuent drastiquement avec la vitesse, ce qui peut se mesurer au regard de l'équation $E = mv^2/2$, soit le lien entre la force d'impact (E), la masse du véhicule (m) et la vitesse d'impact (v). La vitesse, au carré dans cette formule, est donc un facteur majeur.



Alors que +/- 45 % des tués et blessés graves en Région de Bruxelles-capitale sont des piétons, on peut évidemment conclure que puisque la vitesse influence à la fois le risque d'accident et la sévérité de celui-ci, la maîtrise et l'abaissement des vitesses sont des enjeux majeurs si l'on veut rencontrer les objectifs régionaux fixés à l'horizon 2030.

Les enjeux actuels concernant la vitesse sont de différents ordres. Dans le cadre de la Ville 30, il faut faire en sorte que la mesure soit comprise et acceptée socialement. Pour cela, les actions de sensibilisation et d'éducation sont indispensables.

Dans le même temps, les actions de contrôle-sanction, qui profitent d'évolution technologiques, sont un soutien à la mesure. Là aussi, il importe de communiquer au mieux, de façon à ce que les sanctions soient évitées, et les contrôles acceptés comme étant une mesure nécessaire dont le seul objectif est de réduire le nombre de victimes et d'apaiser la ville.

L'infrastructure doit également contribuer à cette image de ville apaisée pour l'essentiel des usagers. Malheureusement, en matière de vitesse, l'infrastructure a ses limites face à certains comportements (cf. rodéos urbains, récidive, etc.) qui nécessitent plutôt une approche sous l'angle de la politique criminelle.

Enfin, au-delà de la sanction pécuniaire, d'autres outils existent : les peines éducatives, les moyens de saisie des véhicules, etc. Le recours à ces outils doit être développé car ils ont montré leur intérêt dans l'arsenal de mesures pour lutter contre la vitesse excessive et les comportements délinquants.

On le sait, tout ne se joue pas au niveau de la commune, de la zone de police ou de la Région. Les questions liées à la vitesse trouvent également certaines réponses dans les discussions et décisions au niveau européen notamment en matière de véhicules et d'équipements de sécurité routière imposés (cf. systèmes anti-angle-mort, ISA (Intelligent Speed Adaptation) de séries, etc.) ou au

niveau fédéral avec la mise en place de solutions pour diminuer la charge des parquets et tribunaux de roulage par leur renforcement ou par l'automatisation de certaines procédures (ex avec le système Crossborder Traffic).

Ces 3 niveaux, européen, fédéral et régional, s'accordent également aujourd'hui pour tendre vers la tolérance zéro en matière d'infractions routières.

Durant les ateliers précédant la rédaction de ce plan, les thèmes et actions suivants ont été mentionnés comme importants :

1. Tolérance zéro (à appliquer de manière homogène dans les différentes zones de police) ;
2. Augmenter les contrôles : davantage de policiers en rue (notamment la police de proximité à pied et à vélo) et plus de caméras, de manière à augmenter le risque subjectif et réel de « se faire prendre » ("pakkans") ;
3. Garantir une poursuite de toutes les infractions ;
4. Étudier et tester les dispositifs de contrôles « préventifs » (type alcolock, ISA, etc.) ;
5. Valoriser les Services Trafic pour les rendre plus attractifs au sein de la Police ;
6. Prendre en compte le sentiment d'insécurité ;
7. Sanctionner plus fortement les récidivistes et renforcer leur suivi ;
8. Les brigades cyclistes sont très appréciées et vues comme efficaces. Leur développement doit monter en puissance pour qu'elles soient actives sur tout le territoire de la Région ; *Community policing*¹³ : concept dans lequel la police est proche de la population, à l'écoute de ses besoins, de ses problèmes et de ses attentes ;
9. Rappeler et expliquer l'intérêt des limitations de vitesse à tous les usagers y compris les opérateurs publics ;

¹³ Le *Community policing* repose sur 5 piliers : la justification, l'empowerment, le partenariat, l'ouverture externe et la résolution de problème

Action 14:
Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales.

ACTION PRIORITAIRE

Lors des ateliers, l'augmentation des contrôles est ressortie comme « action prioritaire » dans la lutte contre la vitesse excessive ou inadaptée. Outre le facteur aggravant en cas de collision, la vitesse inadaptée entraîne également toute une série de nuisances : bruit, stress, insécurité subjective (et objective) et est donc en cela un facteur de détérioration des conditions de vie en ville.

Depuis de nombreuses années, Bruxelles Mobilité, en partenariat avec les zones de police et le parquet, installe des radars de contrôle de vitesse et du franchissement des feux sur voiries régionales. En 2018, la Région a installé le premier radar-tronçon sur son territoire. En 2020, Bruxelles Mobilité a réalisé son Plan de Déploiement de Radars de Contrôle de Vitesse. Ce plan analyse toutes les voiries régionales pour lesquelles des plaintes de riverains ou des demandes de la police ont été reçues. Les vitesses pratiquées y sont objectivées et, si des aménagements ne sont pas possibles, des radars sont proposés en priorisant les sites notamment en fonction de l'importance des excès ou de la présence d'écoles.

Au-delà des contrôles fixes, les zones de police font de nombreux contrôles mobiles et, en partenariat avec Bruxelles Mobilité, installent des lidars chaque semaine sur toutes les voiries de la Région. Cet arsenal de contrôles visibles et invisibles a déjà permis de faire baisser les vitesses pratiquées.

Le Centre de Mobilité et la Cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité monitorent les vitesses pratiquées afin notamment d'évaluer l'efficacité des outils mis en place, d'ajuster leur utilisation ou de proposer de nouveaux sites à équiper.

Mais pour que les contrôles portent leurs fruits, il faut que l'ensemble de la chaîne contrôle-sanction fonctionne. C'est pourquoi la Région bruxelloise, à l'instar des 2 autres Régions, a décidé la création d'un Centre régional de Traitement des amendes (CRT). Celui-ci permet de soulager les zones de police qui peuvent alors mettre plus de policiers sur le terrain.

Le but des actions découlant de l'action 14 est d'augmenter le risque réel et perçu de « se faire prendre » (pakkans) afin que le nombre d'infractions baisse et donc également le nombre de PV.

Fiche action 14, Annexe 14.

Action 15:
Mettre en place une politique de sanctions strictes et homogènes entre zones de police.

Cette action a été notée comme très importante par les participants des différents ateliers regroupant la police, les associations, les administrations communales et régionales.

Dans le cas du contrôle de vitesse, il s'agit de ne plus appliquer de marge de tolérance lors des contrôles. En effet, outre la marge, dite « technique », de 6 km/h ajouté à la vitesse réellement mesurée, une tolérance est ajoutée dans certains cas pour éviter l'engorgement de la chaîne contrôle-sanction. C'est pourquoi, la Région a créé un Centre régional de Traitement des amendes (CRT) et que le fédéral a développé la plateforme Crossborder Traffic qui a pour but l'automatisation du suivi des amendes. Le goulet d'étranglement se situe actuellement au niveau du Parquet et des Tribunaux de police. Le Ministre de la Justice propose de créer un tribunal national de roulage pour désengorger les Parquets locaux et assurer l'application de la tolérance zéro en matière de vitesse notamment.

Au niveau bruxellois, il importe d'identifier comment, et avec quelles échéances, mettre une tolérance zéro en œuvre pour toutes les infractions à la vitesse mais également pour d'autres infractions qui auraient un impact important sur la sécurité routière.

Fiche action 15, Annexe 15.

Action 16 :
Communiquer sur les contrôles, le pourquoi des contrôles, les lieux de contrôle.

Pour qu'une mesure soit acceptée il faut qu'elle soit comprise.

Il y a de nombreuses parties prenantes qui peuvent communiquer sur le sujet des contrôles (Régions, Parquet, zones de police, policiers sur le terrain, communes, associations, ...).

Afin d'atteindre notre objectif de diminution du nombre de victimes, il importe de communiquer d'une seule voix sur les conséquences des infractions, de rappeler et expliquer l'intérêt des limitations de vitesse à tous les usagers afin que les contrôles soient acceptés comme étant une mesure nécessaire dont le seul objectif est de réduire le nombre de victimes et d'apaiser la Ville.

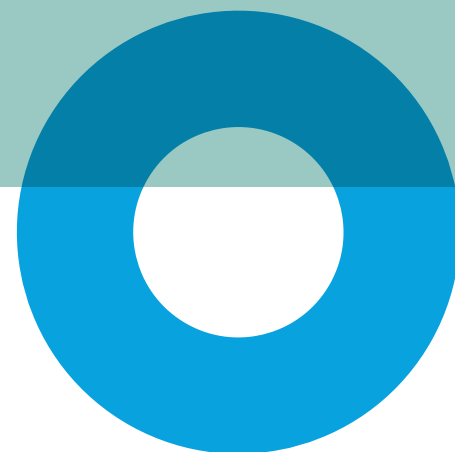
Il s'agit également d'agir de manière complémentaire avec les actions de sensibilisation aux risques routiers et à la sécurité routière menées par Bruxelles Mobilité. Actions sans lesquelles, le sens de la norme peut être plus difficilement perçu ; en effet, la sensibilisation, le « pourquoi » est complémentaire et indissociable du volet contrôle et sanction de la norme.

Une communication régulière sur les contrôles réalisés permet d'augmenter le sentiment du « risque d'être pris » (pakkans) et corolairement d'éviter les sanctions.

Fiche action 16, Annexe 16.



3. SAFE STREET



Les rues sont des lieux où les gens vivent, parlent, jouent, se promènent, se rencontrent. Elles participent fortement à l'identité d'un quartier. Et elles permettent aussi de se déplacer par différents modes de transport suivant le principe STOP¹⁴ repris dans Good Move.

La conception des rues, des espaces publics, doit tenir compte de ces diverses fonctions et les combiner de manière sûre et confortable. La sécurisation de l'espace public doit donc offrir des conditions de déplacement sûres pour l'ensemble des modes et usagers (piétons, cyclistes, utilisateurs de nouveaux engins de déplacement, motards, automobilistes, etc.). Cela doit se faire par le biais d'une infrastructure sûre et également la vie locale s'épanouir. Dans cet espace public, la responsabilité de la sécurité doit être partagée de façon bienveillante entre les usagers du système de transport et les habitants.

L'infrastructure, dès lors qu'elle n'est pas sûre ou est mal entretenue, peut-être une cause directe de la collision ; on pense inévitablement aux nids-de-poule, à un défaut d'adhérence... qui peuvent causer des pertes de contrôle du véhicule, des chutes de deux-roues, de piétons, etc. Elle peut aussi être indirectement impliquée, lorsqu'il y a par exemple une discordance entre l'image qu'elle donne et le comportement attendu des usagers. En effet, une rue longue, rectiligne et bordée de stationnement des deux côtés, peut inciter des conducteurs à rouler plus vite qu'une chaussée moins rectiligne, conçue pour mettre en valeur la mixité des fonctions locales, par le biais de parvis, chicanes et de plantations...

¹⁴ Principe qui installe hiérarchisation des différents modes de transport dans la manière de penser et d'aménager la Ville, et les favorise dans l'ordre suivant : la marche à pied, les vélos et la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues, etc.), les transports publics, les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) et enfin, les transports privés individuels.

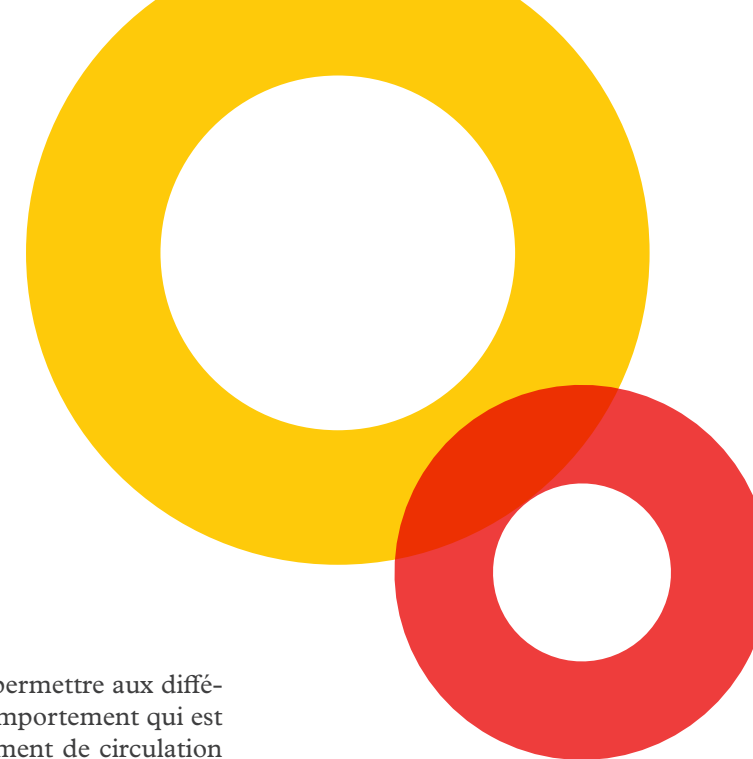
L'infrastructure, dans sa conception, doit donc être lisible et porteuse de messages clairs pour les usagers. Elle doit par exemple leur renseigner leur place sur la chaussée, la juste vitesse à laquelle ils doivent circuler, la prudence dont ils doivent faire preuve, etc. Elle doit également, en fonction de la nature et de la catégorie de la route, permettre de profiter d'espaces dédiés à d'autres activités que le seul déplacement dans l'espace public. L'infrastructure doit donc permettre la sécurisation de la rue comme lieu support du déplacement multimodal et comme lieu de la vie du quartier.

Sans être nécessairement « la cause » de la collision, l'infrastructure peut néanmoins aussi contribuer à réduire les conséquences de celle-ci dès lors qu'elle est pensée pour pardonner les erreurs des usagers. Le concept de Safe Streets intègre donc plusieurs approches :

- Le « self explaining road » qui s'adapte dans la mesure du possible au contexte, et transmet les bonnes informations aux usagers pour qu'ils puissent adapter leurs comportements aux circonstances ;
- L'infrastructure qui pardonne les erreurs, « the forgiving road » (cf. SAFE SYSTEM) et en limite les conséquences pour les victimes et plus largement, pour la société ;
- Le concept du séjour, selon lequel la rue n'est pas que le support des déplacements (fonctionnels) mais bien aussi le support et le théâtre de la vie locale, en particulier dans les quartiers.

La configuration de la voirie doit permettre aux différents usagers de comprendre le comportement qui est attendu de leur part. L'environnement de circulation doit être simple à décoder, doit limiter les prises d'informations nécessaires, doit clarifier les fonctionnements des carrefours et lieux de conflits potentiels. Une conception plus compréhensible doit permettre de réduire les prises de risques ou les erreurs de conduite et/ou de jugement. L'environnement urbain dense de la Région Bruxelles-Capitale, qui connaît une grande multiplicité des usages et des activités dans son espace public, demande également la prise en considération des interactions entre usagers.

Au final, les gestionnaires ont la responsabilité de tout mettre en œuvre (obligation de moyens) pour éviter que leurs infrastructures ne génèrent une quelconque collision grave, ou pour minimiser les conséquences de tout éventuelle collision. Un aménagement intrinsèquement sûr doit évidemment être l'objectif lorsque des voiries sont refaites de façades à façade, mais des interventions plus réduites peuvent tout à fait déjà œuvrer de manière significative à cet objectif. Depuis 2013, la procédure « Audit de sécurité routière » permet de guider l'amélioration des infrastructures sur voiries régionales. L'engagement, via subsides, d'un agent dédié à la sécurité routière au niveau communal devrait permettre de réaliser également ces examens de sécurité routière sur les projets sur voiries communales. Des formations d'auditeurs seront prévues.



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.

ACTION PRIORITAIRE

Les zones à concentration d'accidents (ZACA) sont des zones (carrefours, tronçons de voiries) qui concentrent les accidents, et ce de manière anormale. Leur identification est faite sur base d'une cartographie des accidents (tous modes) ayant entraîné des lésions corporelles.

Une première étude ZACA est disponible pour les années 2010-2013 (année 2013 incluse). Une mise à jour régulière est nécessaire vu l'évolution continue de l'infrastructure et de son usage (sécurisations, modifications, créations...). Les 448 ZACA identifiées sur les 4 années de cette étude concentraient en moyenne 7 tués et 30 blessés graves et 660 blessés légers/an.

Afin de garantir une gestion continue de la sécurité des infrastructures routières, cette cartographie doit se faire sur plusieurs années et ce de manière régulière. On peut alors identifier les accidents liés à un lieu particulier et donc à une infrastructure probablement déficiente.

La résolution des ZACA identifiées, actuelles et futures, doit devenir une procédure régulière incluant un planning et des moyens financiers (budgets) et humains et ce, tant pour les ZACA situées sur voiries régionales que celles sises sur voiries communales.

Lors de la première étude de 2014, le seuil d'accidents pour définir un lieu comme étant une zone à concentration d'accidents était de 12 accidents corporels sur les 4 années de l'étude. Rendre récurrente l'identification de ces zones permettra, à terme, d'« augmenter » l'exigence régionale en abaissant progressivement le nombre minimum d'accidents.

Une première évaluation des 30 ZACA prioritaires (identifiées en 2014) réalisée par Bruxelles Mobilité a été menée en 2019. On constate que les ZACA qui ont fait l'objet d'une intervention même partielle ou légère, connaissent une réduction significative soit du nombre d'accidents soit de leur gravité, ou des deux. Peu importe donc le niveau d'intervention, il est crucial d'agir au plus vite dès que les ZACA sont identifiées et priorisées.

Début 2022, une nouvelle carte des zones à concentration d'accidents, actualisée sur base des dernières données les plus récentes, sera mise à disposition des gestionnaires de voiries. Celle-ci sera mise à jour et diffusée tous les 2 ans. Les gestionnaires pourront alors prioriser les études et les interventions.

Si l'identification des zones à concentration d'accidents, sur base des statistiques, se fait indépendamment des gestionnaires de voiries, la priorisation et la planification de leur résolution ne peut faire l'économie de consultations, et de la co-construction entre tous les gestionnaires. Il convient également d'assurer un suivi régulier de la mise en œuvre entre gestionnaires. L'échange régulier sur les pratiques, sur les difficultés rencontrées, ainsi que sur les mises en œuvre, permettra également de maintenir le thème dans les priorités de tous.

Fiche action 17, Annexe 17.

Action 18:
Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70 km/h.

ACTION PRIORITAIRE

Depuis le 1er janvier 2021, la Ville 30 est une réalité sur l'ensemble de l'agglomération de la Région de Bruxelles-Capitale. Si la mise en œuvre sur le plan réglementaire était relativement aisée, rapide, et relevait essentiellement d'une volonté politique très forte, la mise en œuvre sur le plan pratique, partiellement initiée au cours de 2020-2021, exige un grand travail de concertation et de facto, des moyens et un temps plus long pour concrétiser les changements sur le terrain.

La poursuite de l'adaptation de l'infrastructure est donc une étape clé pour assurer :

- La maîtrise des risques encourus (en cours), par l'ensemble des usagers, sur les axes (ou parties d'axes) pour lesquels les gestionnaires ont mis en place un régime d'exception autorisant la circulation à 50 ou 70km/h ;
- La crédibilisation de la norme (en cours), pour l'ensemble des usagers qui circulent sur des axes passés à 30 alors que leurs profils, la quantité de trafic qui les parcourt ou la nature de celui-ci, ne rendent pas immédiatement lisible le passage à du 30km/h ;
- La poursuite de la maîtrise des vitesses sur les voiries dites "de quartier", par nature apaisées, mais pour lesquelles des améliorations peuvent encore être apportées pour garantir la quiétude attendue et permettre davantage de réappropriation par et pour la vie de quartier ;
- La poursuite de la mise à 30km/h des voiries ou tronçons qui sont à 50 km/h.

Fiche action 18, Annexe 18.

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

ACTION PRIORITAIRE

Les traversées sont le maillon faible des réseaux piétons, qu'elles soient en section ou en carrefours, et à feux ou non. Elles représentent à elles seules 46 piétons tués et blessés graves/an.

En ce qui concerne les traversées piétonnes non gérées par feux, la présence d'un masque à la visibilité joue un rôle dans 45% des accidents de piétons traversants. En matière de masque à la visibilité dit « fixe », si la réglementation interdit aujourd'hui de créer des aménagements ne tenant pas compte des reculs de stationnement nécessaires à la visibilité, on constate que la neutralisation du stationnement sur les aménagements « anciens » tarde à se généraliser. En parallèle, et quoiqu'elles tendent à diminuer, il subsiste encore des situations dans lesquelles les piétons peuvent être masqués par des véhicules immobilisés, sur des traversées non gérées par feux.

Les traversées gérées par feux, quant à elles, sont caractérisées par une surreprésentation des collisions liées à des mouvements de conducteurs vireurs. Pour répondre à ce type de conflits, il existe les "carrefours sans conflit"¹⁵, voire également les carrefours "vert intégral"¹⁶. Néanmoins, ce type de solutions ne peut être utilisé que dans certains cas précis et peut comporter des conséquences négatives (temps d'attente trop long pour les piétons, impatience et prise de risques, etc.). Il ne peut donc pas être généralisé.

Les arrêts de transport en commun jouent également un rôle important dans la survenue de collisions sur ce type de traversées (+/-30%), les piétons prenant plus de risques pour s'assurer d'atteindre le bus ou le tram en approche.

¹⁵ Intersection conçue de manière à ce que les usagers plus vulnérables ne croisent pas la trajectoire des véhicules motorisés lors des phases de feux verts.
¹⁶ Carrefour conçu de manière à éviter les conflits entre usagers, et notamment, piétons et véhicules vireurs. Le principe est que les feux sont verts pour tous les piétons du carrefour. Lorsque ces derniers deviennent rouges, les feux passent au vert pour l'un des axes du carrefour. Ensuite, c'est de nouveau aux feux piétons de devenir intégralement verts, et enfin, après quoi, les feux deviennent verts pour l'axe perpendiculaire du carrefour. Ainsi, si tout le monde respecte les signalisations, piétons et véhicules ne peuvent jamais entrer en conflit car ils seront toujours séparés.

(issu du workshop) >
A supprimer ?

Plus un carrefour sera large, plus le piéton, et, a fortiori le plus vulnérable (piéton âgé, enfant, etc.), sera exposé aux risques de collisions, notamment ceux liés aux masques mobiles et au manque de reprise d'informations de la part des conducteurs, dans la gestion de la manœuvre. En outre, plus un carrefour sera large, plus les vitesses pratiquées au moment d'aborder celui-ci seront élevées et plus les contraintes de cheminement et d'attente aux feux seront importantes pour le piéton et devront pouvoir s'effectuer dans les meilleures conditions, sous peine d'être difficilement « acceptables » par les piétons.

En parallèle, et alors que les infrastructures commencent à se mettre en place au niveau du territoire régional, les traversées, de carrefours en particulier, sont toujours le maillon faible des réseaux cyclables. Pour les cyclistes, les carrefours représentent globalement les mêmes difficultés que pour les piétons, avec un risque important de conflits liés aux conducteurs vireurs, voire également des risques au moment de la réinsertion de cyclistes en chaussée. Les carrefours représentent d'ailleurs en moyenne 22 cyclistes tués et blessés graves/an. Vu l'explosion du nombre de cyclistes à Bruxelles, et sans intervention, on peut donc s'attendre à voir ce nombre augmenter. Là aussi, les conditions de visibilité jouent un rôle prépondérant, de même que la compacité du carrefour et la maîtrise des vitesses de tous les conducteurs.

Enfin, on comptabilise aux carrefours en moyenne 32 conducteurs de deux-roues motorisés tués et blessés graves/an. Chutes liées à des changements de direction à vitesse inadaptée, non-respect des priorités par l'ensemble des conducteurs en particulier dès lors que les vitesses sont trop élevées et/ou les conditions de visibilité entre usagers mauvaises, par exemple en cas de remontrées de files générant des masques mobiles. Ces causes principales de collisions montrent l'importance de maîtriser la vitesse en amont et dans les carrefours, de même qu'il est impératif de veiller à la bonne visibilité entre tous les conducteurs, de façon à pouvoir anticiper davantage les mouvements.

Fiche action 19, Annexe 19.

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).

ACTION PRIORITAIRE
Si 5% des collisions se produisent aux abords d'écoles, 77% des collisions ont lieu dans les zones périphériques situées autour de ces abords d'écoles (*Dossier Sécurité routière n°17 « Enfant », Institut Vias, <https://www.vias.be/fr/recherche/publications/themadossier-verkeersveiligheid-n17-kinderen/>*). La sécurité des enfants ne s'entend donc pas uniquement dans les premiers mètres autour du bâtiment scolaire, mais doit être comprise bien au-delà. Les chemins menant à l'école sont, de ce point de vue, d'une importance prépondérante pour la sécurisation des enfants et pour le développement de leur autonomie, quel que soit leur mode de déplacement.

L'école est un lieu de vie et d'échanges au sein du quartier et représente donc un enjeu de sécurisation de première importance.

L'abord immédiat de l'école permet aujourd'hui d'entrevoir une mixité d'usages, en particulier sur des voiries apaisées, par exemple sous la forme d'une rue scolaire, d'une zone de rencontre ou de fermeture temporaire de rues pour la pratique d'activités scolaires. Ces solutions peuvent apporter une réponse à l'accidentalité au sein de l'abord d'école, réponse néanmoins souvent très limitée spatialement et plus ou moins temporaire. Ce type de solutions doit de plus être étudié à plus grande échelle, par exemple celle du quartier de sorte que l'accidentalité aux alentours de l'abord d'école considéré n'en subisse pas de conséquences négatives.

Par ailleurs, là où ce type de solution ne peut être appliqué, et en particulier sur les grands axes et vis-à-vis des non-riverains, la lecture de l'environnement scolaire, sa visibilité, sera évidemment indispensable de sorte que l'ensemble des conducteurs comprennent la particularité du lieu et adaptent leur conduite en conséquence.

À l'exception des abords d'écoles inclus sur des voiries avec un régime d'exception (50km/h ou plus), le passage à la Ville 30 a fait perdre la matérialisation de l'abord d'école par les panneaux zonaux jusque-là en vigueur. Des solutions doivent donc être mises en place pour pallier cette perte en visibilité, d'autant plus si le bâtiment scolaire n'exprime pas sa fonction. En particulier dans notre Région, où cette notion de visibilité intrinsèque est importante car de nombreuses écoles sont et doivent encore être créées et que nombreuses sont les réaffectations de bâtiments industriels, d'entreprises ou même d'églises au profit d'implantations scolaires.

Autour de l'abord d'école, la sécurisation des chemins et carrefours empruntés par les écoliers, par exemple en lien avec des arrêts de transport en commun fréquentés par ceux-ci, doit être considérée avec davantage d'ambitions. En effet, on perçoit malheureusement dans les statistiques d'accidents de roulages l'impact des déplacements scolaires.

Pour les années 2017-2019, 220 victimes de 0 à 17 ans sont à déplorer sur la tranche horaire 7h30- 8h30, pendant les périodes scolaires contre 21 lors des congés. Des enfants d'abord accidentés en tant que piétons, ensuite comme passagers de voiture, puis comme cyclistes et enfin comme cyclomotoristes.

Vu ces données, la maîtrise des vitesses et le bon aménagement des traversées jouent un rôle très important. Mais pas uniquement : de plus en plus de déplacements scolaires se réalisent à vélo, voire également à trottinette, de telle sorte que la sécurisation des aménagements cyclables menant aux écoles revêt également une importance croissante.

Fiche action 20, Annexe 20.

Action 21: Le recours aux aménagements de type « urbanisme tactique » est facilité et encouragé.

Dans le cadre des groupes de travail, tant les acteurs institutionnels que les citoyens ont plébiscité les interventions rapides et légères, souvent nommées « interventions d'urbanisme tactique ». En effet, la concrétisation de projets plus complets ou définitifs, prend souvent plusieurs mois, voire parfois plusieurs années.

Du point de vue des gestionnaires de voiries, c'est une manière de pouvoir mener des tests, ou encore d'attendre un aménagement prévu mais pas encore programmé.

Pour les habitants et usagers, c'est l'occasion de pouvoir déjà expérimenter une nouvelle configuration de leur carrefour ou de leur rue. C'est également l'opportunité de co-construire des modifications rapides en partenariat avec les gestionnaires de voirie.

Ces aménagements, bien que de nature temporaire et à vocation de pérennisation, ont cependant un effet direct sur les conditions de circulation et de séjour, et ceci à très court terme.

Le développement des contrats de mailles¹⁷ et la mise au point des plans de circulation liés seront l'occasion d'expérimenter ce nouvel outil.

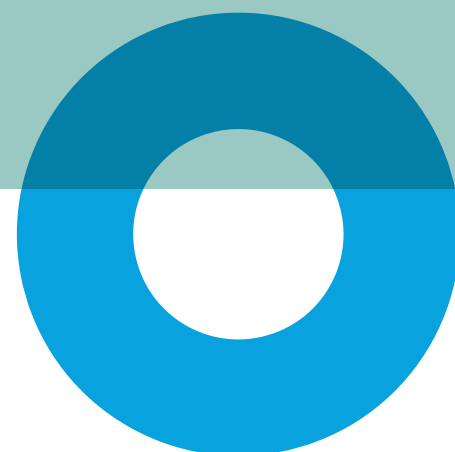
En termes de sécurisation de l'espace public, on entrevoit assez rapidement les possibilités pour les sécurisations de carrefour (oreilles et avancées de trottoir,...), la matérialisation de fermetures complètes ou partielles de rues, etc.

Les gestionnaires y ont déjà régulièrement recours, sous forme de sécurisation de carrefour via marquages et potelets, par exemple. Des échanges entre gestionnaires pourraient donc lancer la démarche et l'alimenter avec les expériences de terrains. Dans un second temps, les projets d'urbanisme tactique pourraient être ajoutés aux projets subsidiables via le fonds de Sécurité Routière.

Fiche action 21, Annexe 21.

¹⁷ Le contrat local de mobilité (CLM), appelé aussi « contrat de maille » prévoit l'élaboration d'un nouveau plan de circulation. Son but est de réduire sensiblement le trafic de transit dans la maille concernée (un grand quartier), l'augmentation de la qualité de vie et des conditions sûres pour les déplacements des modes actifs. Le nouveau schéma de circulation va de pair avec des interventions pour matérialiser l'apaisement.

4. SAFE BEHAVIOUR



Le pourquoi

Le comportement humain n'est pas infaillible. Dans un environnement complexe, où convergent les comportements de dizaines ou de centaines de personnes, les erreurs peuvent survenir facilement. Surtout lorsque différents modes de transport sont utilisés et que la circulation est difficile à comprendre au premier abord.

Ces comportements sont influencés par différents éléments : l'infrastructure, l'environnement, l'état du véhicule mais également les valeurs sociétales, les connaissances (du Code de la route, entre autres) et les aptitudes de l'usager de la route. Chacun de ces points peut être travaillé pour améliorer le comportement dans la circulation.

Les motifs de voyage doivent également être considérés dans la démarche par groupes cibles car ils peuvent nécessiter une attention particulière.

Agir sur le comportement est primordial puisqu'il interagit avec tous les autres leviers d'actions en sécurité routière. En effet, face à une infrastructure défaillante, un choix de comportement judicieux et prudent peut favoriser une meilleure sécurité routière. De même, rouler vite de façon inadaptée ou utiliser son téléphone à vélo relèvent aussi de choix personnels qui impactent négativement la sécurité routière cette fois.

Un équilibre entre les deux aspects, responsabilité collective (« forgiving roads », par exemple) et actions individuelles, (comme le fait de respecter les règles du Code de la route) participe pleinement à l'objectif zéro poursuivi en Région de Bruxelles-Capitale.

Les actions visant le changement de comportement, pour être efficaces, doivent s'inscrire dans une logique d'apprentissage tout au long de la vie (ex. passer les brevets du piéton et cycliste durant l'enfance, améliorer sa connaissance du Code de la route pour obtenir son permis de conduire ou avant la prise en main d'un autre véhicule - moto, vélo, trottinette...) avec un focus sur l'expérimentation en milieu réel.

Comme le risque diffère en fonction du mode de déplacement choisi, la responsabilité personnelle peut varier. Ceux qui conduisent des véhicules plus grands, plus lourds ou plus rapides courent un plus grand risque de blesser d'autres personnes et assument donc une plus grande responsabilité.

Enfin, personne n'utilise tout le temps le même mode de déplacement. Plus grande sera la connaissance de la réalité des autres modes, plus grande sera l'évaluation des situations de trafic à risque. Par conséquent, nous ne nous adressons pas aux personnes en fonction d'un seul aspect de leur comportement en matière de circulation, mais en tant que citoyens, usagers, parents, conducteurs, etc.

Action 22:

Améliorer la connaissance des règles du Code de la route .

L'article 8.3 du Code de la route stipule que :
« *Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.* »

Ces « connaissances nécessaires » dont il est fait mention font bien évidemment référence à l'obtention du permis de conduire (théorique). Mais force est de constater que le Code connaît souvent des changements et adaptations, qui plus est lors de l'arrivée de phénomènes récents tel que l'apparition de nouveaux engins de déplacements, ou de signalisations moins récentes, mais encore souvent trop méconnues, telles que les sens uniques limités, les panneaux permettant aux cyclistes de franchir un feu rouge ou orange pour tourner à droite (B22) ou continuer tout droit (B23), ou la réglementation applicable dans une rue cyclable ou une zone de rencontre.

Un rafraichissement de ses connaissances est indispensable pour tous les usagers de la route, afin d'éviter, outre le fait d'être potentiellement verbalisé, le risque de conflit et d'accident (en tort) impliquant d'autres usagers.

Aussi, même si cette « connaissance nécessaire », et à jour, relève de la responsabilité de l'usager, l'administration doit permettre de faciliter l'accès aux nouvelles règles, ou faire des rappels concernant des règles existantes mais trop peu connues ou suivies.

Ainsi, il est important que Bruxelles Mobilité, à travers des campagnes de sensibilisation régulières, ciblées et multi-niveaux, permette aux usagers d'améliorer leurs connaissances concernant les règles du Code de la route et les bonnes pratiques dans l'espace public.

Fiche action 22, Annexe 22.

Action 23 :

Améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en sécurité.

Les ateliers BE.Smart qui se sont déroulés en 2020 ont montré la nécessité d'améliorer le niveau de connaissances, mais aussi les capacités des différents usagers à se déplacer en sécurité et ce quel que soit le mode utilisé. Les participants ont pointé deux phénomènes distincts : de la part des automobilistes, une méconnaissance des besoins des autres usagers (notamment cyclistes) dans la circulation et d'autre part, une méconnaissance des règles de la route de la part des cyclistes et utilisateurs de trottinettes, l'usage de ces modes de transports n'étant pas conditionné à un permis spécifique. L'augmentation importante du nombre de cycliste (+134% en 2019-2020) s'est d'ailleurs accompagnée d'un accroissement du nombre de victimes cyclistes.

Les actions liées à la formation à la conduite ainsi que celle visant les conseils de sécurité routière pour les nouveaux usagers (cyclistes, motards...) sont donc prioritaires.

Concernant la formation à la conduite, la situation en 2021 est la suivante : les adaptations du contenu des examens sont réalisées par la Région wallonne et la Région flamande suite à la dissolution en juin 2019 du GOCA (Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire belges). Une commission interne à Bruxelles Mobilité valide les propositions de questions émises par la Wallonie et la Flandre pour la Région de Bruxelles Capitale. Les instructeurs, qui forment les futurs conducteurs au sein des auto-écoles, quant à eux, suivent des modules de recyclage/formation continue dont les programmes sont approuvés par la cellule « formation à la conduite » de Bruxelles Mobilité. Notons également, qu'en 2021, il n'y a plus d'organisme agréé pour dispenser les formations des examinateurs, en charge du suivi des examens dans les centres d'examens bruxellois.

Fiche action 23, Annexe 23.

Action 24:

Sensibiliser sur les risques associés aux grands "killers" de la route.

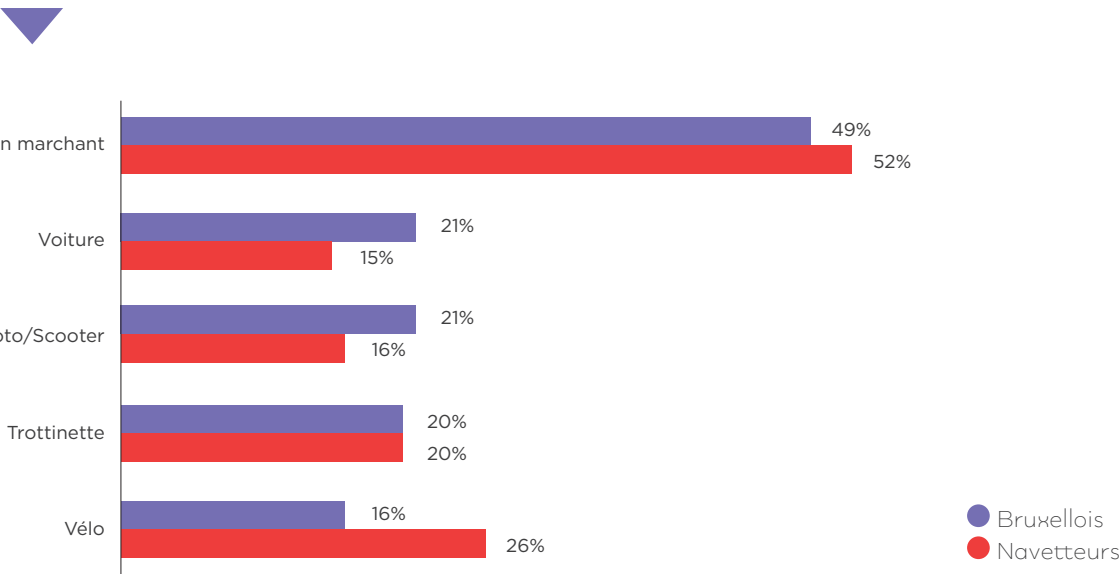
La Commission européenne rappelle qu'il est nécessaire de lutter particulièrement contre certains phénomènes d'insécurité routière comme les vitesses excessives et inadaptées, l'utilisation incorrecte de la ceinture de sécurité et des équipements de sécurité (sièges autos, utilisation des casques vélos, motos...), la distraction ou encore les assuétudes.

Distraction et multiactivité lors des déplacements : la situation en Région de Bruxelles Capitale

Selon une enquête d'opinion initiée par Bruxelles Mobilité auprès de 500 Bruxellois (Wide/Listen, mars 2021), 21 % des Bruxellois interrogés déclarent utiliser leur téléphone en voiture, mais ils sont également quelque 21 % à le faire à moto ou à cyclo, 20 % à trottinette et 16 % à vélo. Constat également inquiétant si on analyse l'utilisation du téléphone : 8 % des conducteurs de voiture reconnaissent consulter leur messagerie et les réseaux sociaux ainsi que 17 % des motards et cyclomotoristes, 13% des utilisateurs de trottinettes et 11 % des cyclistes. Notons également que les plus grands utilisateurs du téléphone sans kit mains libres pour appeler et consulter leur messagerie et réseaux sociaux sont les piétons : 49 % déclarent téléphoner et 49 % également consulter leurs messages en marchant. Ceci est moins préjudiciable pour la sécurité routière, hormis lors des traversées.

Personnes (%) utilisant souvent ou régulièrement leur téléphone sans kit main libre pour passer des appels téléphoniques.

Sources: Bruxelles Mobilité.



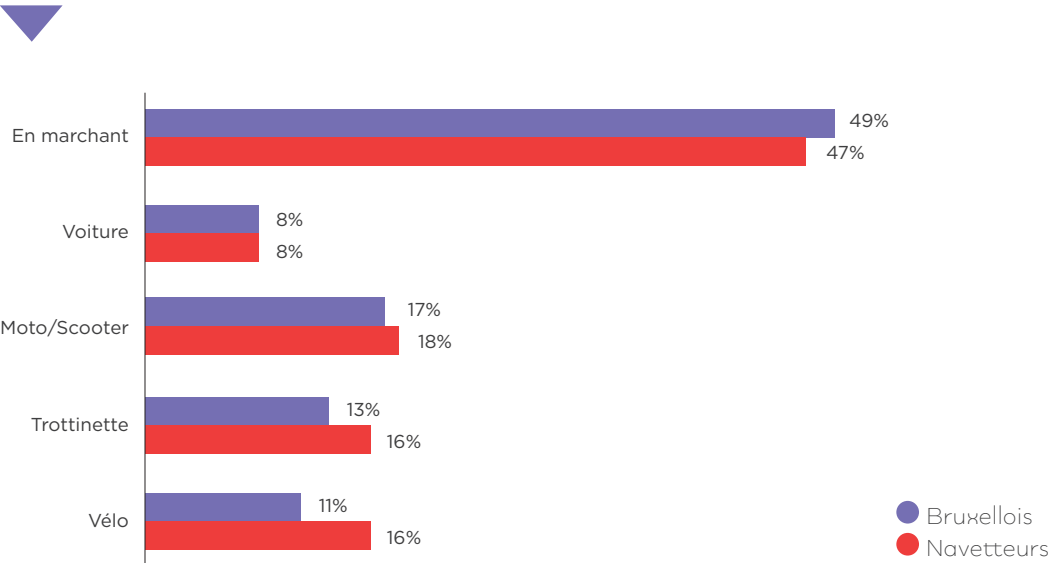
Il s'agit d'une situation problématique et qui mérite une attention particulière puisque, selon une recherche du Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), la distraction jouerait un rôle dans 5 à 25% des accidents¹⁸.

Certaines études, reprises par l'Institut Vias, suggèrent que les conducteurs professionnels, qui doivent plus souvent effectuer des tâches concurrentes, sont plus souvent distraits. Les conducteurs de camionnette et de camion s'adonnent plus souvent à des activités détournant l'attention, et c'est surtout le transport professionnel qui est sujet à la distraction au volant. L'étude de comportements de Bruxelles Mobilité montre également une utilisation importante du smartphone par les cyclomotoristes et motards parmi les 18-35 ans. Une hypothèse explicative pourrait être l'utilisation par des livreurs, ceci devrait être mesuré et vérifié, mais qui montrerait l'émergence d'une nouvelle dimension, typiquement urbaine, de la distraction de conducteurs professionnels.

¹⁸ STELLING-KONCZAK A., et al. (2013), Afleiding in het verkeer: een overzicht van de literatuur, Rapportnummer R-2012-4, <https://www.swov.nl/file/15651/download?token=NNfgINzj>

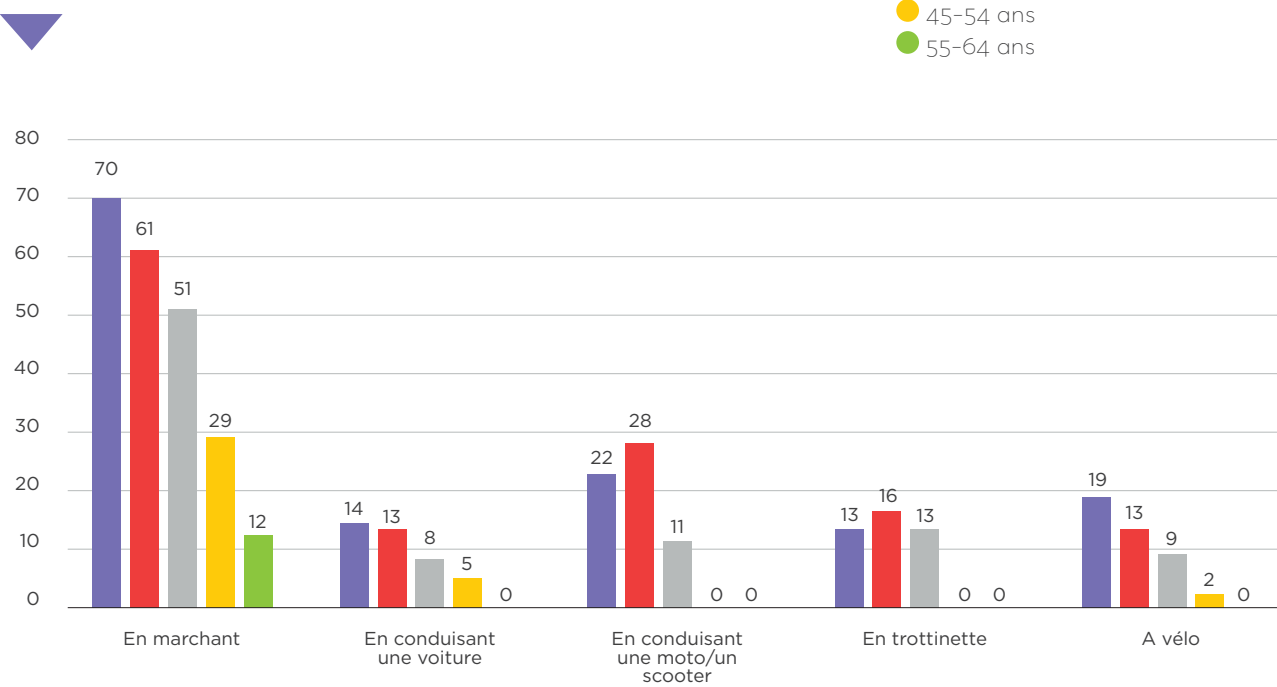
Personnes (%) utilisant souvent ou régulièrement leur téléphone pour envoyer des messages, regarder les réseaux sociaux ou autres.

Sources: Bruxelles Mobilité



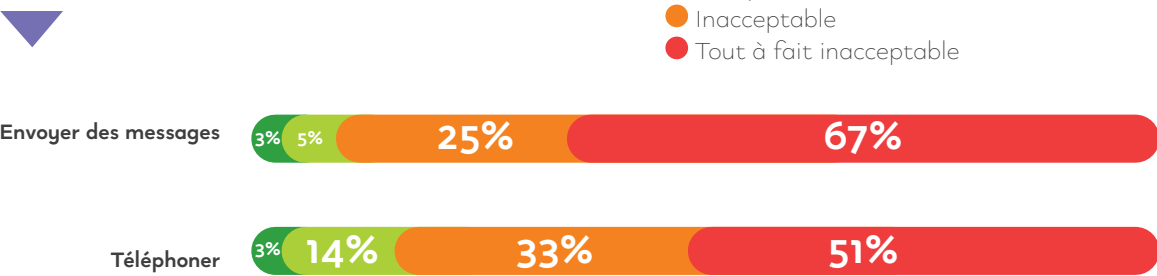
Personnes (%) utilisant souvent ou régulièrement leur téléphone pour envoyer des messages ou consulter les réseaux sociaux

Sources: Bruxelles Mobilité



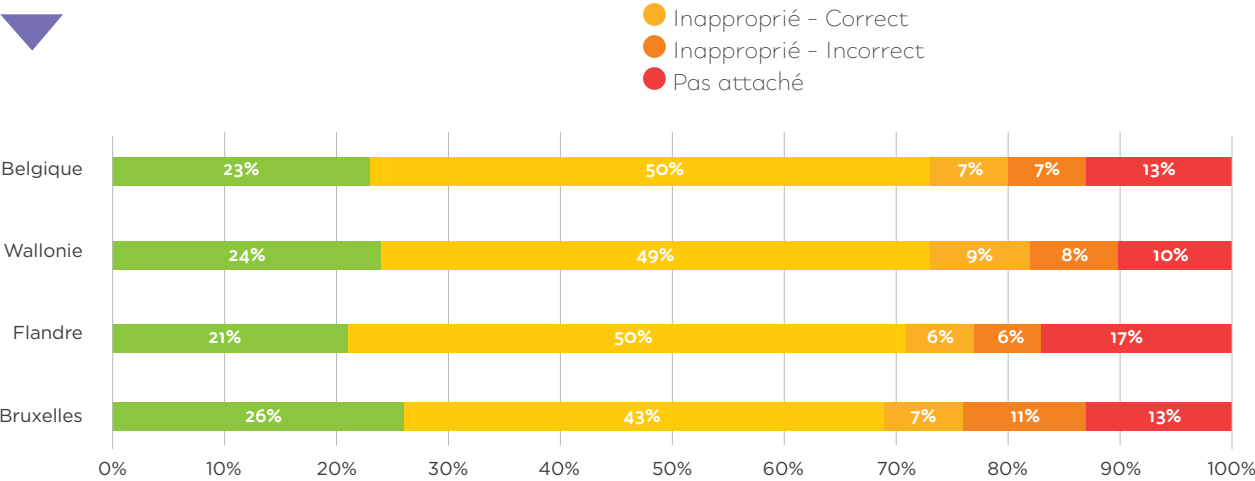
Téléphoner ou envoyer des messages / consulter les réseaux sociaux en voiture, à vélo, à moto est ...

Sources: Bruxelles Mobilité



Non utilisation de dispositifs de retenues (ceinture et siège auto)

Sources: Schoeters & Lequeux, 2018.



Non utilisation de dispositifs de retenues (ceinture et siège auto)

L'utilisation des systèmes de retenue semble encore être une difficulté en Région de Bruxelles-Capitale. Une étude de de l'Institut Vias¹⁹ sur ce thème montre que moins d'un enfant sur 4 est correctement attaché à Bruxelles (26%). Si la nouvelle norme de sièges-autos, R129, dite I-Size (meilleurs résultats aux chocs latéraux, orientation du siège-autos dos à la route jusqu'à l'âge de 15 mois, utilisation des fixations isofix® et classification en fonction de la taille et du poids de l'enfant) va simplifier l'usage de ces dispositifs, il n'en demeure pas moins, qu'il s'agit d'objets difficiles à manipuler et

qui, par ailleurs, représentent un coût élevé dans un budget familial, ce qui peut être un frein à l'achat.

De la même façon, le transport des enfants à vélo est également soumis à des normes européennes. Les sièges pour vélos doivent répondre à la norme EN 14344. Dans un contexte de recours croissant aux déplacements à vélo, il est nécessaire d'encourager l'utilisation correcte du matériel adéquat pour le transport des enfants.

¹⁹ Vias Institute, « Seul 1 enfant sur 4 est correctement attaché en voiture », communiqué de presse, 20/02/2018. <https://www.vias.be/storage/main/sigesautos18fr.pdf>

La conduite sous influence

On peut définir la conduite sous influence comme le fait de « conduire un véhicule alors que l'on se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments »²⁰.

Il faut donc :

- Comprendre le mot « véhicule » au sens large, l'interdiction de conduite sous influence concernant tous les modes (voiture, vélo, moto, trottinette, etc.) ;
- Noter que les sources d'influences sont multiples et ne se réduisent pas uniquement à l'alcool et aux drogues ;
- Noter que le facteur « alcool » dans les accidents avec dégâts corporels concerne tous les modes de déplacement.

Les chiffres d'infractions en Région de Bruxelles-Capitale sont relativement stables depuis plusieurs années. Une tendance à la baisse se dégage pour l'année 2020 :

Infractions routières : conduite sous influence d'alcool

Sources: Police Fédérale http://www.verkeersstatistiek.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/

Région Bruxelles Capitale	2016	2017	2018	2019	2020
Alcool	3.647	3.638	3.311	3.943	2.985

Au cours de l'année 2020, le nombre d'infractions constatées d'alcool au volant a diminué de 25% par rapport à l'année 2019. Cela pourrait s'expliquer notamment par la crise du COVID-19 et le *lockdown* partiel. On peut ainsi considérer qu'en 2020, ces comportements contrevenants ont donc continué.

Cette consommation se traduit par le fait qu'en Région de Bruxelles-Capitale, 10% des accidents avec dégâts corporels impliquent une consommation d'alcool ou de drogue²¹.

En effet, rappelons que selon une étude de 2012²² toujours valable, conduire avec un taux d'alcoolémie compris entre 0.5g et 0.8g/L de sang augmente le risque d'avoir un accident grave d'un facteur compris entre 2 à 10 fois.

Augmentation du risque d'accident lié à la consommation d'alcool

Sources: Gadegbeku et al., 2010 IN: Meesmann et al., 2011

Concentration d'alcool dans le sang	Risque relatif d'accident grave	
0.1 - 0.5g/L	1 à 3 fois plus élevé	Risque modérément accru
0.5 - 0.8g/L	2 à 10 fois plus élevé	Risque moyennement accru
0.8 - 1.2g/L	5 à 30 fois plus élevé	Risque fortement accru
> 1.2g/L	20 à 200 fois plus élevé	Risque très fortement accru

²⁰ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, art. 35 (MB. 27/03/1968).
²¹ Chiffres des accidents 2020, Bruxelles Mobilité.
²² HORST S. et al. (2012), DRUID - Final Report: Work performed, main results and recommendations, <https://www.vias.be/publications/DRUID%20-%20Final%20Report%20-%20Work%20performed,%20main%20results%20and%20recommendations/DRUID-Final%20Report.pdf>

La consommation de drogue perturbe elle aussi nos capacités à nous déplacer en toute sécurité dans l'espace public. De manière globale, les drogues ont des effets négatifs pour la sécurité routière : elles augmentent à la fois le risque de survenance et la gravité des accidents de la route.

Avec le cannabis, le temps de réaction augmente, la coordination des mouvements est réduite et la mémoire est affectée.

Les drogues stimulantes, telles que les amphétamines, l'ecstasy et la cocaïne, donnent l'impression d'avoir davantage d'énergie et occultent la sensation de fatigue. Le conducteur peut alors adopter une conduite plus téméraire, plus rapide et plus agressive. Il prend également plus de risques, alors qu'il a moins de contrôle sur son véhicule.

Augmentation du risque d'accident lié à la consommation de drogue

THC : tetrahydrocannabinol ;
*Cocaïne = cocaïne et/ou benzoylécgonine ;
**en cas de consommation combinée à l'alcool.
BAC >0.1g/L

Sources: Gadegbeku et al., 2010 IN : Meesmann et al., 2011

Substance psychotrope	Risque relatif d'accident grave	Niveau de risque
Drogues illicites uniquement		
Cannabis (THC)	1 à 3 fois plus élevé	Risque légèrement accru
Cocaïne*	2 à 10 fois plus élevé	Risque moyennement accru
Opiacés illicites (héroïne)	2 à 10 fois plus élevé	Risque moyennement accru
Amphétamines	5 à 30 fois plus élevé	Risque fortement accru
Médicaments uniquement		
Benzodiazépines et Z-drogues	2 à 10 fois plus élevé	Risque moyennement accru
Opiacés médicaux	2 à 10 fois plus élevé	Risque moyennement accru
Combinaison d'alcool** avec drogues ou médicaments	20 à 200 fois plus élevé	Risque extrêmement accru
Combinaison de drogues ou médicaments	5 à 30 fois plus élevé	Risque fortement accru

Les médicaments peuvent aussi influencer les capacités de conduite, notamment les benzodiazépines (somnifères, tranquillisants et anxiolytiques), la codéine (par ex. dans les sirops contre la toux), les antidépresseurs, les antipsychotiques, les gouttes pour les yeux et les antihistaminiques de première génération.

Leur consommation peut en effet induire la somnolence, la distraction, une baisse de la coordination et une réduction des capacités d'appréciation et de réaction.

Selon la même étude, les risques augmentent grandement en cas de consommation de drogues ou de médicaments, mais également et surtout, en cas de combinaison d'alcool et de drogue ou médicament.

Or, en 2019, 1 Bruxellois sur 5 âgé entre 18 et 34 ans avoue avoir pris le volant au cours du mois écoulé sous l'influence de drogues²³, et à Bruxelles, 1,5% des accidents avec dégâts corporels implique une consommation de drogue²⁴.

La même année, 26 personnes sont mortes ou ont été gravement blessées en Région de Bruxelles-capitale suite à des accidents impliquant une consommation d'alcool ou de drogue²⁵.

D'après les chiffres de la police, les infractions en matière de drogue au volant en Région Bruxelles-Capitale sont relativement stables depuis plusieurs années et jusqu'en 2019 et 2020.

Lors du premier semestre 2020, et malgré la crise du COVID-19 et le lockdown partiel : le nombre d'infractions constatées concernant la drogue au volant représente déjà 90% de celles relevées sur l'entièreté de l'année 2019, soit 392. Sur l'ensemble de l'année 2020, les infractions constatées en matière de drogue au volant ont augmenté de 90% par rapport à l'année 2019. L'augmentation du nombre de contrôles de ce type pourrait être une des explications de ce chiffre.

Augmentation du risque d'accident lié à la consommation de drogue

Sources: http://www.verkeersstatistiek.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/

Région Bruxelles Capitale	2016	2017	2018	2019	2020
Drogues	206	198	226	426	815

Fiche action 24, Annexe 24.

²³ Vias Institute, Enquête nationale d'Insécurité routière 2019, https://www.vias.be/publications/Nationale%20VerkeersONveiligheidsenqu%C3%AAt%202019/Enqu%C3%AAt_Nationale_d_Insecurite%20routiere_2019.pdf
²⁴ Chiffres des accidents 2019, Bruxelles Mobilité.
²⁵ Ibidem, Bruxelles Mobilité.

Action 25:

Sensibiliser les usagers de camionnettes, ainsi que les autres usagers, sur les risques associés à ce type de véhicule.

Le nombre de camionnettes présentes en Région de Bruxelles-Capitale tend à augmenter. Livraisons, véhicules de chantiers, food-trucks, etc., ses usages sont multiples et son format est bien adapté à la circulation urbaine.

Toutefois, ce type de véhicule, de par sa conception et/ou son aménagement (calfeutrage des vitres arrières, etc.) peut présenter des problèmes de visibilité pour son conducteur, donnant lieu à des conflits avec d'autres usagers de la route.

Le cas le plus répandu est le suivant : le conflit, lors d'un virage à droite de la camionnette à un carrefour, avec un cycliste ou un piéton traversant au vert. Ces situations dangereuses et potentiellement mortelles pour l'utilisateur actif nécessitent de sensibiliser les usagers de camionnettes au fait de s'assurer du mieux possible de l'absence d'usagers plus vulnérables lors de leurs mouvements et manœuvres.

De la même manière, il existe certains angles morts où même les conducteurs les plus prudents et attentifs de ce type de véhicules ne pourront pas détecter la présence d'un autre usager. Il est donc indispensable de sensibiliser les autres usagers à ne pas se placer dans ces zones moins/pas visibles, afin d'éviter d'être mis en danger par les mouvements de la camionnette.

Ainsi donc, Bruxelles Mobilité doit sensibiliser les « deux parties » à ces conflits potentiels en identifiant d'abord la meilleure manière de cibler les utilisateurs de camionnettes, qui en font, le plus souvent, un usage professionnel.

.....
Fiche action 25, Annexe 25.

Action 26:

Développer l'offre et le recours aux sanctions éducatives.

Cette action a été jugée prioritaire lors des ateliers Be. Smart. Il faut savoir que les mesures de réhabilitation s'inscrivent dans un cadre exclusivement judiciaire (réalisées pour l'instant par Vias). Il n'y a donc pas de peines éducatives prévues pour les infractions qui sont sanctionnées par des perceptions immédiates ni en cas de multiples infractions uniquement sanctionnées par des perceptions immédiates (PI). Toutefois, plusieurs projets sont développés (comme les fiches de sensibilisation accompagnant les PI vitesse notamment) ou en cours de développement (en vue de sensibiliser les multirécidivistes qui se voient infliger plusieurs perceptions immédiates) au niveau des instances fédérales en collaboration avec Vias et les Régions.

Concernant les peines dites "alternatives" qui sont avant tout "éducatives" : les principales sont la médiation pénale, la suspension et le sursis probatoire. Dans ce cadre, différentes approches sont possibles : formation, travail d'intérêt général (durée de 20 à 300 heures), traitement médical ou thérapie.

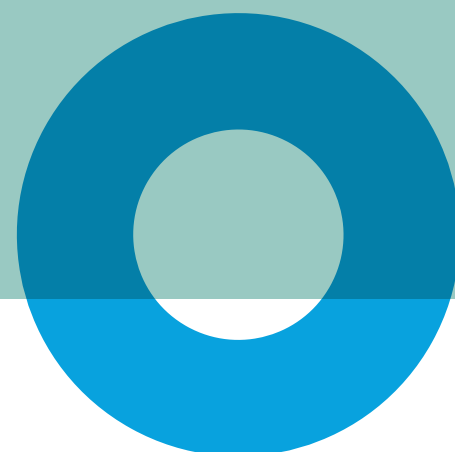
Selon Vias, les peines alternatives de type formation sont efficaces : il y a 41 % de récidives en moins parmi les personnes ayant participé à ce type de programmes en comparaison à celles ayant uniquement été condamnées à une sanction classique (déchéance, amende). L'impact de ces formations est aussi plus important sur les personnes condamnées pour la première fois.

Pour cette action une co-construction avec les instances fédérales dans le cadre de leurs EGSR est déjà en cours.

.....
Fiche action 26, Annexe 26.



5. SAFE VEHICLE



Les accidents entre usagers actifs ont, heureusement, la plupart du temps des conséquences très limitées. Dans les accidents graves de la circulation, les véhicules sont toujours en cause. Et plus le véhicule est gros, lourd et rapide, plus les conséquences sont graves.

Les véhicules eux-mêmes évoluent également rapidement. Les constructeurs développent de nouveaux modèles, moteurs, voire de nouveaux types de véhicules. La sécurité routière est rarement la principale préoccupation des (autres) usagers de la route.

Néanmoins, la conception et la réglementation des véhicules sont extrêmement importantes. Il existe des exemples de solutions technologiques qui peuvent réduire l'angle mort dans les camions. Ou encore, et même s'il s'agit plutôt d'accidents mineurs : l'émergence des speed pedelecs augmente l'écart de vitesse entre cyclistes et certainement vis-à-vis des piétons, ce qui peut aussi conduire à des situations plus dangereuses entre usagers actifs de la route.

La plupart des réglementations entourant la conception et la construction des véhicules sont à des niveaux différents de ceux de la politique régionale. Cependant, la Région dispose également d'options pour s'assurer que les véhicules circulant ici sont aussi sûrs que possible.

Dans ce cadre il est primordial que la Région poursuive le projet de réforme globale de la fiscalité automobile visant à améliorer la qualité de vie en ville pour tous, dans le cadre d'une transition juste et solidaire.

Comme le souligne la Déclaration de politique générale, le régime de taxe de mise en circulation (TMC) doit être revu en intégrant une plus grande progressivité en fonction de la performance environnementale des véhicules (poids, puissance réelle et type de carburant utilisé) afin de dissuader l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain.

Action 27: Développer un système de labellisation du transport de marchandises, FORS (véhicules et conducteurs).

Comme d'autres grandes villes européennes, la Région bruxelloise poursuit un double objectif inscrit dans Good Move, comme il l'était déjà dans le Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises: assurer l'approvisionnement de la ville tout en limitant les nuisances. Afin de favoriser un transport de marchandises optimisé et de mettre en œuvre l'action E6 de Good Move, Bruxelles Mobilité propose d'implanter le label FORS en RBC.

La mise en œuvre de ce label et des mesures d'accompagnement vise à réduire significativement l'impact de la distribution urbaine sur la sécurité routière, mais également la qualité de l'air, les émissions de CO₂ ainsi que le bruit ambiant.

Il est donc logique que cette action soit reprise, et ainsi priorisée, dans le Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030.

Le transport de marchandises représente 14% des véhicules entrant dans la Région de Bruxelles-capitale. Ces véhicules sont particulièrement impliqués dans des accidents graves.

La croissance démographique à Bruxelles implique une croissance parallèle des volumes de marchandises livrées pour permettre à la population de vivre et travailler. Dans le même temps, l'évolution des pratiques logistiques comme le e-commerce et les livraisons just-in-time, mais aussi dans une moindre mesure l'économie circulaire entraîne une atomisation du transport de marchandises. Nous serons donc de plus en plus confrontés à la problématique de la distribution urbaine. Or un nombre toujours plus grand de camionnettes et de camions circulant en ville pose non seulement un problème de mobilité mais également de sécurité routière, d'environnement et de vitalité économique.

Description du système FORS

Après avoir étudié les différentes alternatives existantes et la possibilité de créer un label, le système FORS est apparu comme une solution ayant fait ses preuves tant en ce qui concerne les attentes des entreprises que celles des pouvoirs publics. Il s'agit d'un label développé par Transport for London en 2007 octroyé à plus de 5.000 entreprises représentant près de 113.000 véhicules venant de 16 pays européens. Ce système sans équivalent a clairement démontré son efficacité. Les opérateurs labellisés FORS ont par exemple en moyenne 25% moins d'accidents et 41% moins d'accidents impliquant un blessé. Ils sont en outre en moyenne 50% moins impliqués dans des violations du respect des temps de conduite.

Le fonctionnement de FORS n'exclut pas les petites entreprises. En effet, le coût associé à la labellisation (souscription et audit) varient en fonction de la taille de l'entreprise, il est donc possible de choisir l'ampleur de la labellisation souhaitée (d'un centre de distribution à l'ensemble de la flotte en Belgique d'une société multinationale) et le principe de l'audit permet de fonctionner sur base des pratiques choisies par l'entreprise. Les standards sont également pensés pour permettre aux plus petites entreprises de les atteindre aussi bien que les plus grandes. Ceci est assuré grâce à la participation de PME au sein du Governance and Standards Advisory Group qui détermine ces standards. En fournissant des moyens à toutes les entreprises, qu'il s'agisse de formations ou de lignes directrices sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre, FORS soutient les plus petites entreprises et leur permet d'atteindre plus facilement des standards équivalents aux grandes entreprises. Enfin, des mesures d'accompagnement prises par la Région bruxelloise permettraient d'accentuer encore cette prise en compte des plus petites entreprises.

Pour ces raisons, FORS convient à toutes les tailles d'entreprises et tous les types de livraisons et de véhicules, et même au transport de passagers.

Outre des critères de plus en plus exigeants, les thématiques abordées par FORS s'élargissent également avec le temps. Le label était centré au début sur les aspects de sécurité routière, avant de s'étendre à l'organisation des tournées et aux aspects environnementaux. Le bruit a par la suite été ajouté et FORS a plus récemment inclus des aspects liés à la sécurité et au terrorisme.

Enfin, il convient de noter que l'adoption de FORS permet d'éviter l'écueil de la création d'un label purement bruxellois et répond à la demande du secteur d'avoir un standard uniforme.

La fiche action, qui est développée dans le cadre du Plan GoodMove, est reprise dans les annexes pour mémoire.

Fiche action 27, Annexe 27.

Action 28:

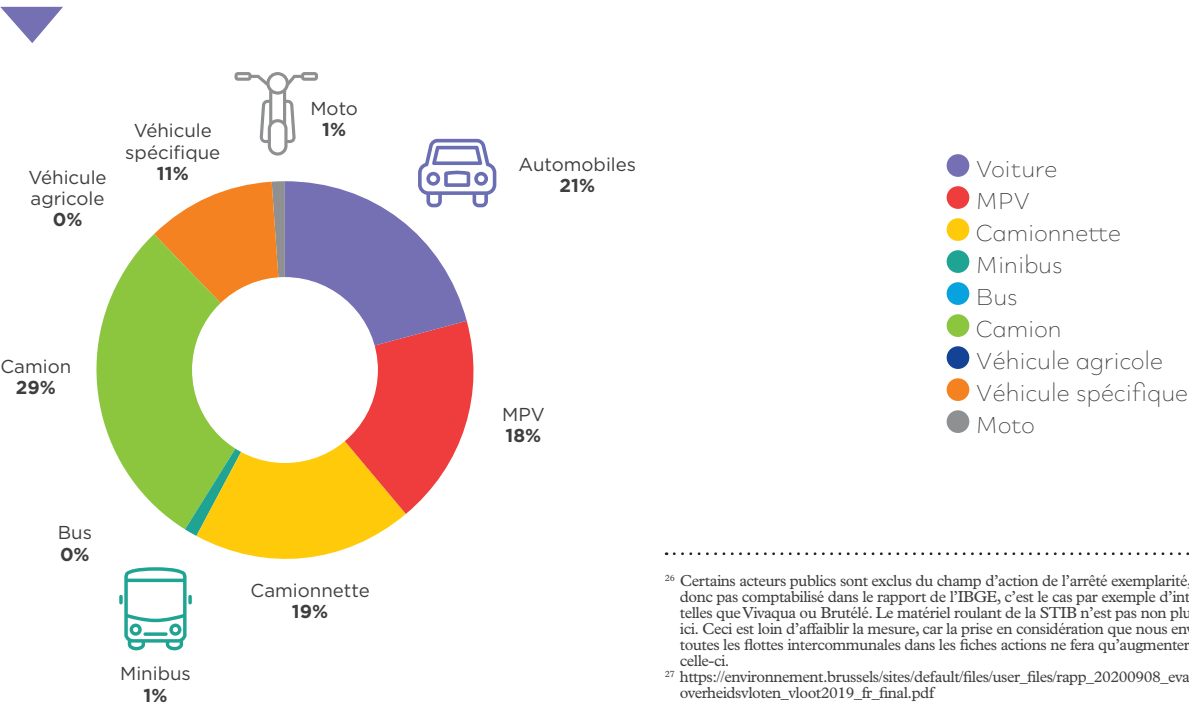
Renforcer le rôle d'exemple de Bruxelles Mobilité, en promouvant, pour les flottes publiques, l'acquisition de véhicules équipés ou aménagés en vue de favoriser la sécurité routière des autres usagers.

Les équipements pour véhicules favorisant la sécurité routière se sont multipliés ces dernières années, et ce, aussi bien pour les véhicules légers que pour les véhicules utilitaires et les poids lourds. On peut notamment penser aux systèmes d'assistance au freinage qui sont de série, mais aussi à des choses plus particulières et moins répandues comme les caméras 360° neutralisant les angles morts des camions, les cabines surbaissées permettant une meilleure visibilité à l'avant, ou encore les portes latérales complètement transparentes qui suppriment les angles morts sur le côté des véhicules utilitaires.

Les missions de la Région, à travers ses différentes institutions, implique un nombre important de véhicules dans la circulation. Véhicules qui embarquent trop peu souvent d'équipements de ce genre. Ainsi, selon un rapport sur les flottes publiques bruxelloises réalisé par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) dans le cadre de l'arrêté exemplarité²⁶ en 2020²⁷, les flottes régionales représentaient 1.719 véhicules, répartis comme suit :

Pourcentages de répartition des catégories de véhicules dans les flottes régionales en 2019.

Sources: IBGE, Exemplarité en matière de transport dans les pouvoirs publics régionaux et locaux bruxellois. Evaluation des performances environnementales des flottes en 2019, août 2020, p.20.



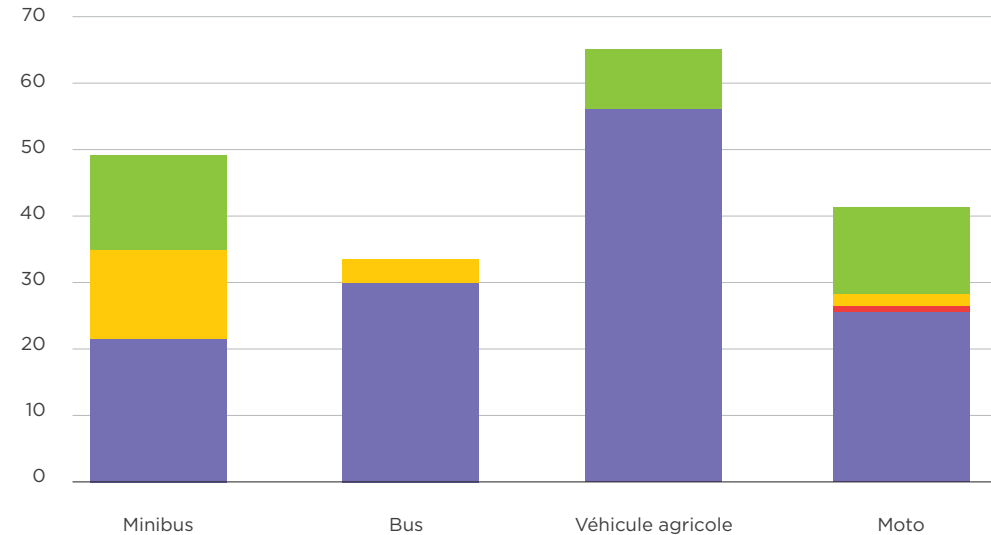
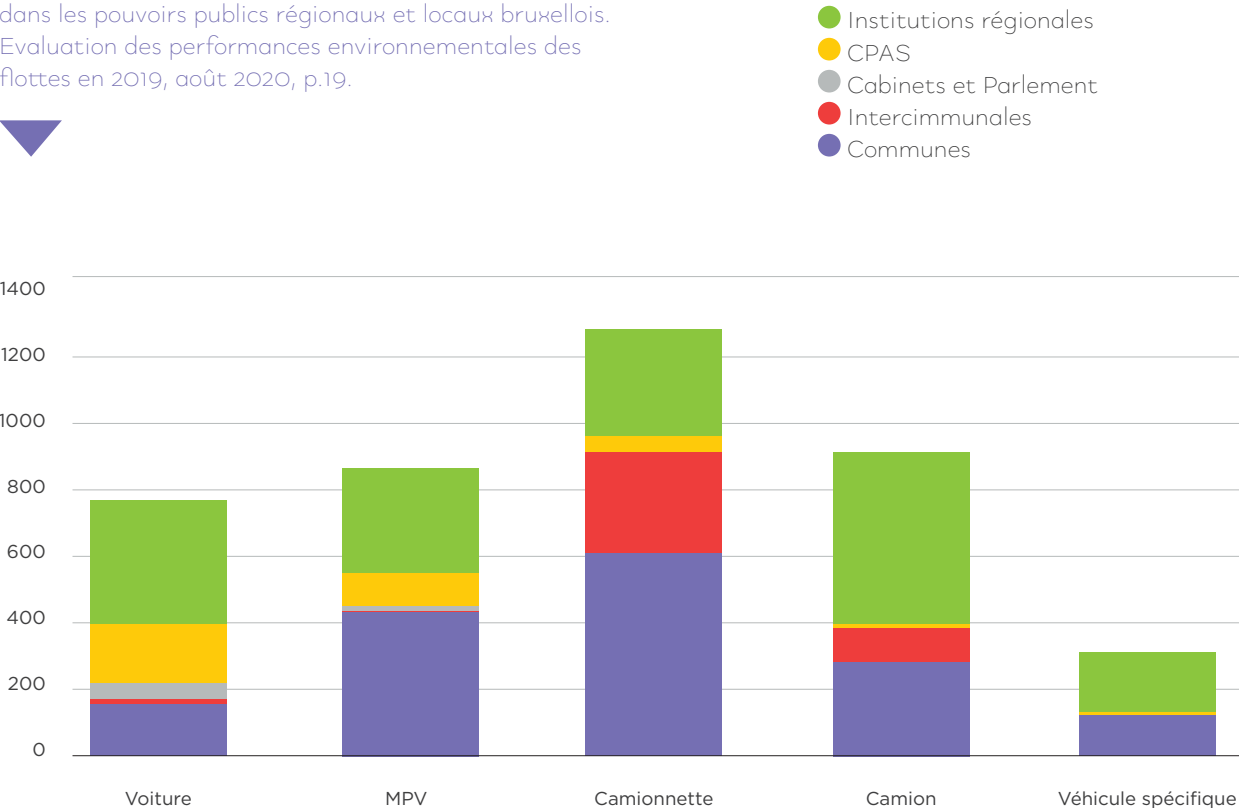
²⁶ Certains acteurs publics sont exclus du champ d'action de l'arrêté exemplarité, et ne sont donc pas comptabilisés dans le rapport de l'IBGE, c'est le cas par exemple d'intercommunales telles que Vivaqua ou Brutélé. Le matériel roulant de la STIB n'est pas non plus comptabilisé ici. Ceci est loin d'affaiblir la mesure, car la prise en considération que nous envisageons de toutes les flottes intercommunales dans les fiches actions ne fera qu'augmenter le potentiel de celle-ci.

²⁷ https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/rapp_20200908_evaluatierapport_overheidsvlootenvloot2019_fr_final.pdf

Si l'on considère à présent les flottes publiques des communes, des CPAS et leurs associations, des cabinets et parlements, et de certaines intercommunales²⁸, ces institutions accumulent 2.480 véhicules. L'ensemble représentant 4.199 véhicules répartis comme suit :

Nombre de véhicules par catégorie de véhicules et type de pouvoirs publics pour la flotte en 2019.

Sources: IBGE, Exemplarité en matière de transport dans les pouvoirs publics régionaux et locaux bruxellois. Evaluation des performances environnementales des flottes en 2019, août 2020, p.19.



Ainsi, nous pouvons identifier un vrai potentiel d'amélioration de la sécurité par le levier « Safe Véhicule » au travers de l'exemplarité des flottes publiques. Ainsi, en plaçant les équipements de sécurité routière au bénéfice des autres usagers (piétons, cyclistes, etc.) au centre de la réflexion et du processus d'achat, la Région participe directement et concrètement à l'amélioration effective de la sécurité routière en RBC.

- Nous pouvons donc considérer deux champs d'action : Le premier, est celui de considérer systématiquement les équipements de sécurité routière au bénéfice des autres usagers dans chaque marché public d'acquisition ou de leasing de véhicule, quelle que soit sa finalité, lorsqu'il s'agit de flottes régionales. Pour ce faire, cet élément devra notamment intégrer chaque phase de prospection des marchés concernés, et les équipements/aménagements les plus adéquats identifiés lors de cette phase seront ajoutés dans les cahiers des charges. Ce n'est que de cette manière que Bruxelles Mobilité remplira son rôle d'exemple et pourra amorcer un changement dans la manière dont les pouvoirs publics envisagent leurs flottes.
- Le second concerne plus spécifiquement les flottes publiques non-régionales qui apparaissent également très importantes, d'autant plus si nous considérons les véhicules de l'ensemble des intercommunales, STIB comprise. Pour ces acteurs, Bruxelles Mobilité doit avoir un rôle de précurseur, mais également de facilitateur. A cette fin, Bruxelles Mobilité doit être capable de mettre à disposition des pouvoirs locaux et des intercommunales des prospections de marchés incluant des dispositifs/aménagements de sécurité routière pour les différentes catégories de véhicules afin de faciliter leur intégration dans les cahiers de charges. Bruxelles Mobilité doit également remplir son rôle de conseiller sur l'opportunité/l'efficacité en matière de sécurité routière des différents dispositifs/aménagements envisagés, lorsqu'elle est interrogée par les pouvoirs locaux ou les intercommunales.

Fiche action 28, Annexe 28.

²⁸ Le matériel roulant de la STIB (1.277 véhicules en 2020) n'est pas repris ici en tant que « flotte publique », mais sera pris en considération dans le scope de la mesure et des actions qui en découlent augmentant de facto la pertinence et le potentiel de celle-ci.

Action 29:

Mettre en place les conditions nécessaires à l'utilisation du système ISA (Intelligent Speed Assistance).

ACTION PRIORITAIRE

Le système d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) est un système embarqué qui compare des informations sur la position du véhicule dans un réseau par rapport à la limitation de vitesse en vigueur à cet endroit précis de l'espace public. L'ISA est un système d'assistance qui aide les conducteurs à respecter la limitation de vitesse partout dans le réseau routier.

ISA est un terme collectif qui englobe différents systèmes de limitation :

- L'ISA ouvert, qui avertit le conducteur (de manière visible et/ou audible) que la limite de vitesse est dépassée. Le conducteur décide alors lui-même s'il doit ralentir ou non. Il s'agit d'un système informatif ou consultatif qui laisse au conducteur l'initiative de réduire sa vitesse ;
- L'ISA semi-ouvert, qui augmente la résistance sur la pédale d'accélérateur lorsque la vitesse limite est dépassée. Maintenir la même vitesse est possible, mais moins confortable à cause de la contre-pression exercée automatiquement par la voiture. Ce système invite de facto à « lever le pied » ;
- L'ISA fermé, qui limite automatiquement la vitesse en cas de dépassement de la limite de vitesse maximale. Il est possible de rendre ce système obligatoire ou volontaire. Dans ce dernier cas, les conducteurs peuvent choisir d'activer ou de désactiver le système.

L'efficacité du système est prouvée. Il a d'ailleurs été désigné comme le système d'assistance à la conduite dont l'usage avait le « plus grand potentiel de vies sauvées » dans une étude menée par l'Institut Norvégien des Transports²⁹. Une autre étude menée aux Pays-Bas a montré que le système ISA pouvait réduire le nombre d'admissions à l'hôpital de 15 % et le nombre de décès de 21 %³⁰. L'utilisation généralisée des systèmes ISA ouvert, semi-ouvert, et fermé, a même le potentiel d'éviter respectivement 2,7%, 12%, et 28,9% de l'ensemble des accidents de la route selon d'autres études³¹.

Aussi, depuis 2019, la Commission européenne a pris une mesure forte. Avec son règlement portant sur la sécurité générale des véhicules (UE) 2019/2144, cette dernière vient en aide au secteur des transports et aux autorités publiques afin qu'ils se préparent à la mobilité et aux outils de demain. L'objectif de ce règlement est notamment de protéger les européens contre les accidents de la route et de leur donner les moyens d'accéder à de nouvelles solutions de mobilité qui correspondent à l'évolution de leurs besoins.

Celui-ci prévoit qu'à partir de juillet 2022, le système ISA sera obligatoire pour les nouveaux modèles/types de véhicules qui arriveront sur le marché. Et plus largement, l'ISA deviendra obligatoire pour toutes les nouvelles voitures qui seront vendues à partir de juillet 2024 (elle ne concernera donc pas le parc de véhicules déjà immatriculés et en circulation avant cette date).

Cette mesure est une réelle prise en considération de la sécurité objective des usagers les plus vulnérables, et prend tout son sens dans un contexte urbain de vitesse apaisée (Ville 30) tel que la Région de Bruxelles-Capitale.

Toutefois, pour pouvoir rendre ce système applicable sur le territoire de la Région, il sera nécessaire de développer une cartographie qui renseigne précisément, et met à jour en temps réel, les régimes de vitesse sur chaque (portion de) voirie.

Fiche action 29, Annexe 29.

²⁹ Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research. Driver support systems: Estimating road safety effects at varying levels of implementation, report 1304/2014, p.50. <https://www.toi.no/getfile.php/1335912-1416308059/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1304-2014/1304-2014-elektronisk.pdf>

³⁰ Loon, A. van and Duynstee, L. (2001) Intelligent Speed Adaptation (ISA): A Successful Test in the Netherlands. Ministry of Transport, Transport Research Centre (AVV). Proceeding of the Canadian Multi-disciplinary Road Safety Conference XII URL: <http://www.rws-avv.nl/pls/portal30/docs/911.PDF>

³¹ Voy, Carsten et al. (2008) Speed Limit Adherence and its effect on road safety and climate change, Final Report. https://pcaet.bruit.fr/pdf/speed-limit-adherence_and_its_effect_on_road_safety_and_climate_change.pdf. Ainsi que Lai et al. (2012) How much benefit does intelligent Speed Adaptation deliver? An analysis of its potential contribution to safety and environment. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457511000923>

Action 30:

Prospective sur la micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et anticiper les nouveaux risques en terme de sécurité routière.

Depuis juin 2018, des nombreux opérateurs de micro-mobilité en flottes partagées ont investi le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces trottinettes font désormais partie des solutions de mobilité crédibles et efficaces, et aussi du paysage de la Région. À tel point que fin 2021, on y dénombre environ 8 opérateurs et près de 10.000 trottinettes en *free-floating*.

Ce nouveau phénomène, rapide et inattendu, a toutefois connu son revers de médaille du point de vue de la sécurité routière : l'ensemble des usagers étaient inexpérimentés et la législation spécifique devait encore être adoptée au moment de l'arrivée de ces engins dans l'espace public.

Ainsi, en 2019, 13% des utilisateurs de trottinette déclaraient avoir déjà connu un accident³². Parmi eux, 18% ont subi des dégâts corporels nécessitant une visite à l'hôpital ou chez le médecin et 30 % ont subi des dégâts corporels ne nécessitant pas de visite à l'hôpital ou chez le médecin. Il y a aussi, malheureusement, plusieurs morts et blessés graves à déplorer parmi les usagers de trottinettes, depuis 2018³³.

Il apparaît donc indispensable de monitorer l'usage, les risques spécifiques, ainsi que les évolutions qui risquent d'apparaître dans le domaine de la micromobilité. En effet, la baisse du coût de production des batteries et des moteurs électriques ainsi que leur miniaturisation et l'amélioration de leur efficacité permettra vraisemblablement l'émergence de nouveaux types de véhicules de micromobilité ; présageant ainsi de nouveaux défis pour l'adaptation et l'évolution du code de la route face à la rapidité de ces développements technologiques.

Il est ainsi impératif que Bruxelles Mobilité crée en son sein un groupe de travail « micromobilité & sécurité routière », qui aura pour buts, notamment :

- De monitorer et prévoir l'arrivée de nouveaux engins, et de leurs risques spécifiques ;
- D'interroger les citoyens, via des sondages ou des études de comportement, sur leur éventuelle pratique des engins de micromobilité et les risques perçus/encourus ;
- Recevoir et débattre les inputs d'acteurs du terrain / opérateurs ;
- Prévoir et réaliser des sensibilisation ciblées, à l'attention des citoyens, sur base des éléments précédents.

Le groupe de travail « micromobilité & sécurité routière » se réunira quatre fois par an, dans le but de continuer à promouvoir l'utilisation en toute sécurité des engins de micromobilité, qui ont toute leur place et leur utilité dans notre Région.

³² Enquête effectuée par Bruxelles Mobilité auprès de 1.176 trottinettistes, disponible sur https://data-mobility.brussels/media/indics/BM_Enquete_Trottinettes_Electriques_2019_FR.pdf

³³ Il s'agit de 6 blessés graves et 1 tué en 2019, 9 blessés graves en 2020, et 2 blessés graves et 1 mort durant les neuf premiers mois de 2021. Source : Police Fédérale/DGR/DRI/BIPOL. Analyse: Bruxelles Mobilité.

6. SAFE CITY

La mise en œuvre du Plan régional de Mobilité, Good Move, par sa vision et l'ensemble de ses actions participera de manière directe et indirecte à la politique de sécurité routière.

Après tout, la sécurité routière et une ville agréable à vivre sont inextricablement liées.

En effet, la vision de Good Move pour la Ville (City Vision) inclut une approche 'SAFE' qui entend assurer des pratiques de mobilités sûres et sécurisantes, avec notamment comme point commun au présent Plan d'Actions régional de Sécurité routière, l'objectif zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030.

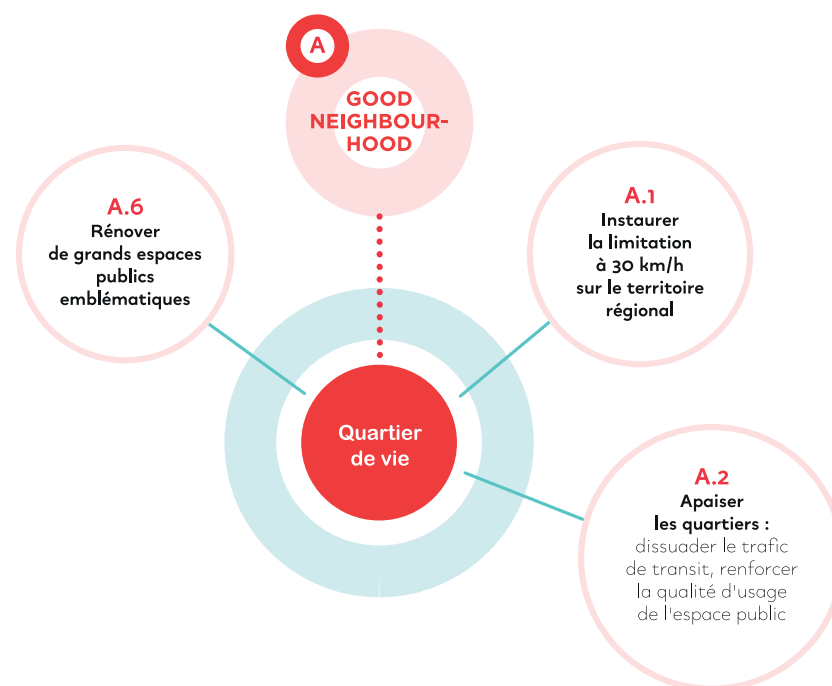
Ces actions visant l'amélioration de la sécurité routière, ayant déjà fait l'objet d'une validation par le gouvernement en mars 2020, sont reprises ici pour mémoire. Les fiches actions respectives sont déjà incluses dans Good Move et ne sont donc pas développées ici.



A. GOOD NEIGHBOURHOOD

Encadrer la mobilité dans les quartiers et améliorer la qualité de vie des habitants.

- A.1 Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur le territoire régional
- A.2 Apaiser les quartiers
- A.6 Rénover de grands espaces publics emblématiques



B. GOOD NETWORK

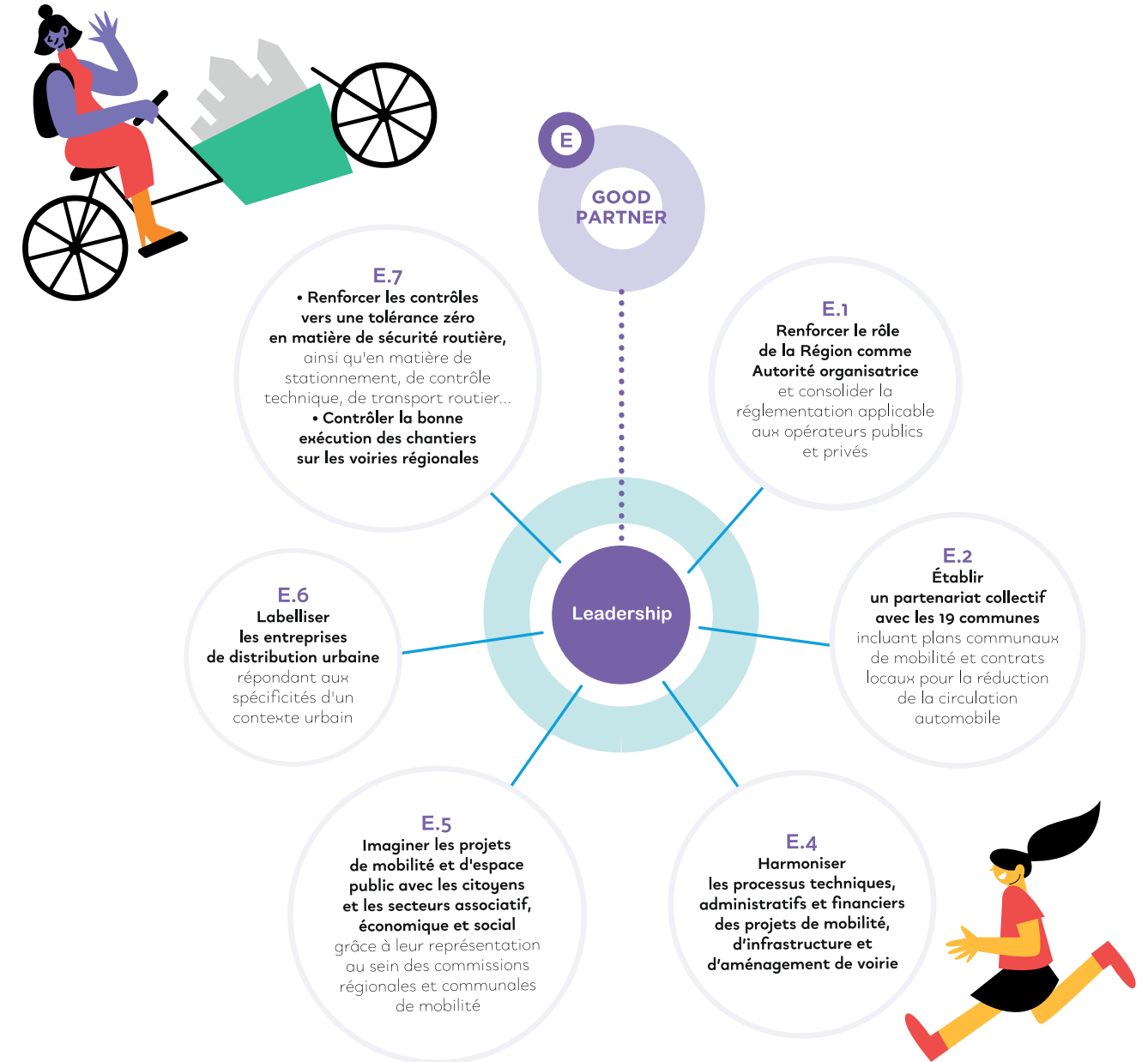
Organiser les réseaux de transport et assurer un service performant.

- B.1 Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics
- B.2 Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale
- B.3 Créer des magistrales piétonnes – projets phares d'une ville invitant à marcher plus
- B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés
- B.8 Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, des réseaux et des équipements (tous modes)

D. GOOD CHOICE

Orienter les choix individuels et collectifs, sans nuire à la liberté de chacun.

- D.3 Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage
- D.6 Assurer une sensibilisation ciblée auprès de publics spécifiques
- D.9 Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction



E. GOOD PARTNER

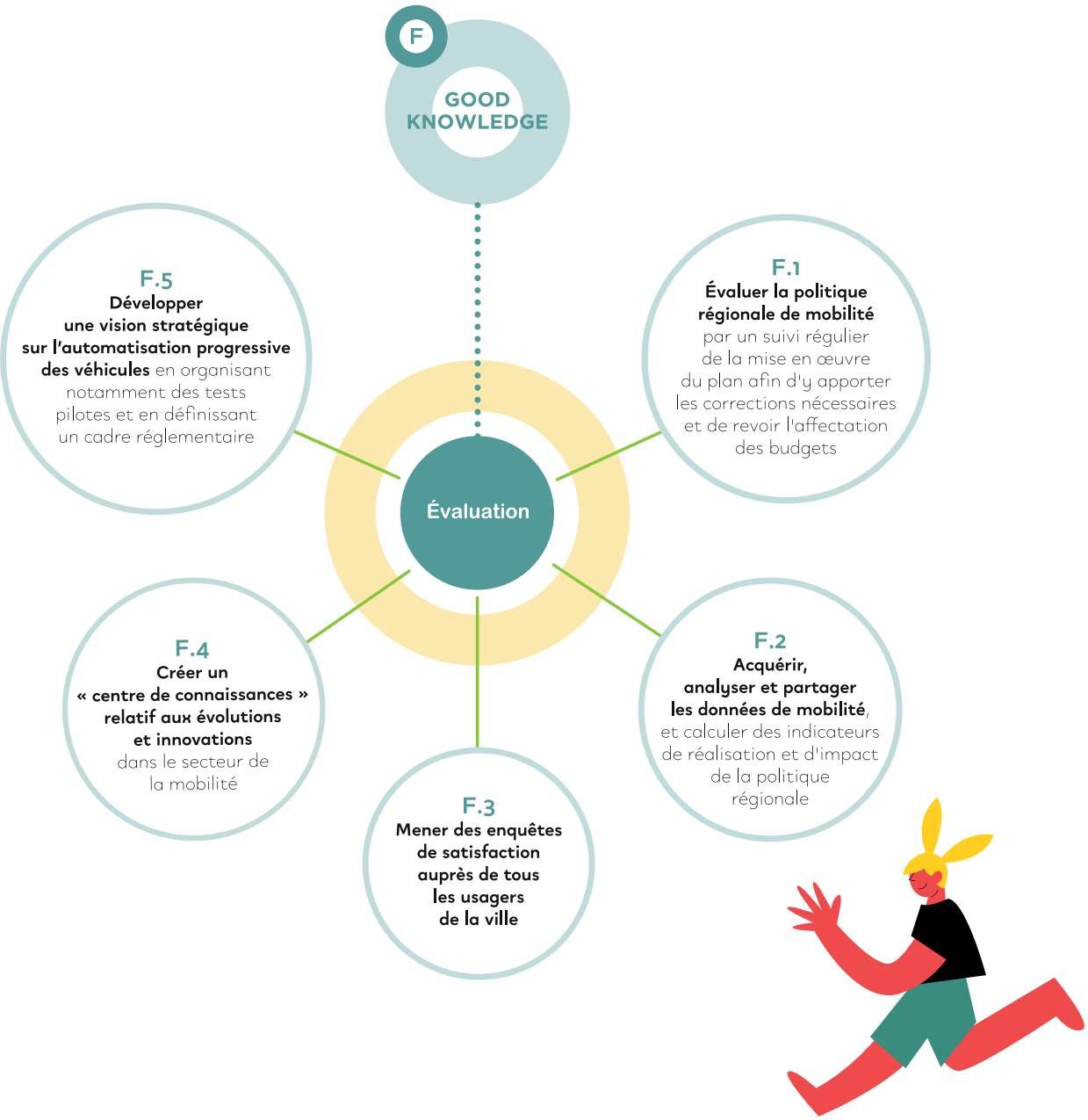
Assurer une gouvernance partenariale du plan de mobilité.

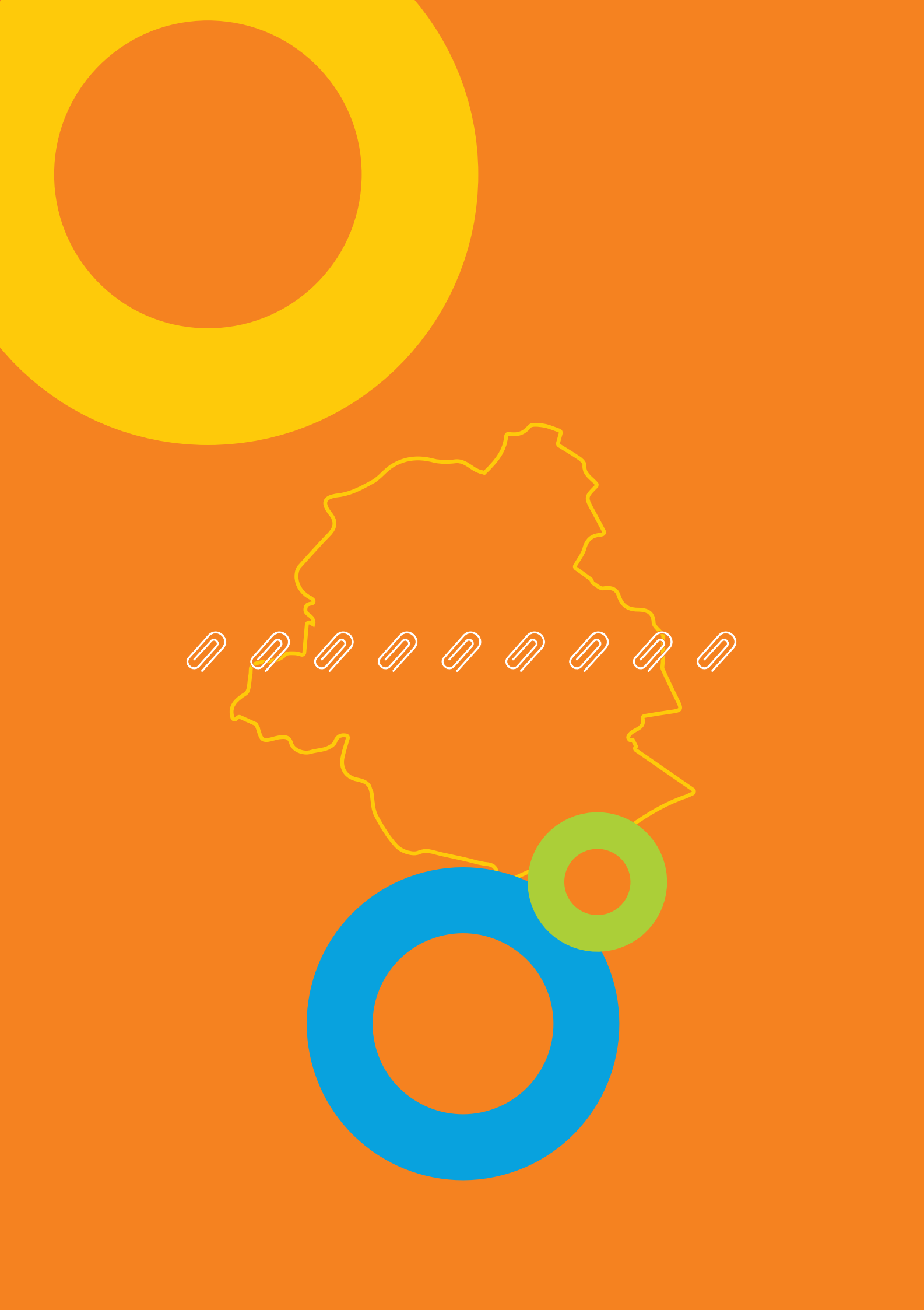
- E.1 Renforcer le rôle de la Région comme Autorité organisatrice de la Mobilité
- E.2 Établir un partenariat constructif avec les 19 communes
- E.3 Collaborer avec les autorités fédérales et régionales
- E.4 Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie, diversifier les possibilités de financement et uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public
- E.5 Renforcer les mécanismes permettant de co-construire les projets de mobilité et d'espace public avec les citoyens et le secteur économique et social
- E.6 Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine
- E.7 Assurer un contrôle-sanction adapté

F. GOOD KNOWLEDGE

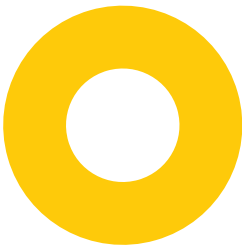
Mettre à jour les données de mobilité et évaluer régulièrement le plan Good Move.

- F.1 Évaluer la politique régionale de mobilité
- F.2 Acquérir, analyser et mettre à disposition les données de mobilité
- F.3 Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers
- F.4 Créer un centre de connaissances régional sur les innovations en matière de mobilité
- F.5 Anticiper l'automatisation des véhicules
- F.6 Communiquer et former sur la politique de mobilité





Annexes



Annexe 1	Fiche 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 Sécurité routière régional.	p.79
Annexe 2	Fiche action 2	La mise en œuvre du plan d'actions régional est régulièrement suivie via les indicateurs prévus.	p.81
Annexe 3	Fiche action 3	Le citoyen et les partenaires institutionnels sont régulièrement consultés, et de manière représentative, sur le thème de la sécurité routière.	p.83
Annexe 4	Fiche action 4	Le Parquet et les Tribunaux de police sont en mesure de traiter les infractions constatées.	p.85
Annexe 5	Fiche action 5	Les comportements associés à de la délinquance routière sont identifiés et effectivement pris en charge de manière ciblée et adaptée.	p.86
Annexe 6	Fiche action 6	La formation et la sensibilisation de tous les agents de police aux problématiques de la sécurité routière sont améliorées.	p.88
Annexe 7	Fiche action 7	Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières.	p.90
Annexe 8	Fiche 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.	p.92
Annexe 9	Fiche action 9	Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et un rapport post-collision (Région et communes).	p.94
Annexe 10	Fiche action 10	Les victimes d'accidents de la circulation et leurs proches sont accompagnées.	p.96
Annexe 11	Fiche action 11	Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée.	p.99
Annexe 12	Fiche action 12	Développer de nouvelles sanctions.	p.101
Annexe 13	Fiche action 13	la Région organise un soutien financier pérenne, via le fond 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 (Etudes- Travaux (fourniture-pose)).	p.103
Annexe 14	Fiche action 14	Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales.	p.106
Annexe 15	Fiche action 15	Mettre en place une politique de tolérance zéro, homogène entre zones de police, dont les infractions constatées donnent toutes lieu à sanction.	p.110
Annexe 16	Fiche action 16	Communiquer sur les contrôles avant/après, le pourquoi des contrôles, les lieux de contrôle.	p.113
Annexe 17	Fiche action 17	Les zones à concentration d'accidents sont mises à jour tous les 2 ans, étudiées, planifiées et leur résolution fait l'objet d'un suivi et d'une communication réguliers.	p.115
Annexe 18	Fiche action 18	Poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70km/h.	p.119
Annexe 19	Fiche action 19	Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours sont l'objet d'une sécurisation.	p.121
Annexe 20	Fiche 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.	p.124

Annexe 21	Fiche action 21	Faciliter le recours aux aménagements temporaires ou pérennes de type urbanisme tactique.	p.128
Annexe 22	Fiche action 22	Améliorer les connaissances (des usagers de la route).	p.129
Annexe 23	Fiche action 23	Améliorer les connaissances, les attitudes, capacités pour se déplacer en sécurité.	p.132
Annexe 24	Fiche action 24	Sensibiliser aux risques associés aux grands killers.	p.135
Annexe 25	Fiche action 25	Sensibiliser les usagers de camionnettes ainsi que les autres usagers, aux risques associés à ce type de véhicule.	p.139
Annexe 26	Fiche action 26	Développer l'offre et le recours aux sanctions alternatives éducatives.	p.141
Annexe 27	Fiche action 27	Développer un système de labellisation du transport de marchandises, FORS (véhicules et conducteurs).	p.143
Annexe 28	Fiche 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.	p.144
Annexe 29	Fiche action 29	Mettre en place les conditions nécessaires à l'utilisation du système ISA (Intelligent Speed Assistance).	p.146
Annexe 30	Fiche action 30	Monitorer les phénomènes de micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et anticiper les nouveaux risques en terme de sécurité routière.	p.149
Annexe 31	Liste des abréviation		p.151



Annexe 1

Fiche 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 Sécurité routière régional.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Chaque commune de la Région a un Plan communal de Sécurité Routière, tenant compte de sa spécificité, et rédigé sur base de de GoodMove et du Plan d'actions régional de Sécurité Routière 2021-2030.
Compétences	Collèges / Conseils communaux
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Chaque commune rédige un projet de Plan, qui pourra être relu pour avis par Bruxelles Mobilité, sur demande.- Chaque commune adopte le Plan communal de sécurité routière.- Les objectifs et actions des différents plans communaux intègrent le tableau de suivi GoodMove.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- Le Plan communal de Sécurité Routière est adopté par la Conseil.- Le détails des actions et objectifs ont intégré le tableau de suivi Goodmove.
Tâche 1.1	Chaque commune rédige un projet de Plan, qui pourra être relu pour avis par Bruxelles Mobilité, sur demande.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Communes
SPOC	L'échevin de la mobilité ou le CEMA
Partenaires internes	
Partenaires externes	Bruxelles Mobilité – Brulocalis
Début	Q1 2022
Echéance	Q2 2023
Statut	À commencer
Indicateur	Finalisation du Projet de Plan à soumettre au Conseil
Tâche 1.2	Chaque commune adopte le Plan communal de sécurité routière.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Les communes
SPOC	L'échevin de la mobilité ou le CEMA
Partenaires internes	
Partenaires externes	Bruxelles Mobilité – Brulocalis
Début	Q3 2023
Echéance	Fin 2023
Statut	À commencer
Indicateur	Le Plan communal de sécurité routière est adopté par le Conseil.

Tâche 1.3	Les objectifs et actions des différents plans communaux intègrent le tableau de suivi GoodMove.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Les communes
SPOC	L'échevin de la mobilité ou le CEMA
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Bruxelles Mobilité - Brulocalis
Début	En fonction de la fin de la tâche 9.2
Echéance	Au plus tard le 1 ^{er} janvier 2024
Statut	À commencer
Indicateur	Les objectifs et actions des différents plans communaux ont été intégrés dans le tableau de suivi GoodMove.

Annexe 2

Fiche Action 2	La mise en œuvre du plan d'actions régional est régulièrement suivie via les indicateurs prévus. ACTION PRIORITAIRE.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Permettre le suivi et l'évaluation des différentes actions, en fonction de leur indicateurs et périodicités spécifiques, afin de poursuivre tel que planifié ou de prendre des actions correctrices si nécessaire.
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Une fois par an, un état d'avancement est fait de chaque action pour laquelle une ou plusieurs tâches étaient programmées durant la période écoulée.- Cette évaluation est présentée une fois par an à la Commission Régionale de Mobilité, accompagnée, le cas échéant, de propositions de mesures correctrices.- Bruxelles Mobilité définit, en concertation avec l'avis de la CRM, la poursuite et/ou les adaptations nécessaires des tâches évaluées.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- Un état d'avancement des actions est dressé annuellement.- Cette évaluation est présentée à la CRM pour avis.- Bruxelles Mobilité ré-adapte, lorsque nécessaire, l'opérationnalisation des tâches évaluées.
Tâche 2.1	Faire un état d'avancement, une fois par an, de chaque action pour laquelle une ou plusieurs tâches étaient programmées durant la période écoulée.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Tous les services concernés par les actions
Partenaires externes	/
Début	Q4 de chaque année à partir de 2022
Echéance	Fin de chaque année à partir de 2022
Statut	À commencer / récurrent
Indicateur	Un état d'avancement des actions est effectivement dressé annuellement.
Tâche 2.2	Cette évaluation est présentée une fois par an à la Commission Régionale de Mobilité, accompagnée, le cas échéant, de propositions de mesures correctrices.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Tous les services concernés par les actions
Partenaires externes	La Commission régionale de sécurité routière
Début	Début de chaque année à partir de 2023
Echéance	Fin du mois de février de chaque année à partir de 2023
Statut	À commencer / récurrent
Indicateur	Cette évaluation est effective présentée à la CRM pour avis.

Tâche 2.3	Bruxelles Mobilité ré-adapte, lorsque nécessaire, l'opérationnalisation des tâches évaluées.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Tous les services concernés par les actions
Partenaires externes	La Commission régionale de sécurité routière
Début	Mars de chaque année à partir de 2023
Echéance	Fin du mois de mai de chaque année à partir de 2023
Statut	À commencer / récurrent
Indicateur	Bruxelles Mobilité ré-adapte effectivement, lorsque nécessaire, l'opérationnalisation des tâches évaluées.

Annexe 3

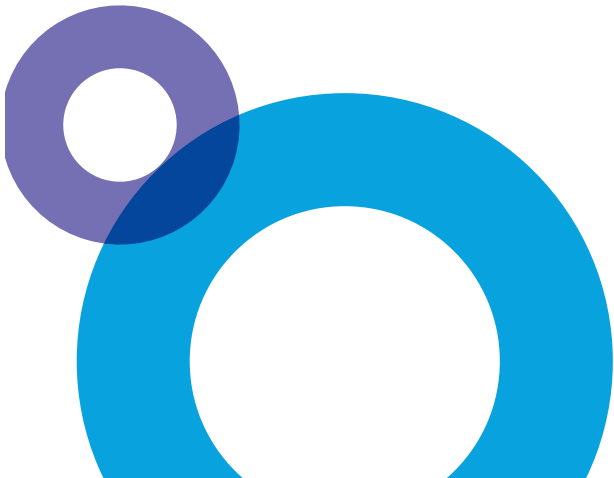
Fiche Action 3	Le citoyen et les partenaires institutionnels sont régulièrement consultés, et de manière représentative, sur le thème de la sécurité routière.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Interroger le citoyen pour savoir quels sont les principaux phénomènes d'insécurité routière selon lui. Mais aussi connaître, la/les manière(s) dont il se met le plus souvent en danger, et à quelle fréquence.
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Réaliser, au moins une fois par an, un sondage représentatif de la population bruxelloise et des navetteurs, sur les principales causes d'insécurité routière en RBC.- Utiliser les conclusions de l'enquête pour orienter nos actions de sensibilisation.- Communiquer les conclusions des enquêtes lors du rapport annuel fait à la CRM.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- Un état d'avancement des actions est dressé annuellement.- Cette évaluation est présentée à la CRM pour avis.- Bruxelles Mobilité ré-adapte, lorsque nécessaire, l'opérationnalisation des tâches évaluées.
Tâche 3.1	Réaliser, au moins une fois par an, un sondage représentatif de la population bruxelloise et des navetteurs, sur les principales causes d'insécurité routière en RBC.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2030
Statut	À commencer / récurrent
Indicateur	Au minimum un sondage représentatif de la population bruxelloise et des navetteurs, sur les principales causes d'insécurité routière en RBC, est réalisé.
Tâche 3.2	Utiliser les conclusions de l'enquête pour orienter nos actions de sensibilisation.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2030
Statut	À commencer / récurrent
Indicateur	Au moins une campagne par an sera menée sur base de cet input. Il sera clairement fait mention du résultat des enquêtes lors des briefings de campagnes.

Tâche 3.3	Communiquer les conclusions des enquêtes lors du rapport annuel fait à la CRM.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	L'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2030
Statut	À commencer / récurrent
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Communiquer systématiquement les résultats des enquêtes et sondages d'opinions réalisés auprès des citoyens, lors des compte-rendus annuels fait à la CRM.- Les résultats des enquêtes d'une année N doivent être communiqué à la CRM au plus tard l'année N+1.



Annexe 4

Fiche Action 4	Le Parquet et les Tribunaux de police sont en mesure de traiter les infractions constatées.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Permettre au Ministère public de faire face à l'augmentation du nombre de dossiers à traiter, en obtenant une capacité supplémentaire, par la création d'un parquet fédéral dédié.
Compétences	Fédérales
Opérationnalisation	Dans le cadre du plan Fédéral de sécurité routière, Bruxelles Mobilité collabore et participe activement à la création de ce parquet fédéral.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- Participation de Bruxelles Mobilité aux réunions de travail dédiées.- Création effective de ce parquet fédéral dédié.
Tâche 4.1	Dans le cadre du plan Fédéral de sécurité routière, Bruxelles Mobilité collabore et participe activement à la création de ce parquet fédéral.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	SPF Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	SPF Justice
Début	À déterminer en fonction du Plan d'actions fédéral de sécurité routière et de ses suites.
Echéance	À déterminer en fonction du Plan d'actions fédéral de sécurité routière et de ses suites.
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Participation de Bruxelles Mobilité aux réunions de travail dédiées.- Création effective de ce parquet fédéral dédié.



Fiche Action 5	Les comportements associés à de la délinquance routière sont identifiés et effectivement pris en charge de manière ciblée et adaptée. ACTION PRIORITAIRE
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Bruxelles Mobilité doit jouer son rôle de stakeholder et épauler les zones de police et BPS à identifier les comportements problématiques ainsi qu'envisager ensemble les meilleurs moyens d'actions coordonnés pour les faire cesser.
Compétences	Zones de Police, BPS
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Bruxelles Mobilité lance un sondage d'opinion par an auprès des citoyens en vue de faire remonter ce qu'il perçoit comme les pires phénomènes de délinquance routière.- Évaluer les résultats en concertation avec la police et BPS.- Déterminer en concertation les meilleurs moyens d'actions contre ces phénomènes de délinquance identifiés par le citoyen.
Indicateurs	Après la mise en œuvre des moyens d'action, les sondages d'opinion suivants doivent montrer une diminution de l'importance de ce phénomène selon le citoyen, ou de l'importance relative que celui-ci lui attribue en terme d'insécurité routière perçue.
Tâche 5.1	Bruxelles Mobilité réalise un sondage d'opinion par an auprès des citoyens en vue de faire remonter ce qu'il perçoit comme les pires phénomènes de délinquance routière.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Service Communication
Partenaires externes	Les zones de police, BPS, le prestataire de service (enquêtes d'opinion)
Début	2023
Echéance	2030 (action annuelle récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Réalisation d'un sondage d'opinion par an.- Obtention de résultats exploitables pour les tâches suivantes, en terme de qualité des réponses et de contenu.
Tâche 5.2	Évaluer les résultats en concertation avec la police et BPS.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les zones de police, BPS, le prestataire de service (enquêtes d'opinion)
Début	2023
Echéance	2030 (action annuelle récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	Concertation menant à un avis commun sur la nécessité ou non d'entamer des actions spécifiques aux comportements identifiés (analyse coûts/bénéfices).

Tâche 5.3	Déterminer en concertation les meilleurs moyens d'actions contre ces phénomènes de délinquance identifiés par le citoyen.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les zones de police, BPS, le prestataire de service (enquêtes d'opinion)
Début	2023
Echéance	2030 (action annuelle récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Déterminer ensemble les actions à mener par chacun.- Réaliser les actions telles qu'attribuées ensemble à chacune des parties prenantes.

Fiche Action 6	La formation et la sensibilisation de tous les agents de police aux problématiques de la sécurité routière sont améliorées.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Favoriser et faciliter la formation et la sensibilisation de tous les agents de police aux problématiques de la sécurité routière.
Compétences	ERIP, les zones de police, BPS
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Faire un état des lieux de ces formations, de leur fonctionnement, et des opportunités de modifier/d'améliorer le fonctionnement.- Mettre en place des pistes d'amélioration/rationalisation de ces formations.- Identifier la manière dont les modifications légales et réglementaires seront intégrées dans les formations existantes (monitoring).
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- Davantage d'agents suivent effectivement les formations en lien avec la sécurité routière.- Le nombre de formations en lien avec la sécurité routière est augmenté.- Un monitoring des modifications légales et réglementaires et de leurs impacts sur les formations existantes, est réalisé avec les stakeholders.
Tâche 6.1	Faire un état des lieux de ces formations, de leur fonctionnement, et des opportunités de modifier/d'améliorer le fonctionnement.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	L'ERIP, les zones de police, BPS
Début	2022
Echéance	2024
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Mise en place d'un groupe de travail avec les stakeholders.- Obtention de résultats exploitables pour les tâches suivantes, et formulation de pistes d'améliorations, des moyens et du temps nécessaires.
Tâche 6.2	Mettre en place des pistes d'amélioration/rationalisation de ces formations.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	L'ERIP, les zones de police, BPS
Début	2024
Echéance	2030 (action en continu)
Statut	À commencer
Indicateur	Des nouvelles formations sont mises en place, ou des formations déjà existantes sont mises à jour, sur base des résultats obtenus lors de la tâche précédente.

Tâche 6.3	Identifier la manière dont les modifications légales et réglementaires seront intégrées dans les formations existantes (monitoring).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	L'ERIP, les zones de police, BPS
Début	2025
Echéance	2030 (action en continu)
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Déterminer avec les stakeholders les modifications réglementaires opportunes à intégrer aux formations.- Les formations concernées sont effectivement mises à jour avec les modifications identifiées.

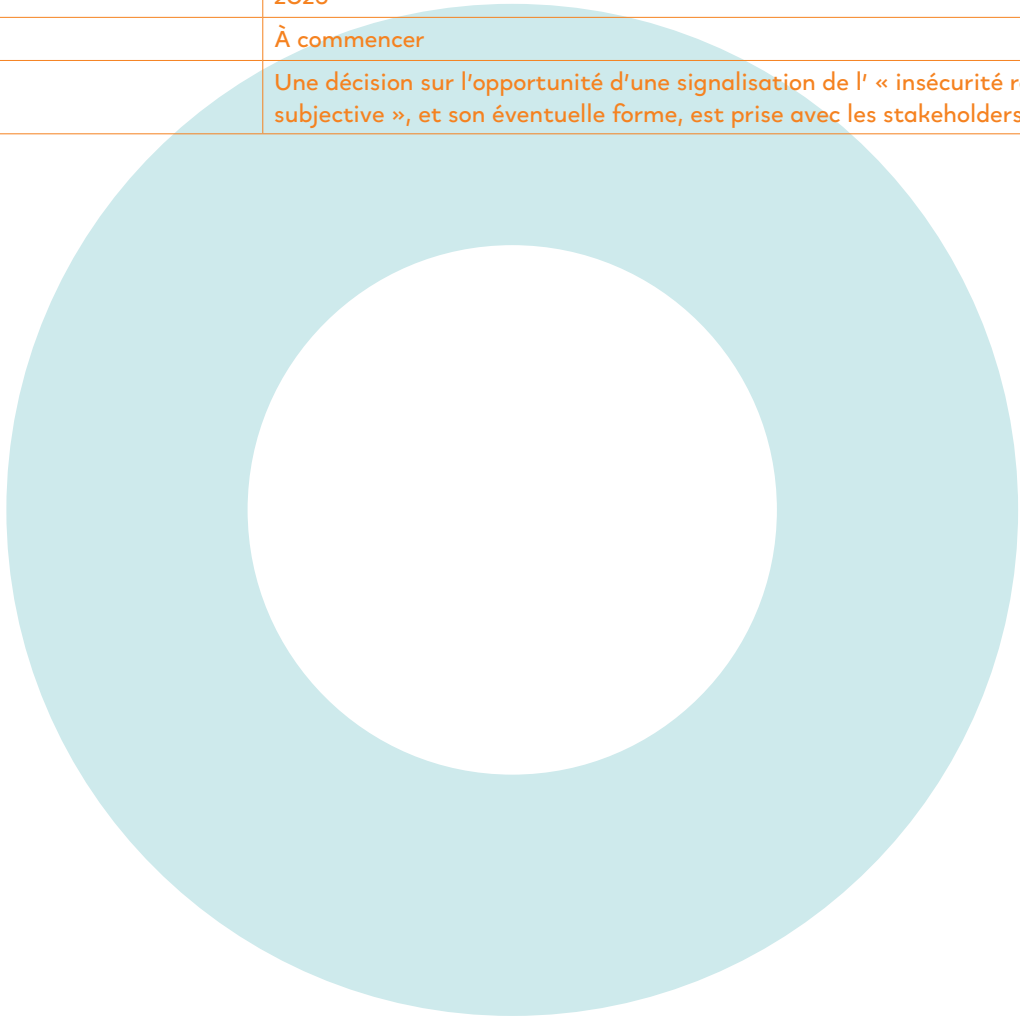


Fiche Action 7	Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières. ACTION PRIORITAIRE
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Les gestionnaires de voiries ont accès aux données en lien avec la sécurité routière des infrastructures, récoltées par Bruxelles Mobilité.
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Bruxelles Mobilité communique, tous les 2 ans, une mise à jour des zones à concentration d'accidents (ZACA) et met celle-ci à disposition des communes.- Différents tableaux de bord de suivi d'indicateurs tels que la gravité des collisions seront également mis à disposition des gestionnaires de voiries.- La carte actualisée est consultable sur le site GIS de Bruxelles Mobilité. Le suivi de la résolution des zones à concentration d'accidents sera également accessible à tous.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- La carte des ZACA est effectivement mise à jour tous les 2 ans et mise à la disposition des communes.- Les différents tableaux de suivis, construits sur base des données d'accidentologie, sont mis à disposition des gestionnaires de voiries.- Le site GIS de Bruxelles Mobilité héberge les nouvelles cartes au fur et à mesure de leurs mises à jour.- Le suivi de la résolution des zones à concentration d'accidents (ZACA) est rendu accessible à tous.
Tâche 7.1	Bruxelles Mobilité communique, tous les 2 ans, une mise à jour des zones à concentration d'accidents (ZACA) et met celle-ci à disposition des communes.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Statisticien
Partenaires externes	Les communes
Début	2022
Echéance	2030 (action récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- La carte des ZACA est effectivement mise à jour tous les 2 ans.- Cette carte est mise à la disposition des communes.

Tâche 7.2	Différents tableaux de bord de suivi d'indicateurs, tels que la gravité des collisions, seront également mis à disposition des gestionnaires de voiries.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les communes
Début	2022
Echéance	2030 (action en continu)
Statut	À commencer
Indicateur	Les différents tableaux de suivis, construits sur base des données d'accidentologie, sont mis à disposition des gestionnaires de voiries.
Tâche 7.3	La carte actualisée de la Région est consultable sur le site GIS de Bruxelles Mobilité. Le suivi de la résolution des zones à concentration d'accidents sera également accessibles à tous.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les communes
Début	2022
Echéance	2030 (action en continu)
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Le site GIS de Bruxelles Mobilité héberge les nouvelles cartes au fur et à mesure de leurs mises à jour.- Le suivi de la résolution des zones à concentration d'accidents (ZACA) est rendu accessible à tous.

Fiche 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.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Ajouter une catégorie 'collisions/chutes' à l'outil 'Fix Mix Street' et évaluer l'opportunité d'une signalisation de l' « insécurité routière subjective ».
Compétences	Bruxelles Mobilité, CIRB
Opérationnalisation	<div>- Étude de la faisabilité technique.</div> <div>- Mise en place de la catégorie 'collisions/chutes'.</div> <div>- Évaluation l'opportunité d'une signalisation de l' « insécurité routière subjective ».</div>
Indicateurs	<div>- Les éventuels freins sont levés et la faisabilité technique est établie.</div> <div>- La catégorie 'collisions/chutes' est effectivement ajoutée dans 'Fix My Street' et est utilisable.</div> <div>- Une décision sur l'opportunité d'une signalisation de l' « insécurité routière subjective », et son éventuelle forme, est prise avec les stakeholders.</div>
Tâche 8.1	Étude de la faisabilité technique
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	CIRB
Début	2022
Echéance	2023
Statut	À commencer
Indicateur	<div>- La faisabilité technique est établie.</div> <div>- Les éventuels freins sont levés.</div>
Tâche 8.2	Mise en place de la catégorie 'collisions/chutes'
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	CIRB
Début	2023
Echéance	2024
Statut	À commencer
Indicateur	La catégorie 'collisions/chutes' est effectivement ajoutée dans 'Fix My Street' et est utilisable.

Tâche 8.3	Évaluation l'opportunité d'une signalisation de l' « insécurité routière subjective ».
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les communes
Début	2024
Echéance	2026
Statut	À commencer
Indicateur	Une décision sur l'opportunité d'une signalisation de l' « insécurité routière subjective », et son éventuelle forme, est prise avec les stakeholders.



Annexe 9

Fiche Action 9	Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et un rapport post-collision (Région et communes). ACTION PRIORITAIRE
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Agir rapidement en cas de collisions, tant d'un point de vue infrastructurel que via la sensibilisation ou le contrôle sanction.
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une procédure automatique d'échange d'informations anonymisées relatives aux collisions mortelles, entre les zones de police et Bruxelles Mobilité, en charge de la gestion de la sécurité des infrastructures routières. - Établir une procédure de transmission des rapports vers les gestionnaires communaux le cas échéant.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> - Toutes les collisions mortelles donnent lieu à un rapport. - Les recommandations formulées sont transmises aux services compétences pour action, certaines devant être prises dans l'urgence.
Tâche 9.1	Construire une procédure automatique d'échange d'informations anonymisées relatives aux collisions mortelles, entre les zones de police et Bruxelles Mobilité, en charge de la gestion de la sécurité des infrastructures routières.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Zones de police et communes
Début	2022
Echéance	Q4 2022
Statut	À commencer
Indicateur	Procédure existante et validée par les partenaires
Tâche 9.2	Etablir une procédure de transmission des rapports vers les gestionnaires communaux le cas échéant.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Communes - Brulocalis
Début	2022
Echéance	Q4 2022
Statut	À commencer / en cours
Indicateur	Procédure existante et validée par les partenaires

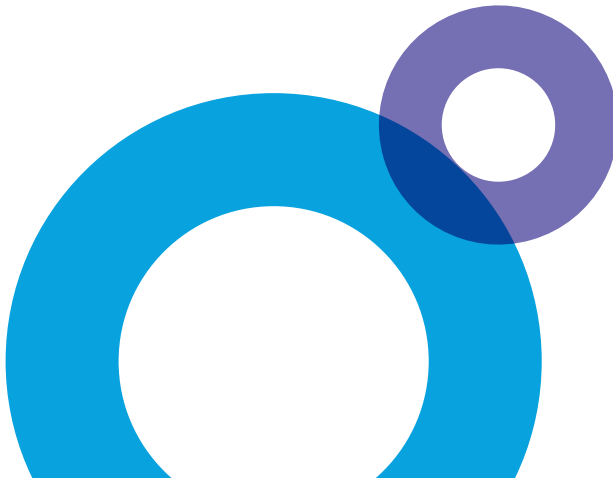
Annexe 10

Fiche Action 10	Les victimes d'accidents de la circulation et leurs proches sont accompagnés.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Développer et mettre en place un accompagnement efficace aux victimes de la route et à leurs proches en Région de Bruxelles-Capitale.
Compétences	Les Régions, BPS, Zones de Police, Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un benchmarking interrégional et international de ce qui est efficace et couramment pratiqué. - Définir un « socle minimum commun » de l'accompagnement au sein des trois Régions. - Définir les types d'accompagnements à fournir ainsi que les acteurs de ces différents volets. - Mettre en place les accompagnements au sein de la Région de Bruxelles Capitale, après identification des pilotes, partenaires, besoin budgétaire et en ressources humaines.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> - Les accompagnements à mettre en place sont identifiés après benchmarkings. - Un « socle minimum commun » est défini au sein des trois Régions. - Les différents acteurs et leurs rôles sont définis. - Les pilotes et les besoins sont identifiés, et les accompagnements sont effectivement mis en place.
Tâche 10.1	Réaliser un benchmarking interrégional et international de ce qui est efficace et couramment pratiqué.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Les Régions
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les Régions, le SPF Mobilité
Début	2022
Echéance	2023
Statut	À commencer
Indicateur	Les accompagnements à mettre en place sont identifiés après benchmarkings.
Tâche 10.2	Définir un « socle minimum commun » de l'accompagnement au sein des trois Régions.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP à pd. 2023
Pilote	Les Régions
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les Régions, le SPF Mobilité
Début	2023
Echéance	2024
Statut	À commencer
Indicateur	Un « socle minimum commun » est défini au sein des trois Régions.

Tâche 10.3	Définir les types d'accompagnements à fournir ainsi que les acteurs de ces différents volets.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les zones de police, les absl, les maisons de justice
Début	2024
Echéance	2025
Statut	À commencer
Indicateur	Les différents acteurs et leurs rôles sont définis.
Tâche 10.4	Mettre en place les accompagnements au sein de la Région de Bruxelles Capitale, après identification des pilotes, partenaires, besoin budgétaire et en ressources humaines.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les zones de police, les absl, les maisons de justice
Début	2025
Echéance	2026 (action récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	Les pilotes et les besoins sont identifiés, et les accompagnements sont effectivement mis en place au bénéfice du citoyen.

Annexe 11

Fiche Action 11	Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée (workshops)
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Mettre en place une identification des récidivistes et prévoir des peines alternatives appropriées.
Compétences	Les Régions, SPF mobilité, SPF Justice, BPS, Zones de Police, Parquet
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Dans le cadre du Plan interfédéral, fixer la manière d'identifier les récidivistes et de les cibler avec des peines alternatives appropriées.- Sur base de ce qui précède ; planifier une implémentation sur la Région de Bruxelles-Capitale.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- La manière d'identifier les récidivistes est fixée.- Des peines alternatives adéquates sont fixées pour les récidivistes.- Une planification pour la Région de Bruxelles-Capitale est établie et validée.
Tâche 11.1	Dans le cadre du Plan interfédéral, fixer la manière d'identifier les récidivistes et de les cibler avec des peines alternatives appropriées.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Le SPF Mobilité, SPF Justice, les Régions
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les Régions, le SPF Mobilité, SPF Justice, Parquet, Zones de police, BPS
Début	2023
Echéance	2024
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- La manière d'identifier les récidivistes est fixée.- Des peines alternatives adéquates sont fixées pour les récidivistes.
Tâche 11.2	Sur base de ce qui précède ; planifier une implémentation sur la Région de Bruxelles-Capitale.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	SPF Justice, Parquet, Zones de police, BPS
Début	2024
Echéance	2025
Statut	À commencer
Indicateur	Une planification pour la Région de Bruxelles-Capitale est établie et validée.



Annexe 12

Fiche Action 12	Développer de nouvelles sanctions.
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Adoption et mise en place de nouvelles sanctions efficaces et applicables.
Compétences	Les Régions, SPF Justice, BPS, Zones de Police, Parquet
Opérationnalisation	<div>- Dans le cadre du Plan interfédéral, identifier des sanctions efficaces, porteuses de sens et applicables.</div> <div>- Sur base de ce qui précède ; planifier une implémentation sur la Région de Bruxelles-Capitale.</div>
Indicateurs	<div>- Des nouvelles sanctions efficaces et applicables sont identifiées.</div> <div>- Une planification pour la Région de Bruxelles-Capitale est établie et validée.</div>
Tâche 12.1	Dans le cadre du Plan interfédéral, fixer la manière d'identifier les récidivistes et de les cibler avec des peines alternatives appropriées.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Le SPF Mobilité, SPF Justice, les Régions
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Les Régions, le SPF Mobilité, SPF Justice, Parquet, Zones de police, BPS
Début	2022
Echéance	2023
Statut	À commencer
Indicateur	Des nouvelles sanctions efficaces et applicables sont identifiées.
Tâche 12.2	Sur base de ce qui précède ; planifier une implémentation sur la Région de Bruxelles-Capitale.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	/
Partenaires externes	SPF Justice, Parquet, Zones de police, BPS
Début	2023
Echéance	2024
Statut	À commencer / en cours
Indicateur	Une planification pour la Région de Bruxelles-Capitale est établie et validée.

Annexe 13

Fiche Action 13	La Région organise un soutien financier pérenne, via le fond 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 (Etudes-Travaux (fourniture-pose)). ACTION PRIORITAIRE
SAFE SYSTEM	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Donner les moyens aux partenaires de mettre en œuvre les actions dont ils sont les pilotes ou partenaires, tant par un soutien financier qu'en leur facilitant le travail par l'accès à une centrale de marché.
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<div>- Mettre à disposition des communes des marchés stocks, de type centrale d'achats pour la mise en œuvre des actions touchant à l'infrastructure (reprises dans SAFE STREET).</div> <div>- Créer et octroyer un subside de fonctionnement à destination des communes pour le financement d'IETP/commune dédié au suivi de la politique de sécurité routière.</div> <div>- Subsides d'investissement aux communes : poursuivre et adapter le montant aux enjeux.</div> <div>- Poursuivre et adapter la récurrence des subsides d'investissement aux zones de police.</div>
Indicateurs	<div>- Octroi effectif des subsides, pourcentage d'utilisation des subsides, mise à disposition effective des centrales de marchés.</div> <div>- Pérennisation de ces aides</div>
Partenaires (tous)	BM, Communes, Perspectives, Zones de Police, BPS
Tâche 13.1	Mettre à disposition des communes des marchés stocks, de type centrale d'achats pour la mise en œuvre des actions touchant à l'infrastructure (reprises dans SAFE STREET et aux études.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM
SPOC	BM - DPV
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Communes
Début	Lors de la relance de nouveaux marchés régionaux de ce type
Echéance	Au cas par cas
Statut	À commencer
Indicateur	<div>- Existence effective d'un marché</div> <div>- Nombre de communes ayant souscrit à ce marché</div>

Tâche 13.2	Créer et octroyer un subside de fonctionnement à destinations des communes pour le financement d'1ETP/commune dédié au suivi de la politique de sécurité routière.
Budget	1 million/ an àpd. 2022
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM
SPOC	BM - DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Communes - Brulocalis
Début	Q2-Q3 2022
Echéance	Annuelle
Statut	En cours / récurrent
Indicateur	19 ETP financés, taux de liquidation du subsidies
Tâche 13.3	Subsides d'investissement aux communes : poursuivre et adapter le montant aux enjeux.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM
SPOC	DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Communes
Début	Poursuite d'une action déjà existante depuis 2016
Echéance	Annuelle
Statut	En cours / récurrent
Indicateur	Budget effectivement liquidé, nombre de projets financés
Tâche 13.4	Poursuivre et adapter la récurrence des subsides d'investissement aux zones de police.
Budget	400.000 eur/an àpd. 2022
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM
SPOC	BM - DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Zones de Polices, BPS (usage de la centrale d'achat)
Début	Poursuite d'une action déjà existante depuis 2016
Echéance	Annuelle
Statut	En cours
Indicateur	Taux d'utilisation du subside

Annexe 14

(workshops).: supprimer?

Fiche Action 14	Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée (workshops).
SAFE SPEED	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Diminuer les excès de vitesse / Faire respecter les vitesses maximales autorisées. Augmenter le risque réel d'être contrôlé / Diminuer le sentiment d'impunité Apaiser les quartiers et y améliorer le sentiment de sécurité / Répondre aux demandes de contrôle de vitesse exprimées par les riverains / Construire les contrôles sur base des mesures de vitesse réalisées par les citoyens.
Compétences	Bruxelles Mobilité, Zones de police
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Poursuivre le déploiement (et l'entretien) des contrôles fixes automatisés sur voiries régionales.- Les communes et zones de police mettent en place un plan de déploiement de contrôles automatisés des vitesses sur voiries communales.- Les communes et zones de police mettent en place une stratégie de contrôles mobiles.- Mettre des outils de monitoring à disposition des communes et zones de police.- Monitorer les vitesses sur voiries régionales.- Monitorer les vitesses sur voiries communales.- Augmenter la capacité de traitement du CRT.- Continuer à améliorer l'automatisation du suivi et du paiement des perceptions immédiates.- Monitorer la charge de travail du parquet et des tribunaux. Apporter des solutions pour résorber leur retard accumulé et assumer l'évolution des contrôles.
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">- Baisse de la vitesse moyenne, baisse de la V85, écrêtage des pointes de vitesses pratiquées, pourcentage d'infractions (monitoring par type d'axe).• 2020 : vitesse moyenne, V85³⁴, vitesse de pointe (mesures en cours)• 2025 : vitesse moyenne diminuée de 5 %, V85 ne dépassant pas la vitesse maximale autorisée de plus de 7km/h, diminution de 5 % des vitesses de pointes sur les voiries équipées de radar• 2030 : vitesse moyenne diminuée de 5 %, V85 ne dépassant pas la vitesse maximale autorisée de plus de 5km/h, diminution de 10 % des vitesses de pointes sur les voiries équipées de radar- Pour les autres infractions : nombre de conducteurs contrôlés par type d'infraction et pourcentage d'infractions.- Nombre de contrôles qui augmentent et de PVs qui diminuent.
Partenaires (tous)	Bruxelles Mobilité, Communes, Police, Justice, BPS

³⁴ V85, la vitesse en-dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules.

Tâche 14.1	Poursuivre le déploiement (et l'entretien) des contrôles fixes automatisés sur voiries régionales.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM
SPOC	BM - SR
Partenaires internes	BM Maintenir, BM-SR, BM-Plan DAOM
Partenaires externes	Police, communes, Justice, BPS, Gestionnaires de voirie
Début	En cours
Echéance	2021 : 30 radars fixes ou radars-tronçon installés. 2024 : 80% de voiries régionales nécessitant un équipement de contrôle fixe sont équipées.
Statut	En cours
Indicateur	Par rapport à 2021 (année de référence) : - Baisse de la vitesse moyenne - V85 - L' écrêtage des pointes de vitesses pratiquées - Pourcentage d'infractions (monitoring par type d'axe) - Nombre de contrôles qui augmentent et de PVs qui diminuent.
Tâche 14.2	Les communes et zones de police mettent en place un plan de déploiement de contrôles automatisés des vitesses sur voiries communales.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Brulocalis, Communes et zones de police
SPOC	Communes et zones de police
Partenaires internes	BM Maintenir, Plan DMSR
Partenaires externes	Police, communes, Justice, Brulocalis
Début	2022
Echéance	2026
Statut	À commencer (marché disponible depuis mi-2021)
Indicateur	Par rapport à 2021 (année de référence) : - Baisse de la vitesse moyenne - V85 - L' écrêtage des pointes de vitesses pratiquées - Pourcentage d'infractions (monitoring par type d'axe). - Nombre de contrôles qui augmentent et de PVs qui diminuent.

Tâche 14.3	Les communes et zones de police mettent en place une stratégie de contrôles mobiles.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Communes et zones de police
SPOC	Communes et zones de police
Partenaires internes	Plan DMSR
Partenaires externes	Police, communes, Justice, Brulocalis
Début	En cours
Echéance	Pas de date de fin
Statut	En cours
Indicateur	Par rapport à 2021 (année de référence) : - Hausse du nombre de sites contrôlés - Baisse de la vitesse moyenne - V85 - L' écrêtage des pointes de vitesses pratiquées - Pourcentage d'infractions (monitoring par type d'axe) - Nombre de contrôles qui augmentent et de PVs qui diminuent.
Tâche 14.4	Mettre des outils de monitoring à disposition des communes et zones de police.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM-SR
SPOC	BM-SR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Analystes des zones de police et des communes
Début	2021
Echéance	Pas de date de fin
Statut	En cours
Indicateur	Nombre de zones de police et de communes qui ont accès aux outils développés par BM.

Tâche 14.5	Monitorer les vitesses sur voiries régionales.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM-SR
SPOC	BM-SR
Partenaires internes	BM-Centre de mobilité
Partenaires externes	Zones de police, CRT
Début	A démarré en 2020.
Echéance	Tous les points de contrôles fixes (et lidars) sont monitorés en 2024.
Statut	En cours
Indicateur	Nombre de points de contrôles fixes (et lidars) monitorés
Tâche 14.6	Monitorer les vitesses sur voiries communales.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Brulocalis
SPOC	Chaque zone de police
Partenaires internes	BM-SR (communication des outils de monitoring développés)
Partenaires externes	Zones de police, communes
Début	2022
Echéance	2025 toutes les zones de police / communes ont développé un monitoring des vitesses.
Statut	A commencer / en cours (en fonction des zones)
Indicateur	Pourcentage de points de contrôles fixes et mobiles monitorés.

Tâche 14.7	Augmenter la capacité de traitement du CRT.
Budget	150.000 eur/an àpd. 2022
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité (Copil CRT)
SPOC	BM / BPS / DAH
Partenaires internes	BM-SR
Partenaires externes	CRT, BPS, zones de police, Parquet, DAH
Début	En cours
Echéance	Q1 2022 : 12 ETP au CRT 2022 : 3° phase d'engagements et de mise à disposition de postes de travail
Statut	En retard (délai initial = 12 ETP en 2021)
Indicateur	Nombre de personnes engagées, nombre de poste de travail disponibles
Tâche 14.8	Continuer à améliorer l'automatisation du suivi et du paiement des perceptions immédiates. Monitorer la charge de travail du Parquet et des Tribunaux. Apporter des solutions pour résorber leur passif et assumer l'évolution des contrôles.
Budget	Pour mémoire – ce point est traité au niveau fédéral par le Ministère de la Justice. Bruxelles Mobilité apporte son expertise en matière d' analyse et les données de contrôles de vitesse dont elle dispose.
Ressources financières externes	
Ressources humaines	
Pilote	
SPOC	
Partenaires internes	
Partenaires externes	
Début	
Echéance	
Statut	
Indicateur	

Fiche Action 15	Les récidivistes sont identifiés et suivis de manière ciblée (workshops).
SAFE SPEED	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	<p>L'application de la tolérance zéro sur tout le territoire répond à plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter le risque réel (pakkans) et perçu d'être contrôlé. - Rendre les contrôles suffisamment nombreux pour être dissuasifs. - Faire baisser les vitesses pratiquées. - Diminuer le pourcentage de toutes les autres infractions (conduite sous influence, l'utilisation du gsm au volant, mauvaise utilisation des systèmes de retenues, franchissement de feu rouge, conduite inadaptée, arrêt et stationnement gênants notamment). - Faciliter la communication sur les contrôles. - Pour que ce mode opératoire fonctionne, chaque infraction constatée doit être poursuivie.
Compétences	Sécurité routière, police, justice
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un « GT tolérance zéro » regroupant tous les partenaires impliqués. - Lister les infractions (vitesses, conduite sous influence, stationnement gênant, systèmes de retenue, franchissement de feu rouge, distraction, vêtements de protection, course vitesse/comportement inadapté, arrêt et stationnement gênants, ...). Pour chacune d'elles indiquer la tolérance actuelle et évoluer vers la tolérance zéro. Pour la vitesse : atteindre rapidement la tolérance zéro dans toutes les zones de police. - Faciliter les échanges d'expérience entre zones de police pour tendre vers des modes opératoires alignés. - Fournir suffisamment de matériel aux zones de police (analyses des stupéfiants consommés par le conducteur). - Continuer à améliorer l'automatisation du suivi et du paiement des perceptions immédiates. - Suivre les évolutions technologiques permettant la constatation automatisée de nouvelles infractions (gsm, C23, stationnement gênant, ...). - Monitorer la charge de travail du parquet et des tribunaux. Apporter des solutions pour résorber le retard accumulé et assumer l'évolution des contrôles. - Communiquer sur la tolérance zéro, le travail des zones de police, du CRT et du Parquet (voir action 21).
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> - Annuellement - Pour la vitesse : baisse de la vitesse moyenne, baisse de la V85, écrêtage des pointes, pourcentage d'infractions (monitoring par type d'axe). - Pourcentage de voiries à 30/50/70/90/120 qui sont contrôlées avec une tolérance zéro. - Pour les autres infractions : nombre de conducteurs contrôlés par type d'infraction et pourcentage d'infractions. - Augmentation du nombre de contrôles et diminution du nombre de procès-verbaux
Partenaires (tous)	Bruxelles Mobilité, Communes, Police, Justice, BPS, Dirco, Brulocalis

Tâche 15.1	Mettre en place un « GT tolérance zéro » au sein de la plateforme opérationnelle SR du Dirco. Bruxelles Mobilité, BPS, le Ministère de la Justice, les zones de police et le Parquet s'y concertent pour lister les infractions et leur tolérance éventuelles actuelles. Pour chacune d'elles, programmer l'évolution rapide vers la tolérance zéro sur base de données chiffrées apportées par chaque partie prenante.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Dirco / Brulocalis / à déterminer
SPOC	BM-SR / SPF Justice / à déterminer
Partenaires internes	BM-SR, BM-Maintain
Partenaires externes	Police, communes, Justice, BPS
Début	Octobre 2021
Echéance	La tolérance zéro pour tous les contrôles listés doit être atteinte fin 2023.
Statut	Reprise en octobre 2021
Indicateur	Tolérances appliquées pour chaque type d'infraction.
Tâche 15.2	Faciliter les échanges d'expérience entre zone de police pour tendre vers des modes opératoires alignés.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Dirco
SPOC	Dirco / Brulocalis / à déterminer
Partenaires internes	BM-SR
Partenaires externes	Police, communes, Justice, BPS
Début	Janvier 2022
Echéance	Récurrent
Statut	À commencer
Indicateur	/



Tâche 15.3	Continuer à améliorer l'automatisation du suivi et du paiement des perceptions immédiates. Monitorer la charge de travail du parquet et des tribunaux. Apporter des solutions pour résorber leur passif et assumer l'évolution des contrôles.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	Budget fédéral
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	SPF Justice
SPOC	SPF Justice
Partenaires internes	BM-SR (data scientist)
Partenaires externes	SPF Justice, parquet de Bruxelles
Début	En cours
Echéance	Fixée par le Ministère de la Justice.
Statut	En cours
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Pourcentage d'amendes traitées totalement (ou partiellement) automatiquement.- Nombre d'infractions à traiter par le parquet et les tribunaux.
Tâche 15.4	Communiquer sur la tolérance zéro, le travail des zones de police, du CRT et du Parquet.
Budget	(voir SAFE SPEED, action 21)
Ressources financières externes	
Ressources humaines	
Pilote	
SPOC	
Partenaires internes	
Partenaires externes	
Début	
Echéance	
Statut	
Indicateur	

Annexe 16

Fiche Action 16	Communiquer sur les contrôles avant/après, le pourquoi des contrôles, les lieux de contrôle.
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Communiquer d'une même voix pour faire connaître les conséquences des infractions (pour autrui et pour soi). Rendre les contrôles acceptables et les infractions inacceptables. Augmenter le risque perçu d'être contrôlé. Faire baisser le nombre d'infractions.
Compétences	Sécurité routière, police, justice
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Communiquer sur les contrôles et leur effet sur la vitesse (avant / après).- Communiquer sur les conséquences de la vitesse (voir Safe Behaviour Action 29).- Communiquer les lieux de contrôles (but : vous pouvez être contrôlés n'importe où).- Communiquer sur la tolérance zéro (même les petites infractions peuvent avoir des conséquences).- Communiquer sur le travail des zones de police, du CRT et du parquet.
Indicateurs	Nombre de communications annuelles
Partenaires (tous)	Bruxelles Mobilité, Communes, Police, SPF Justice, BPS, Dirco, Brulocalis
Tâche 16.1	Communiquer sur les contrôles fixes de vitesse au niveau régional (radars fixes, radars-tronçon, lidars) avant/après (évolution des infractions, évolution des vitesses).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	BM-Communication
Partenaires externes	Zones de police
Début	En cours. Systématisation àpd 1 ^{er} trimestre 2022
Echéance	En continu. Au moins 4 fois/an
Statut	À poursuivre et à développer.
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de communications / an- Évaluation et amélioration des communications

Tâche 16.2	Communiquer les lieux de contrôles fixes (et lidars).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	BM-Communication
Partenaires externes	Zones de police
Début	Systématisation àpd 1 ^{er} trimestre 2022
Echéance	En continu. Chaque mois
Statut	À mettre en place au niveau régional et pour certaines zones. À poursuivre pour certaines zones de police.
Indicateur	- Nombre de communications / an - Évaluation et amélioration des communications
Tâche 16.3	Communiquer sur les contrôles fixes et mobiles au niveau de chaque zone.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Dirco ou Brulocalis / chaque zone de police
SPOC	Porte-paroles des zones de police
Partenaires internes	DMSR / BM Communication
Partenaires externes	Porte-paroles des zones de police
Début	En cours dans certaines zones. A mettre en place dans chaque zone de police.
Echéance	En continu
Statut	En cours. À systématiser. À poursuivre pour certaines zones de police.
Indicateur	Nombre de communications / an Évaluation et amélioration des communications

Tâche 16.4	Communiquer sur la tolérance zéro : expliquer le but poursuivi, faire savoir que la tolérance zéro est appliquée (en tout ou partie).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM Communication
SPOC	BM Communication et chaque porte-parole des zones de police et du parquet
Partenaires internes	DMSR / BM Communication
Partenaires externes	Parquet, zone de police
Début	Dès que la tolérance zéro est appliquée de manière systématique (sur l'ensemble d'une zone ou sur certains axes ou pour certaines infractions).
Echéance	En continu. L'action est réalisée de manière récurrente au moins 1 fois par an par un des acteurs.
Statut	À commencer
Indicateur	- Nombre de communications / an - Évaluation et amélioration des communications
Tâche 16.5	Communiquer sur le travail des zones de police, du CRT et du Parquet.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,1 ETP àpd. 2023
Pilote	Dirco / Brulocalis / à déterminer
SPOC	
Partenaires internes	DMSR / BM-Communication
Partenaires externes	CRT, Parquet, zones de police
Début	1 ^{er} Q 2022
Echéance	Pas de date de fin
Statut	En cours / à systématiser 1 fois par an
Indicateur	- Nombre de communications / an - Évaluation et amélioration des communications



Fiche Action 17	Les zones à concentration d'accidents sont mises à jour tous les 2 ans, étudiées, planifiées et leur résolution fait l'objet d'un suivi et d'une communication réguliers.
	ACTION PRIORITAIRE
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Sécurisation progressive des infrastructures routières régionales et communales identifiées comme étant accidentogènes. Gestion permanente de la sécurité des infrastructures routières.
Compétences	Sécurité routière et travaux publics
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Disposer d'une mise à jour des ZACA tous les 2 ans sur les voiries régionales et communales et diffuser la liste (carte) vers les gestionnaires de voiries.- Prioriser les ZACA à résoudre, tant sur voiries régionales que sur voiries communales.- Planifier annuellement la résolution des ZACA, l'intégrer dans les PPI régionaux et communaux, et dans les micro-projets régionaux.- Prévoir un marché stock, ouvert aux communes, pour l'étude détaillée des ZACA (et autres lieux à sécuriser), et le développement de recommandations et d'esquisses.- Prévoir des marchés stocks au sein de BM pour la résolution des ZACA en micro-projets ; ouvrir les cahiers des charges aux communes (centrale de marchés).- Mettre en œuvre les projets de résolution des ZACA.- Monitorer l'état d'avancement de la résolution des ZACA, établir des tableaux de suivi à diffuser vers les partenaires, et assurer la transmission d'information et l'implication constante des partenaires.
Indicateurs de réalisation	<ul style="list-style-type: none">- À l'horizon 2024, 100% des ZACA de priorités 1 ont fait l'objet d'une intervention.- À l'horizon 2030, 100% des nouvelles ZACA identifiées et priorisées dans l'année N sont résolues au plus tard en N+3.- La gravité des zones à concertation d'accidents se réduit progressivement et le nombre minimum d'accidents nécessaires pour qu'un lieu soit identifié comme ZACA se réduit :<ul style="list-style-type: none">- 2024 : seuil d'accidents fixé à 10 ;- 2030 : seuil d'accidents fixé à 8.
Partenaires (tous)	Bruxelles Mobilité, Urban, communes, Police fédérale et zones de police, Brulocalis, STIB, Cabinet

Tâche 17.1	Disposer de la mise à jour annuelle des ZACA tous les 2 ans sur voiries régionales et communales et diffuser la liste (carte) vers les gestionnaires de voiries.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité, PLAN
SPOC	DMSR
Partenaires internes	DAOM
Partenaires externes	Police fédérale, communes, Brulocalis
Début	Première liste disponible Q1 - 2022
Echéance	Récurrente, début de Q1 de chaque année
Statut	En cours
Indicateur	Liste mise à jour tous les 2 ans et accessible pour les gestionnaires de voiries
Tâche 17.2	Prioriser les ZACA à résoudre, tant sur voiries régionales que sur voiries communales.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM sur voiries régionales/communes sur voiries communales, avec une concertation entre l'ensemble des gestionnaires
SPOC	PLAN/services Mobilité et/ou travaux publics des communes et/ou Collège
Partenaires internes	BUILD,- MAINTAIN, DAOM
Partenaires externes	Brulocalis
Début	Liste priorisée disponible Q1 - 2022
Echéance	Récurrente, début de Q1 de chaque année de mise à jour de la liste
Statut	À démarrer
Indicateur	Liste des ZACA priorisées pour chacun des 20 gestionnaires.

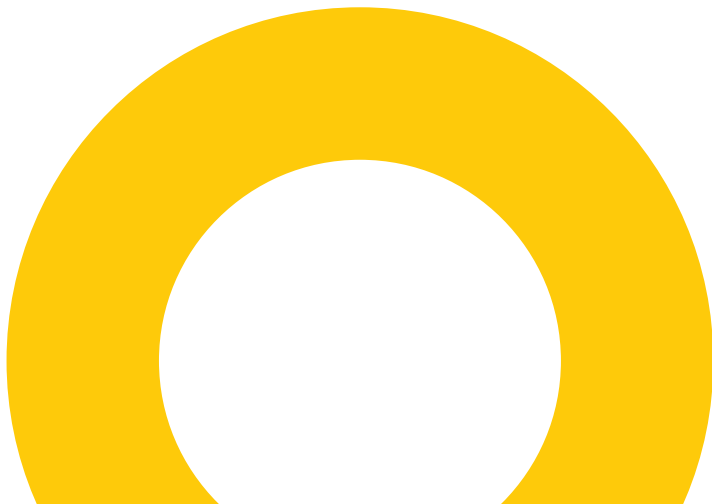
Tâche 17.3	Planifier annuellement la résolution des ZACA, l'intégrer dans les PPI régionaux et communaux et dans les micro-projets régionaux.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM (Plan) et communes
SPOC	DAOM et communes
Partenaires internes	DMSR
Partenaires externes	Brulocalis
Début	2023, Q1
Echéance	Récurrente, début de Q1 de chaque année
Statut	En cours
Indicateur	Résolution des ZACA effectivement intégrée dans les Plans pluriannuels d'investissements (PPI) régionaux et communaux et dans les micro-projets régionaux.
Tâche 17.4	Prévoir un marché stock, ouvert aux communes, pour l'étude détaillée des ZACA (et autres lieux à sécuriser) et pour le développement de recommandations et d'esquisses.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM, DMSR
SPOC	DMSR
Partenaires internes	DSU
Partenaires externes	Brulocalis, communes
Début	Q2 - 2022
Echéance	Récurrent tous les 4 ans
Statut	À commencer
Indicateur	Marché exploitable pour début 2023
Tâche 17.5	Prévoir des marchés stocks au sein de BM pour la résolution des ZACA en micro-projets ; ouvrir les cahiers des charges aux communes (centrale de marchés).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,5 ETP àpd. 2022
Pilote	BM
SPOC	BUILD, BM
Partenaires internes	DSU, DMSR, Maintain
Partenaires externes	Brulocalis et communes
Début	Apd 2023, lors de renouvellement des marchés régionaux
Echéance	Récurrente
Statut	À commencer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none"> - Existence de marchés stocks au sein de BM pour l'exécution en micro-projets - Mise à disposition effective des communes de ces marchés - Nombres de communes adhérant aux marchés

Tâche 17.6	Mettre en œuvre les projets de résolution des ZACA.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	2 ETP àpd. 2023
Pilote	Communes et BM
SPOC	Services travaux/mobilité des communes, DPV, DEN et DITP
Partenaires internes	DMSR
Partenaires externes	STIB, Urban
Début	En cours Poursuivre la sécurisation des ZACA identifiées lors de la première étude. Entamer le processus de sécurisation pour les nouvelles ZACA, Q2 2022.
Echéance	Récurrent, en fonction de la planification
Statut	En cours au niveau de BM En cours au niveau des communes, via les subsides
Indicateur	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de ZACA identifiées dans l'année n et résolues en n+3 sur voiries communales (dont les projets subsidiés). - Nombre de ZACA identifiées dans l'année n et résolues en n+3 sur les voiries régionales.
Tâche 17.7	Monitorer l'état d'avancement de la résolution des ZACA, établir des tableaux de suivi à diffuser vers les partenaires et assurer la transmission d'information et l'implication constante des partenaires.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	PLAN (DAOM/ DMSR)
SPOC	DAOM
Partenaires internes	Communication BM, BUILD, MAINTAIN
Partenaires externes	Brulocalis
Début	Démarrer le suivi en Q4 2022.
Echéance	Annuellement, chaque Q2 et Q4
Statut	À commencer, récurrent.
Indicateur	<ul style="list-style-type: none"> - Information régulière sur l'avancement de la sécurisation - Organisation régulière de réunions de suivi avec les gestionnaires - Mise à disposition de tableaux de suivi via la site de BM



Fiche Action 18	Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70km/h. ACTION PRIORITAIRE
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	<div><div></div><div>- Assurance du respect des limitations de vitesse</div><div>- Sécurisation des voiries demeurant à 50 ou 70 km/h</div><div>- Crédibilisation du 30 km/h et maîtrise des vitesses sur les voiries de quartier</div></div>
Compétences	Travaux public – sécurité routière
Opérationnalisation	<div><div></div><div>- Poursuivre les aménagements de crédibilisation du 30 km/h et de sécurisation des voiries à 50 ou70 km/h (maîtrise des risques).</div><div>- Poursuivre la sécurisation des voiries de quartier par la mise en œuvre de projets visant la maîtrise du 30 km/h.</div><div>- Réévaluer régulièrement la vitesse réglementaire pour les axes dont la vitesse est de 50 ou 70 km/h en fonction notamment de l'évolution des infrastructures et des usages.</div></div>
Indicateurs	15 microprojets sont exécutés chaque année sur voiries régionales. Les gestionnaires communaux inscrivent la maîtrise des vitesses dans les projets de voiries et intègrent ceux-ci dans leur programmation d'études et d'investissements.
Partenaires (tous)	Bruxelles Mobilité, Communes
Tâche 18.1	Poursuivre les aménagements de crédibilisation du 30 km/h et de sécurisation des voiries à 50 ou 70 km/h (maîtrise des risques).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	1,5 ETP àpd. 2022
Pilote	Bruxelles Mobilité sur voiries régionales
SPOC	BM, Build
Partenaires internes	DMSR, Maintain
Partenaires externes	Communes, Brulocalis
Début	Octobre 2020
Echéance	
Statut	En cours
Indicateur	15 microprojets 'Ville 30' sont exécutés chaque année sur voiries régionales.

Tâche 18.2	Poursuivre la sécurisation des voiries de quartier (voiries communales par la mise en œuvre de projets visant la maîtrise du 30 km/h.
Budget	Budget communaux
Ressources financières externes	Budget pour les gestionnaires communaux : exploitation des subsides Sécurité routière mis annuellement à disposition des communes.
Ressources humaines	1 ETP / commune via subsides de fonctionnement (voir SAFE System)
Pilote	Bruxelles Mobilité et Communes sur voiries communales
SPOC	Services travaux / mobilité des communes
Partenaires internes	Services travaux / mobilité des communes
Partenaires externes	BM / Brulocalis
Début	Octobre 2020
Echéance	2030
Statut	En cours
Indicateur	Chaque commune établit un programme de projets « Maitrise du 30 km/h » et le met en œuvre (nombre de projets communaux exécutés chaque année).
Tâche 18.3	Réévaluer régulièrement la vitesse réglementaire pour les axes dont la vitesse est de 50 km/h en fonction notamment des évolutions de l'infrastructure et des usages.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité sur voiries régionales, Communes sur voiries communales
SPOC	BM- DMSR
Partenaires internes	Maintain
Partenaires externes	Communes Brulocalis
Début	2023
Echéance	Récurrent
Statut	En cours
Indicateur	Des réévaluations régulières ont lieu.



Annexe 19

Fiche Action 19	Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours sont l'objet d'une sécurisation ACTION PRIORITAIRE
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	<ul style="list-style-type: none">- Sécurisation progressive des infrastructures routières régionales et communales- Gestion permanente de la sécurité des infrastructures routières- Protection des connexions entre les réseaux de la SMV suivant le principe STOP
Compétences	Sécurité routière et travaux publics
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Etablir une liste des traversées piétonnes non conformes en termes de recul du stationnement (5m ou 20m si feux) et établir un planning de mise en conformité de celles-ci.- Identifier les traversées piétonnes et cyclistes accidentogènes et établir un planning de sécurisation pérenne, y compris la mise en accessibilité et la modération des vitesses d'approche, pour chaque gestionnaire, et mise en œuvre.- Etablir des recommandations d'aménagement/de conception des carrefours pour les réseaux SMV piétons et Vélo confort et/ou Plus (voire magistrale) et les diffuser auprès des gestionnaires et concepteurs d'aménagements de voirie, pour une mise en œuvre dans le cadre des projets.
Indicateurs	<p>A l'horizon 2024</p> <ul style="list-style-type: none">- 10 carrefours / traversées gérées par feux sans conflit sont mis en œuvre sur l'ensemble de la Région.- Les panneaux B22-B23 sont posés à tous les carrefours à feux, sauf pour conditions de sécurité non remplies conformément à la réglementation.- 40% des traversées piétonnes sur voiries régionales sont équipées d'une zone de recul du stationnement. <p>A l'horizon 2030</p> <p>Toutes les traversées piétonnes et cyclistes identifiées comme étant « à risques » sont équipées d'une zone de recul du stationnement conforme, d'avancée de trottoir, etc. ; la vitesse est maîtrisée à leur approche et l'accessibilité est assurée partout sur celles-ci.</p>
Partenaires (tous)	Bruxelles Mobilité, communes, STIB



Tâche 19.1	Etablir une liste des traversées piétonnes non conformes en termes de recul du stationnement (5m ou 20m si feux), établir un planning de mise en conformité de celles-ci, et mise en oeuvre.
Budget	1.000.000 eur en 2022
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM, communes
SPOC	BM, communes
Partenaires internes	DEN, BUILD, DMSR
Partenaires externes	/
Début	2021, en cours
Echéance	Identification et planning : 1 ^{er} semestre 2022 pour voiries régionales Mise en œuvre (début) : fin 2023 Mise en œuvre (fin) : fin 2030
Statut	La liste des traversées piétonnes non conformes est disponible pour les voiries régionales et communales (via mobile mapping). Planning de mise en conformité à préciser.
Indicateur	Nombre de traversées non conformes en termes de recul du stationnement identifiées et planifiées. En 2024 : 40% des traversées piétonnes sur voiries régionales sont équipées d'une zone de recul du stationnement. En 2030 : 100% des traversées piétonnes sur voiries régionales sont équipées d'une zone de recul du stationnement.
Tâche 19.2	Identifier les traversées piétonnes et cyclistes accidentogènes et établir un planning de sécurisation pérenne, y compris la mise en accessibilité et la modération des vitesses d'approche, pour chaque gestionnaire, et mise en œuvre.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	1,5 ETP àpd. 2023
Pilote	BM (PLAN), communes
SPOC	BM (PLAN), communes
Partenaires internes	DEN, BUILD, DMSR, DITP
Partenaires externes	STIB
Début	1 ^{er} semestre 2022
Echéance	Première identification pour fin 2022 Mise en œuvre achevée pour 2030 Mise en œuvre (début) : fin 2023 Mise en œuvre (fin) : fin 2030
Statut	Liste de traversées piétonnes et cyclistes accidentogènes est disponible. Planning de réalisation à préciser.
Indicateur	Nombre de traversées identifiées et planifiées. Nombre de traversées effectivement sécurisées.

Tâche 19.3	Etablir des recommandations d'aménagement/de conception des carrefours pour les réseaux SMV piétons et Vélo confort et/ou Plus (voire magistrale) et les diffuser auprès des gestionnaires et concepteurs d'aménagements de voirie, pour une mise en œuvre dans le cadre des grands projets.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM, DMSR
SPOC	BM, DMSR
Partenaires internes	Build, Maintain
Partenaires externes	Communes, Urban, associations
Début	2022
Echéance	En continu
Statut	En cours
Indicateur	Formation/brochures diffusées

Annexe 20

Fiche 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. ACTION PRIORITAIRE
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Les abords d'écoles (AE) de la Région doivent offrir un maximum de sécurité pour tous les modes et en tout temps, compte tenu en particulier de la vulnérabilité des enfants.
Compétences	Sécurité routière, travaux public, urbanisme
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Développer des recommandations standards d'aménagement de sécurisation, quel que soit le statut de voirie, la charge et le type de trafic qui la parcourt, et les diffuser auprès des gestionnaires.- Créer un flux d'informations 'création d'école' pour mettre à jour la base de données « Ecoles » de façon continue et la diffuser.- Equiper toute nouvelle école d'un 'kit' standard de mise en conformité (signalisation verticale réglementaire A23, marquages de rappel de vitesse + A23) pour, au plus tard, l'ouverture de celle-ci.- Pourvoir toute nouvelle école de radars préventifs à des fins d'information des conducteurs (visibilité de l'abord d'école et de la vitesse adaptée associée) et de monitoring des vitesses pratiquées.- Prendre en compte et intégrer les recommandations pertinentes émises dans le cadre des Plans de Déplacement Scolaires (PDS) sur voiries communales/régionales.- Mener une inspection/évaluation de sécurité routière sur les abords d'écoles sur voiries régionales et identifier les abords d'écoles à améliorer.- Programmer et mettre en conformité et/ou sécuriser les abords d'écoles sur voiries régionales et communales identifiés comme « à améliorer ».- Développer les synergies entre la sécurisation des abords d'écoles et les « Contrats d'école » afin d'ancrer les écoles dans leur quartier et d'intégrer les chemins vers l'école.
Indicateurs de réalisation	<p>À l'horizon 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Tous les nouveaux abords d'école reçoivent un kit standard de mise en conformité.- 15 abords d'école sont inspectés par an en voiries régionales.- 10 abords d'écoles sont mis en œuvre chaque année si nécessaire sur voiries régionales.- Les communes établissent un objectif chiffré annuel de sécurisation en termes de nombres / qualité d'abords d'école sur leur voiries.- Les 'contrats écoles' intègrent la dimension sécurité routière dans leurs critères de sélection et dans leur mise en œuvre. <p>À l'horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les abords d'écoles déjà existants en 2024 sont tous sécurisés.- Les nouveaux abords d'école continuent à être pris en charge.- La démarche « Contrat d'école » et la sécurisation des abords d'école sont en synergie.
Partenaires (tous)	Perspective, Urban Communes STIB BM (DMSR, Maintain, DPV) Associations

Tâche 20.1	Développer des recommandations standards d'aménagement de sécurisation, quel que soit le statut de voirie, la charge et le type de trafic qui la parcourt, et les diffuser auprès des gestionnaires.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Perspective
SPOC	Perspective
Partenaires internes	DMSR, BUILD, Maintain
Partenaires externes	Brulocalis, communes, Urban
Début	2022
Echéance	2022
Statut	A commencer
Indicateur	Fiche de recommandations disponible
Tâche 20.2	Créer un flux d'informations 'création d'école' pour mettre à jour la base de données « Ecoles » de façon continue et la diffuser auprès des gestionnaires.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Perspective
SPOC	Perspective
Partenaires internes	DMSR, DEN
Partenaires externes	Communes
Début	2022
Echéance	Continu
Statut	À commencer
Indicateur	<div>- Mise en place d'une convention d'échange des données</div> <div>- Mise à jour effective de la base de données en continu</div>

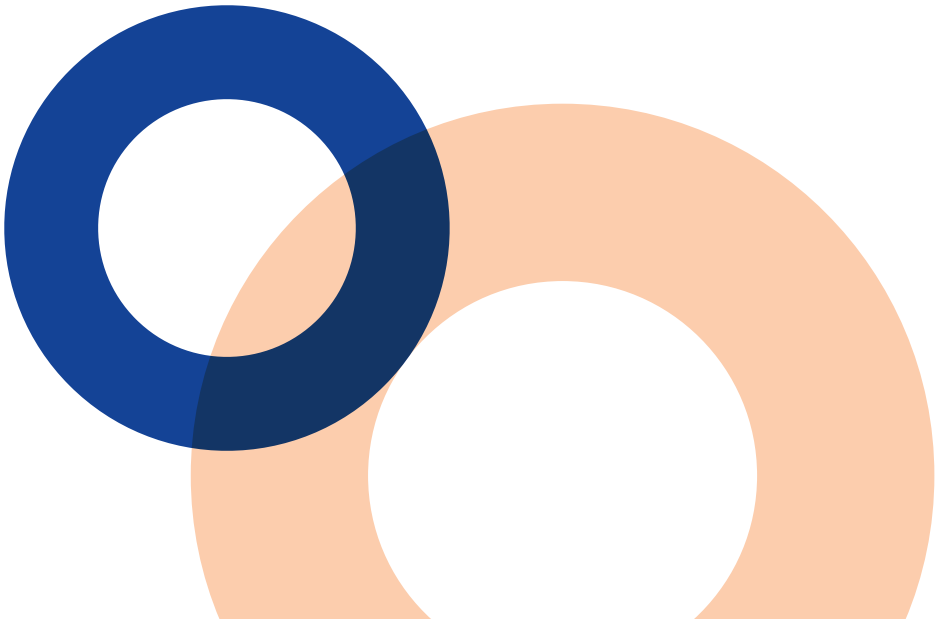
Tâche xx.3 et (cf. tâche xx.3) ?

Tâche 20.3	Equiper toute nouvelle école d'un 'kit' standard de mise en conformité (signalisation verticale réglementaire A23, marquages de rappel de vitesse + A23) pour, au plus tard, l'ouverture de celle-ci
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM, communes
SPOC	DEN, services techniques des communes
Partenaires internes	/
Partenaires externes	/
Début	Continu, à chaque création de nouvelle implantation scolaire
Echéance	Continu
Statut	En cours
Indicateur	(Tâche xx.3) et parmi celles-ci, nombre d'écoles ayant effectivement reçu la signalisation légale et un marquage de rappel de la signalisation vitesse + A23 au sol.
Tâche 20.4	Pourvoir toute nouvelle école, de radars préventifs à des fins d'information des conducteurs (visibilité de l'abord d'école et de la vitesse adaptée associée) et de monitoring des vitesses pratiquées.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	Budgets communaux
Ressources humaines	0,5 ETP àpd. 2022
Pilote	BM, Commune et zone de police
SPOC	BM, Commune
Partenaires internes	BM Maintain
Partenaires externes	/
Début	Continu, à chaque création de nouvelle implantation scolaire
Echéance	Continu
Statut	En cours
Indicateur	Nombre de nouvelles écoles identifiées (cf. tâche xx.3) et parmi celles-ci, nombre d'écoles ayant effectivement été équipées de radar préventif.

Tâche 20.5	Prendre en compte et intégrer les recommandations pertinentes émises le cadre des Plans de Déplacement Scolaires (PDS) sur voiries communales/ régionales et en assurer le suivi.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,5 ETP àpd. 2023
Pilote	BM, MMS
SPOC	BM, MMS
Partenaires internes	SR, Build
Partenaires externes	Communes
Début	2022
Echéance	En continu
Statut	À commencer
Indicateur	% des problèmes infra et non infra (feux, gardiens pour passages piétons, ...) soulevés pour les écoles dans le cadre de leur PDS qui ont été solutionnés.
Tâche 20.6	Mener une inspection/évaluation de sécurité routière sur les abords d'écoles sur voiries régionales et identifier les AE à améliorer (mandat).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,5 ETP àpd. 2022
Pilote	BM (DMSR)
SPOC	DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	/
Début	2021 en cours
Echéance	2026
Statut	En cours
Indicateur	20 abords d'école ont fait l'objet d'une inspection et d'un mandat/an, sur 4 ans
Tâche 20.7	Programmer et mettre en conformité et/ou sécuriser les abords d'écoles sur voiries régionales et communales identifiés comme 'à améliorer'.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM - Perspective, Communes
SPOC	BM
Partenaires internes	Den, DMSR
Partenaires externes	Cabinet, STIB
Début	2021, en cours
Echéance	2026 (max 2028) pour la sécurisation
Statut	En cours
Indicateur	Tous les abords d'écoles existants sur voiries régionales sont mis en conformité en 2022 - 10 abords d'écoles sur voiries régionales sont sécurisés/an, sur x ans. - X abords d'écoles sur voiries communales sont sécurisés/an, sur x ans.

X abords d'écoles sur voiries communales sont sécurisés/an, sur x ans.
> Pas de chiffre ?

Tâche 20.8	Développer les synergies entre la sécurisation des abords d'écoles et les « Contrats école » afin d'ancrer les écoles dans leur quartier et d'intégrer les chemins vers l'école.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM - Perspective
SPOC	Perspective ou Urban
Partenaires internes	DMSR
Partenaires externes	BM, Communes, Urban
Début	Q1 2023
Echéance	Fin 2023
Statut	À commencer
Indicateur	Détermination du budgets nécessaires
Tâche 20.9	Pourvoir toute nouvelle école existante et demandeuse, de radars préventifs à des fins d'information des conducteurs (visibilité de l'abord d'école et de la vitesse adaptée associée) et de monitoring des vitesses pratiquées.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	BM, Commune et zone de police
SPOC	BM, Commune
Partenaires internes	BM Maintain
Partenaires externes	/
Début	En cours
Echéance	En continu
Statut	En cours
Indicateur	15 écoles par an sur voiries régionales



Annexe 21

Fiche Action 21	Faciliter le recours aux aménagements temporaires ou pérennes de type urbanisme tactique.
SAFE STREET	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Apporter des améliorations rapides des conditions de sécurité de l'espace publics par le biais d'aménagements légers et modulables.
Compétences	Sécurité routière , travaux public, urbanisme
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Élaborer des moments d'échanges entre les gestionnaires pour mutualiser les bonnes pratiques déjà existantes.- Intégrer les aménagements de sécurisation via urbanisme tactique dans les projets pouvant faire l'objet d'un subside lié au fonds de Sécurité routière.
Tâche 21.1	Élaborer des moments d'échanges entre les gestionnaires pour capitaliser les bonnes pratiques déjà existantes.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	À déterminer
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	DMSR, BUILD, Maintain
Partenaires externes	Brulocalis, communes, Urban
Début	2022
Echéance	Continu
Statut	A commencer
Indicateur	A commencer
Tâche 21.2	Intégrer les aménagements de sécurisation via urbanisme tactique dans les projets pouvant faire l'objet d'un subside lié au fonds de Sécurité routière.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	DMSR
SPOC	DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Brulocalis, communes
Début	2023
Echéance	Continu
Statut	A commencer
Indicateur	À déterminer

Annexe 22

Fiche Action 22	Améliorer les connaissances (des usagers de la route)
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Action prioritaire (atelier beSMART): Des formations sont développées et diffusées dans le milieu scolaire (niveau primaire et secondaire, enseignement spécialisé lorsque possible) et parascolaire (parents) - Focus sur les formations piétonnes et cyclistes pour les enfants (Atelier citoyen).
Compétences	
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Mise à jour, réalisation et mise à disposition des outils pédagogiques- Mise à jour, réalisation et mise à disposition des outils d'information pour les parents- Organisation des formations des enseignants et des enfants (formations brevets)- Organisation des formations des enseignants et des jeunes (secondaire)- Evaluation des actions de sensibilisation
Indicateurs	<p>2021:</p> <ul style="list-style-type: none">- 4% des écoles organisent le brevet du piéton- 5% des écoles organisent le brevet cycliste- 100% des écoles primaires reçoivent le matériel pédagogique «Opération cartable»- 3 écoles pilotes réalisent une action (conduite sous influences, distraction, vitesse), etc.- Sièges autos : information à jour disponible depuis le site de Bruxelles Mobilité <p>2024:</p> <ul style="list-style-type: none">- 20% des écoles primaires organisent le brevet du piéton.- 15% des écoles organisent le brevet cycliste.- Evaluation d'un programme éducatif : voir si les informations sont correctement perçues et si elles entraînent des changements de comportements.- 100% des écoles primaires reçoivent le matériel pédagogique sur la sécurité routière.- 5% des écoles secondaires participent à un programme sur les risques routiers « jeunes » - "Killers" jeunes (conduite sous influence, distraction, vitesse).- 100 % des lieux fréquentés (crèches, centres sportifs...) par les parents reçoivent de l'information pertinente par rapport aux déplacements avec enfants (sièges enfants voitures et vélos, vélos, déplacements à pied). <p>2030:</p> <ul style="list-style-type: none">- 25% des écoles primaires organisent le brevet du piéton.- 30% des écoles organisent le brevet cycliste.- Evaluation annuelle de 3 programmes éducatifs- 100% des écoles primaires et secondaires reçoivent du matériel pédagogique à la rentrée scolaire.- 15% des écoles secondaires participent à un programme sur les risques routiers «jeunes» (conduite sous influence, distraction, vitesse).- 100% des lieux fréquentés par les parents (crèches, centres sportifs...) reçoivent de l'information pertinente par rapport aux déplacements avec enfants (sièges enfants, vélos).

Tâche 22.1	Mise à jour, réalisation et mise à disposition des outils pédagogiques
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité, DMSR
SPOC	DMSR
Partenaires internes	Cellule Communication
Partenaires externes	Associations actives dans le domaine de l'éducation à la sécurité routière et à la mobilité, Zones de police
Début	2021
Echéance	En continu (voir plan de développement dans les résultats)
Statut	À poursuivre et à développer.
Indicateur	Indicateurs de réalisation repris dans les tâches suivantes mais des indicateurs de résultats seront également développés après l'évaluation des actions prévues.
Tâche 22.2	Mise à jour, réalisation et mise à disposition des outils d'information pour les parents.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Associations actives en sécurité routière et en mobilité, organisation de soutien à la parentalité (communes, crèches...)
Début	2022
Echéance	2024 (l'action est réalisée de façon récurrente chaque année)
Statut	En cours de développement
Indicateur	100 % des lieux fréquentés par les parents reçoivent de l'information (crèches, écoles, fédérations sportives...)

Tâche 22.3	Organisation des formations des enseignants et des enfants (formations brevets) ACTION PRIORITAIRE
Budget	850.000 euros annuellement au total (augmentation du budget 2022 de 200.000 euros et de 550.000 euros àpd. 2023)
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	0,5 ETP àpd. 2023
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	DMSR
Partenaires externes	Ecoles, enseignants, associations actives dans les domaines de la formation "mobilité et sécurité routière", zones de police
Début	2022
Echéance	2024 (l'action est réalisée de façon récurrente chaque année)
Statut	En cours de développement (Brevet du cycliste et Brevet du piéton en cours)
Indicateur	% spécifique des écoles primaires et secondaires participant (selon le projet) - entre 15% et 25 % des écoles bruxelloises participantes en fonction du brevet.
Tâche 22.4	Organisation des formations des enseignants et des jeunes (secondaire) ACTION PRIORITAIRE
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	DMSR
Partenaires externes	Ecoles, enseignants, associations actives dans les domaines de la formation "mobilité et sécurité routière", zones de police
Début	2022
Echéance	2024 (l'action est réalisée de façon récurrente chaque année)
Statut	En cours de développement
Indicateur	5% des écoles secondaires participant en 2024 et 15% en 2030

Fiche Action 23	Améliorer les connaissances, les attitudes, capacités pour se déplacer en sécurité.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités de tous les usagers. Un processus d'évaluation (voir partie Safe System) doit garantir l'efficacité des programmes proposés.
Compétences	Sensibilisation à la sécurité routière (avec un focus sur les règles du code de la route et les risques routiers spécifiques au contexte bruxellois)
Opérationnalisation	Bruxelles Mobilité
Indicateur	Nombre d'organisations pertinentes relayant les informations (associations, entreprises, concessionnaires, communes...) et efficacité des programmes (les formations et les informations dispensées sont-elles comprises ? Mémorisées ?).
Partenaires (tous)	Auto-écoles, communes, Brulocalis, zones de police, asbl et secteurs de la formation, ERIP (Ecole Régionale et Intercommunale de Police), Bruxelles Prévention et Sécurité, entreprises, concessionnaires, GOCA section flamande et centres d'expertises wallons, les centres d'examen
Tâche 23.1	Formation à la conduite permis B et A : les questions du permis de conduire ainsi que le test de perception des risques sont remis à jour régulièrement et intègrent la cohabitation avec les usagers vulnérables / Les examinateurs ainsi que les instructeurs (moniteurs) d'auto-écoles sont formés à la conduite en présence d'usagers vulnérables; ils sont sensibilisés aux différents phénomènes d'insécurité routière (alcool, distraction, vitesse, angle mort). ACTION PRIORITAIRE
Budget	100.000 euros àpd. 2023
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	1 ETP àpd. 2023
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule Formation à la conduite
Partenaires internes	DMSR
Partenaires externes	Auto-écoles, zones de police, asbl et secteurs de la formation, GOCA et centres d'expertises wallons, les centres d'examen
Début	2023
Echéance	2030
Statut	En cours
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- En 2024, la Région de Bruxelles Capitale dispose d'un service fonctionnel qui peut rédiger les questions du permis de conduire et les valider. Les vadémécums utilisés par les formateurs en auto-écoles sont remis à jour ; le contrôle de la dispense des formations est renforcé et le contrôle des «faux certificats» est également renforcé et continu.- En 2030, les vadémécums utilisés par les formateurs en auto-écoles sont remis à jour, les questions du permis de conduire, le test de perception des risques sont remis à jour en fonction des réalités de terrain et de la cohabitation avec les usagers vulnérables tous les 2 ans. Le contrôle de la dispense des formations est renforcé et le contrôle des «faux certificats» est également renforcé et continu.

Tâche 23.2	Augmentation des connaissances des différents usagers de la route des règles du code de la route et des situations à risques (focus angle mort entre autres). Augmentation des connaissances des besoins des autres usagers dans la circulation ("empathie").
Budget	50.000 euros àpd. 2024
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	1 ETP àpd. 2024
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR et cellule Formation à la conduite
Partenaires internes	/
Partenaires externes	Auto-écoles, communes, Brulocalis, zones de police, asbl et secteurs de la formation, ERIP (Ecole régionale et Intercommunale de Police), Bruxelles Prévention et Sécurité, entreprises
Début	2024
Echéance	2030
Statut	Pas en cours
Indicateur	2030 : <ul style="list-style-type: none">- 100% des nouveaux automobilistes reçoivent une formation ou information reprenant les règles du code de la route importantes pour se déplacer en sécurité, et sur les principales causes de risques d'accidents.- 100% des policiers formés à l'ERIP reçoivent une formation à jour sur le code de la route et les risques.- 100% des services communaux et des auto-écoles reçoivent 4 fois par an une newsletter de mise à jour sur le code de la route et les risques.
Tâche 23.3	Les nouveaux usagers automobilistes, motards, cyclistes, et usagers d'engins de déplacement reçoivent des conseils et des formations tout au long de la vie.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	Cellule Communication
Partenaires externes	Auto-écoles, communes, Brulocalis, zones de police, asbl et secteurs de la formation, ERIP (Ecole Régionale et Intercommunale de Police), Bruxelles Prévention et Sécurité, entreprises, secteur associatif et concessionnaire (vélo, voiture...)
Début	2023
Echéance	2030
Statut	Pas en cours (ou de façon partielle lors de campagnes de sécurité routière spécifiques)
Indicateur	100% des concessionnaires et du secteur associatif reçoivent une information adaptée 2 fois par an au minimum concernant la sécurité routière, le code de la route et les risques spécifiques.

Fiche Action 24	Sensibiliser aux risques associés aux grands killers.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Moins/pas de distraction lors des déplacements : l'ensemble des usagers évitent la multi-activité. Moins/pas de déplacements sous influence : quel que soit le mode ou la substance consommée. Utiliser une vitesse adaptée, permettant un comportement anticipatif, quel que soient la configuration et le mode de déplacement. L'expérimentation des publics-cibles sur ces risques
Compétences	Sécurité routière, comportements
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Mesure des comportements auto-rapportés sur ces risques.- Identification des groupes-cibles spécifiques à sensibiliser sur base des comportements auto-déclarés.- Concevoir et produire des messages et campagnes adéquats.- Faire le choix des médias le plus pertinent compte-tenu du message et de la cible à atteindre.- Effectuer des mesures « post-test » des campagnes et des messages.- Assurer une veille avec les nouvelles problématique (ex. trottinettes, N₂O, etc.).
Indicateur	Réalisation du nombre de campagnes fixé et des moyens mis en œuvre. - D'impact : diminution des comportements auto-déclarés au fil du temps, exemple : 2025 : max.7% des Bruxellois déclarent utiliser leur GSM au volant et à vélo, max. 50% des piétons s'arrêtent avant de traverser et évitent la multi-activité lors des traversées, les éléments « distrayants » dans l'environnement (panneaux publicitaires) sont cadrés par une réglementation appropriée. 2030 : 0% des Bruxellois déclare utiliser leur GSM au volant et à vélo, les chauffeurs professionnels n'utilisent pas leur smartphone au volant, 100% des piétons s'arrêtent avant de traverser et évitent la multi-activité lors des traversées.
Partenaires (tous)	La cellule communication de Bruxelles Mobilité, l'agence de communication (externe), l'agence de sondage, les sociétés de véhicules partagés, les asbl, la STIB, les communes, auto-écoles, centres de formations et d'examens à la conduite, les zones de police, Brulocalis

Tâche 24.1	Mesure des comportements auto-rapportés sur ces risques.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2024
Statut	Cahier des charges en cours de rédaction
Indicateur	De réalisation : au moins deux mesures de comportements auto-rapportés par an concernant les grands killers.
Tâche 24.2	Identification des groupes-cibles spécifiques à sensibiliser sur base de mesures de comportements.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication de Bruxelles Mobilité
Partenaires externes	L'agence de communication, l'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2024
Statut	Marché en cours d'exécution
Indicateur	Des groupes-cibles sont définis sur base des enquêtes de comportements et messages déclinés en fonction.

Tâche 24.3	Concevoir et produire des messages, campagnes, et expérimentations adéquats aux enquêtes de comportements.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de communication, l'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2024
Statut	Marché en cours
Indicateur	Réalisation : concevoir les messages pour 3 campagnes de grande ampleur (utilisation de tous les médias : affichages, réseaux sociaux, presse, radio-TV) par an ou plusieurs petites actions, sensibilisations, projets d'éducatons portant ou incluant ce thème. Quantitatif : public-cible touché (nombre). Qualitatif : « qualité » (les comportements ont-ils évolué dans le sens attendu) des campagnes, après évaluation post-test (et prise en compte des remarques dans la perspective d'une amélioration continue).
Tâche 24.4	Faire le choix médias le plus pertinent compte-tenu du message et de la cible à atteindre.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de communication, l'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2024
Statut	Marché en cours d'exécution
Indicateur	Réalisation : mener 3 campagnes 360° par an ou plusieurs petites actions, sensibilisations, projets d'éducatons portant ou incluant ce thème. Quantitatif : public-cible touché (nombre). Qualitatif : « qualité » des campagnes, après évaluation post-test (et prise en compte des remarques dans la perspective d'une amélioration continue).

Tâche 24.5	Faire des mesures « post-test » des campagnes et des messages
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de communication, l'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2024
Statut	Marché en cours de rédaction
Indicateur	Réalisation : effectuer des mesures post-test pour au moins 3 campagnes par an. Qualitatif : les post tests permettent de tirer des enseignements sur les différents aspects des campagnes réalisées et d'identifier des leviers d'amélioration.
Tâche 24.6	Assurer une veille sur les nouvelles problématiques.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	DMSR
Partenaires internes	La cellule communication
Partenaires externes	L'agence de communication, l'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2024
Statut	Marché en cours de rédaction
Indicateur	Réalisation : une enquête de comportements à risques par an afin de déterminer les risques émergents.

Fiche Action 25	Sensibiliser les usagers de camionnettes ainsi que les autres usagers, sur les risques associés à ce type de véhicule.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Sensibiliser l'ensemble des usagers sur les risques associés à l'utilisation de camionnettes. Le but est d'augmenter la connaissances et les capacités de chacun à éviter les situations de conflits, et donc de danger, pour l'ensemble des usagers de l'espace public. Cette action devra être fréquemment relancée.
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<div><div></div><div>- Identifier les risques associés.</div><div>- Identifier la meilleure manière de cibler les différents usagers de la route.</div><div>- Concevoir le message et sensibiliser les usagers.</div></div>
Indicateur	<div><div></div><div>- Fréquence des communications dédiées</div><div>- Nombre de personnes ciblées</div></div>
Partenaires (tous)	Asbls, fédérations
Tâche 25.1	Identifier les risques associés.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule Sécurité routière
Partenaires internes	Communication interne
Partenaires externes	Asbl d'usagers, fédérations professionnelles, agence de communication.
Début	2022
Echéance	2022 (action récurrente)
Statut	À lancer
Indicateur	Les risques sont identifiés en collaborations avec les usagers concernant les grands killers.

Tâche 25.2	Identifier la meilleure manière de cibler les différents usagers de la route.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule Sécurité routière
Partenaires internes	Communication interne
Partenaires externes	Agence de communication.
Début	2023
Echéance	2023 (action récurrente)
Statut	À lancer
Indicateur	<div><div></div><div>- Les usagers de camionnettes sont spécifiquement ciblés.</div><div>- Les autres usagers sont ciblés en fonction de leurs spécificités.</div></div>
Tâche 25.3	Concevoir le message et sensibiliser les usagers.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	Cellule Sécurité routière
Partenaires internes	Communication interne
Partenaires externes	Agence de communication.
Début	2023
Echéance	2023 (action récurrente)
Statut	À lancer
Indicateur	<div><div></div><div>- Les messages à l'attention des usagers de camionnettes sont spécifiquement développés.</div><div>- Les messages à l'attention des autres usagers sont développés en fonction de leurs spécificités.</div><div>- Les messages sont diffusés en recourant aux médias les pus adéquats.</div></div>

Annexe 26

Fiche Action 26	Développer l'offre et le recours aux sanctions alternatives éducatives.
SAFE BEHAVIOUR	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Limiter la récidive notamment dans les domaines des excès de vitesse, de la conduite sous influence, de la distraction ainsi que la mise en danger d'autrui. Les infractions pour défaut de papier peuvent aussi faire l'objet de ce type de peines. Le public ayant commis des infractions routières adhère aux mesures de sécurité routière.
Compétences	Parquet, SPF Justice, SPF Mobilité, Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	
Indicateur	Nombre de peines alternatives éducatives proposées par le Parquet bruxellois, notamment pour les contrevenants condamnés pour la première fois, nombre de formations et de peines de travail d'intérêt général spécifiques organisées pour les auteurs d'infractions relevant du niveau judiciaire (avec un focus sur les grands killers de la route : vitesse, assuétudes, distraction et mise en danger d'autres usagers).
Partenaires (tous)	Parquet, SPF Justice, SPF Mobilité, Maisons de Justice, partenaires flamands, communauté flamande, organisations dispensant des formations et des peines de travail d'intérêt général.
Tâche 26.1	Réaliser une étude en vue de cerner les peines alternatives les plus efficaces - les plus impactantes sur la récidive -, les peines déjà existantes et à développer, la dynamique du secteur (nombre d'asbl et de services publics actifs dans le domaine dans la Région de Bruxelles-Capitale).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	À déterminer
Partenaires externes	Bruxelles Mobilité, Maison de Justice de la Fédération Wallonie Bruxelles, SPF Justice, SPF Mobilité, parquet, associations et services publics actifs dans le suivi de ces peines, VIAS
Début	À déterminer
Echéance	À déterminer
Statut	À lancer
Indicateur	Rapport d'étude

Tâche 26.2	Développer un plan de renforcement des peines alternatives en matière de roulage et dans certains cas post accidents pour l'auteur et mise en œuvre de celui-ci.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	À déterminer
Partenaires externes	Bruxelles Mobilité, Maison de Justice de la Fédération Wallonie Bruxelles, SPF Justice, SPF Mobilité, parquet, VIAS, associations et services publics actifs dans le suivi de ces peines
Début	2023
Echéance	À déterminer
Statut	En cours d'analyse et sera aussi le sujet de l'étude.
Indicateur	Plan d'actions et mise en œuvre
Tâche 26.3	Evaluation continue des peines (qualité) et de leur impact sur la récidive pour les catégories de roulage visées
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	À déterminer
Partenaires externes	Bruxelles Mobilité, Maison de Justice de la Fédération Wallonie Bruxelles, SPF Justice, SPF Mobilité, parquet, VIAS, associations et services publics actifs dans le suivi de ces peines
Début	2023
Echéance	2030
Statut	À développer
Indicateur	Niveau de récidive inférieure pour les personnes ayant une peine alternative en comparaison avec niveau de récidive des contrevenants routiers qui reçoivent (uniquement) une sanction classique (déchéance, amende).



Annexe 27

Fiche Action 27	Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine.
SAFE VEHICLE	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	L'ambition est de promouvoir et soutenir des entreprises de transport qui proposent des services adaptés au contexte urbain par un système incitatif reconnu. Ce système doit être applicable à tous les types d'entreprises, quels que soient leur taille et le secteur d'activité et doit engager les entreprises dans un processus d'amélioration continue. L'ambition est de répondre aux principales nuisances générées par le transport de marchandises (voire au-delà), à savoir la sécurité routière, l'impact environnemental et le bruit. Une étude menée pour Bruxelles Mobilité a permis d'identifier le label FORS (système d'accréditation des flottes appliqué à Londres) comme la solution la plus adéquate.
Compétences	
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un cluster de distribution urbaine pour stimuler l'innovation entrepreneuriale (voir action F.4). - Définir les modalités de mise en œuvre d'un label et les mesures incitatives liées à son obtention (intégration dans les tarifs de la taxe kilométrique, octroi de réduction tarifaire pour les entreprises labélisées sur les propriétés régionales (Port de Bruxelles et citydev.brussels), mise en place de formations spécifiques, utilisation comme critère d'autorisation d'accès dans des zones à circulation restreinte). - Promouvoir l'obtention d'un label par des mesures incitatives pour les entreprises. - Intégrer, dans les marchés privés et publics, des critères de sélection des prestataires labellisés.
Indicateur	A définir et compléter en cours de mise en œuvre.
Partenaires (tous)	Hub.brussels, Citydev.brussels, Bruxelles Environnement, Port de Bruxelles, Fédérations professionnelles

Annexe 28

Fiche 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.
SAFE VEHICLE	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	D'une part, intégrer les considérations d'équipements/aménagements qui augmentent la sécurité routière des autres usagers pour toute nouvelle acquisition ou leasing de véhicule de Bruxelles Mobilité. D'autre part, impulser, soutenir, et accompagner ces mêmes actions auprès des autres acteurs publics bruxellois pour leur propres flottes (communes, CPAS, intercommunales, etc.).
Compétences	Equipements de véhicules
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les services achats et utilisateurs à cette action. - Intégrer ces éléments pour chaque acquisition ou leasing de véhicule, tous types confondus. - Réaliser des prospections des différents aménagements/équipements « sécurité routière » pour tous les types de véhicules, à disposition des stakeholders. - Soutenir le processus chez les stakeholders en analysant l'opportunité des aménagements/équipements au regard de leurs besoins (lorsque demandé par eux).
Indicateur	Indicateurs de réalisation : <ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition des partenaires de prospections pour toutes les catégories de véhicules ; - Conseils aux partenaires sur l'efficacité des aménagements, lorsque consultés par eux. Indicateur de résultat <ul style="list-style-type: none"> - 100% des nouveaux véhicules de Bruxelles mobilité (achat et leasing) intègrent ces équipements/aménagements qui améliorent la sécurité des autres usagers.
Partenaires (tous)	Institutions publiques régionales bruxelloises, communes, CPAS, intercommunales.
Tâche 28.1	Sensibiliser les services achats et utilisateurs à cette action.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	La DSU, la communication, les (services) utilisateurs
Partenaires externes	/
Début	Second semestre 2022
Echéance	Début 2023
Statut	À lancer
Indicateur	Intégration de ces considérations dans les marchés publics de Bruxelles Mobilité à partir de 2023

Annexe 29

Tâche 28.2	Intégrer ces éléments pour chaque acquisition ou leasing de véhicule, tous types confondus.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	DSU, Communication, les (services) utilisateurs
Partenaires externes	/
Début	2023
Echéance	Action continue
Statut	À lancer
Indicateur	100% des nouveaux véhicules de Bruxelles mobilité (achat et leasing) intègrent ces équipements/aménagements qui améliorent la sécurité des autres usagers.
Tâche 28.3	Réaliser des prospections des différents aménagements/équipements « sécurité routière » pour tous les types de véhicules, à disposition des stakeholders.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	La DSU, les (services) utilisateurs.
Partenaires externes	/
Début	Début 2023
Echéance	Début 2024
Statut	À lancer
Indicateur	Mise à disposition des partenaires de prospections pour toutes les catégories de véhicules
Tâche 28.4	Soutenir le processus chez les stakeholders en analysant l'opportunité des aménagements/équipements au regard de leurs besoins (lorsque demandé par eux)
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	DSU, la cellule sécurité routière
Partenaires externes	/
Début	2024
Echéance	Action continue
Statut	À lancer
Indicateur	Les partenaires reçoivent des conseils et avis sur l'efficacité des équipements et aménagements qu'ils envisagent, lorsque Bruxelles Mobilité est consulté.

Fiche Action 29	Mettre en place les conditions nécessaires à l'utilisation du système ISA (Intelligent Speed Assistance) ACTION PRIORITAIRE
SAFE VEHICLE	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Mettre en place l'ensemble des conditions nécessaires au bon fonctionnement du système sur le territoire de la Région (cartographie des vitesses, etc.). Mettre en place une phase test qui concernera l'ensemble des voiries de la Région. Enfin, accompagner la mise en œuvre effective du système dans la Région et communiquer les avantages de son adoption.
Compétences	Equipements de véhicules
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Mettre sur pied un groupe de travail chargé de réaliser une cartographie des vitesses fiables et mise à jour automatiquement.- Arrêter les conditions nécessaires à la réalisation d'une période de test (territoire, nombre de véhicules, durée, scope des éléments testés, etc.).- Réaliser la phase-test et corriger les erreurs ou mettre en place les améliorations identifiées.- Pour 2024 : avoir une version finale de la cartographie des vitesses.- Accompagner l'adoption et communiquer sur les avantages de l'utilisation du système.
Indicateur	Indicateurs de réalisation : <ul style="list-style-type: none">- Réalisation d'une phase test permettant d'améliorer la version finale de la carte des vitesses et sa bonne compatibilité avec le système ISA.- Mise à disposition du citoyen d'une cartographie des vitesses permettant l'utilisation du système ISA. Indicateur de résultat : <ul style="list-style-type: none">- 100% des voiries de la Région seront compatibles avec le système ISA.- La cartographie des vitesses de la Région permettra à 100% des véhicules équipés de pouvoir bénéficier du système ISA.
Partenaires (tous)	SET, CIRB, BE, ARP, STIB, autres organismes régionaux, Communes, fournisseurs privés de cartes et GPS, zones de police
Tâche 29.1	Mettre sur pied un groupe de travail chargé de réaliser une cartographie des vitesses fiables et mise à jour automatiquement.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	SET
Partenaires externes	CIRB, STIB, organismes régionaux, Communes, fournisseurs privés de cartes et GPS, zones de police
Début	Premier semestre 2022
Echéance	Fin premier semestre 2022
Statut	À lancer
Indicateur	Réunion kick-off de ce groupe de travail durant la fin du premier semestre 2022 au plus tard

Tâche 29.2	Arrêter les conditions nécessaires à la réalisation d'une période de test (territoire, nombre de véhicules, durée, scope des éléments testés, etc.).
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	SET
Partenaires externes	CIRB, STIB, organismes régionaux, Communes, fournisseurs privés de cartes et GPS, zones de police
Début	Début 2 ^{ème} semestre 2022
Echéance	Fin année 2022
Statut	À lancer
Indicateur	Fin de l'année 2022, le cadre de la phase test est fixé et adopté par le groupe de travail.
Tâche 29.3	Réaliser la phase-test d'ISA et corriger les erreurs ou mettre en place les améliorations identifiées.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	SET
Partenaires externes	CIRB, STIB, organismes régionaux, Communes, fournisseurs privés de cartes et GPS, zones de police
Début	Début 2023
Echéance	Fin 2023
Statut	À lancer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- La phase test est lancée selon les prescriptions du groupe de travail.- La phase test permet d'identifier des corrections/améliorations.- Ces corrections/améliorations sont effectivement mises en œuvre.

Tâche 29.4	Avoir une version finale de la cartographie des vitesses mise à jour
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	SET
Partenaires externes	CIRB, STIB, organismes régionaux, Communes, fournisseurs privés de cartes et GPS, zones de police
Début	Janvier 2024
Echéance	En continu
Statut	À lancer
Indicateur	Existence d'une carte des vitesses qui permet : <ul style="list-style-type: none">- à 100% des voiries de la Région d'être compatibles avec le système ISA.- à 100% des véhicules équipés de pouvoir bénéficier du système ISA.
Tâche 29.5	Accompagner l'adoption du système ISA et communiquer sur les avantages de son utilisation.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité
SPOC	À déterminer
Partenaires internes	SET
Partenaires externes	CIRB, STIB, organismes régionaux, Communes, fournisseurs privés de cartes et GPS, zones de police
Début	Janvier 2024
Echéance	En continu
Statut	À lancer
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Réaliser au moins une campagne sur les réseaux sociaux en 2024.- Réaliser au moins une communication par an jusqu'en 2030.

Fiche Action 30	Prospective sur la micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et anticiper les nouveaux risques en terme de sécurité routière.
SAFE VEHICLE	SYSTEM / SPEED / STREET / BEHAVIOUR / VEHICLE / CITY
Objectif	Anticiper les risques en terme de sécurité routière, issus : <ul style="list-style-type: none">- des nouveaux engins de déplacements à apparaître- de la pratique existantes des nouveaux engins de déplacements déjà existants
Compétences	Bruxelles Mobilité
Opérationnalisation	<ul style="list-style-type: none">- Créer un groupe de travail « micromobilité et sécurité routière ».- Effectuer des enquêtes d'opinions et de comportements auto-déclarés des usagers.- Identifier les risques spécifiques et communiquer/sensibiliser le citoyen.
Indicateur	<ul style="list-style-type: none">- Le groupe de travail « micromobilité et sécurité routière » est créé au sein de Bruxelles Mobilité.- Une enquête d'opinion ou de comportements auto-déclarés est menée au minimum une fois tous les deux ans.- Les tendances et risques spécifiques sont clairement identifiés et font l'objet de sensibilisations à l'attention des publics-cibles concernés.
Partenaires (tous)	Micromobility manager, les acteurs du secteur
Tâche 30.1	Créer un groupe de travail « micromobilité et sécurité routière ».
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité – cellule Sécurité routière
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Micromobility manager
Partenaires externes	Les acteurs du secteur
Début	Mars 2022
Echéance	Mars 2022
Statut	À commencer
Indicateur	Le groupe de travail « micromobilité et sécurité routière » est effectivement créé au sein de Bruxelles Mobilité.

Tâche 30.2	Effectuer des enquêtes d'opinions et de comportements auto-déclarés des usagers.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité – cellule Sécurité routière
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Micromobility manager, le service de communication
Partenaires externes	Les acteurs du secteur, l'agence de sondage
Début	2022
Echéance	2030 (action récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	Une enquête d'opinion ou de comportements auto-déclarés est menée au minimum une fois tous les deux ans.
Tâche 30.3	Identifier les risques spécifiques et communiquer/sensibiliser le citoyen.
Budget	À l'existant
Ressources financières externes	/
Ressources humaines	À niveau constant
Pilote	Bruxelles Mobilité – cellule Sécurité routière
SPOC	Cellule sécurité routière
Partenaires internes	Micromobility manager, le service communication
Partenaires externes	Les acteurs du secteur, l'agence de communication
Début	2022
Echéance	2030 (action récurrente)
Statut	À commencer
Indicateur	Les tendances et risques spécifiques sont clairement identifiés et font l'objet de sensibilisations à l'attention des publics-cibles concernés.



Liste des abréviations	
ARP	Agence régionale pour la propreté
BE	Bruxelles Environnement
BIPOL	Business Unit Politique et Gestion (police)
BM	Bruxelles Mobilité
BPS	Bruxelles Prévention & Sécurité
CEMA	Conseiller en mobilité
CIRB	Centre d’Informatique pour la Région bruxelloise
CPAS	Centre public d’action sociale
CRM	Commission régionale de la mobilité
CRT	Centre régional de traitement des infractions
DAH	Direction de la police de la route
DAOM	Direction autorité organisatrice de la mobilité
DEN	Direction entretien
DIRCO	Directeur coordonnateur (police)
DGR	Direction générale de la gestion des ressources et de l’information (police)
DMSR	Direction mobilité et sécurité routière
DPV	Direction projets voiries
DRI	Direction de l’information policière et des moyens ICT
DSU	Direction support
ERIP	Ecole régionale et intercommunale de police de la Région de Bruxelles-Capitale
FORS	Fleet operator recognition scheme (programme de reconnaissance des opérateurs de flottes)
FSR	Fonds de sécurité routière de la RBC
GIS	Geographic information system (système d’information géographique)
GOCA	Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire
ISA	Intelligent Speed Assistance (assistance intelligente de la vitesse)
MMS	Mobility management et sensibilisation
PI	Perception immédiate
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
SET	Service exploitation et transport
SPF	Service public fédéral
SR	Sécurité routière
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TMC	Taxe de mise en circulation
UE	Union européenne
ZACA	Zone à concentration d’accidents