



IBSR – CFSR

<p align="center">Réunion plénière de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière du 27 mai 2010, de 9h30 à 13h Bruxelles – SPF Mobilité et Transports (City Atrium) Compte rendu</p>

Le président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, Martin Van Houtte, souhaite la bienvenue aux participants. L'ordre du jour de la réunion est approuvé.

1. Nouveaux membres

Anne Meerkens, vice-présidente de la CFSR, est remplacée par Marc Vansnick qui devient le nouveau vice-président.

Le Gezinsbond n'envoie pas de délégué par manque de personnel.

Il sera demandé aux trois Communautés d'envoyer un représentant à la CFSR.

Roeland De Cleen remplace Patrick D'haese en tant que représentant du Fietsersbond.

Il précise, par ailleurs, qu'il représente également Bernard Dehaye du GRACQ à cette réunion. Dorénavant, ils assisteront à tour de rôle aux réunions de la CFSR, de sorte que les intérêts de tous les cyclistes seront défendus par une seule et même personne.

2. Compte rendu des réunions précédentes du 4 juin 2009 et du 4 décembre 2009

Concernant le compte rendu du 4 juin 2009 : la version francophone n'a été envoyée que le jour précédant la réunion. Les remarques peuvent être transmises au secrétariat.

Concernant le compte rendu du 4 décembre 2009 : les membres ont été invités à formuler leurs remarques en la matière.

Jacques Dekoster est particulièrement satisfait de l'annexe supplémentaire envoyée par le Voetgangersbeweging.

Le compte rendu du 4 décembre 2009 est approuvé à l'unanimité.

3. Modifications prévues au Code de la route

Denis Hendrichs commente les travaux qui se sont déroulés après le 4 décembre 2009.

L'administration a reçu entre 800 et 900 remarques.

Une réunion a eu lieu avec la Cellule Stratégique du Secrétaire d'Etat Etienne Schouppe concernant la dimension politique des adaptations.

Un avocat spécialisé a été consulté en externe.

Toutes les remarques et avis ont été examinés avec attention et pris en compte autant que possible. Des choix ont été posés.

Les modifications résultant des remarques et avis ont été parcourues :

- La structure du texte est alignée sur la structure de la Convention de Genève, d'autant plus que l'actuel code de la route est basé sur cette convention.
On optera donc pour une nouvelle structure avec plus de titres et d'articles et moins de subdivisions par article.
- La traduction a suscité de nombreuses remarques au niveau du texte. Ces remarques seront scrupuleusement prises en compte.
- En concertation avec la Cellule Stratégique, il a notamment été décidé de supprimer la « possibilité de tourner à droite au rouge pour les cyclistes ».

L'AR de simplification sera précédé d'un AR de modification qui se trouve actuellement chez les Régions dans le cadre de la procédure d'implication.

Cet AR prévoit la possibilité pour les motos d'emprunter les aménagements pour bus.

Il permet également d'y voir plus clair à propos des feux rouges et verts pleins et avec flèches ; il prévoit la possibilité d'interdire les quads à l'aide d'un signal routier ; les autocars seront à nouveau autorisés à circuler à 100 km/h sur les autoroutes, etc.

Etant donné que le gouvernement est démissionnaire, le Secrétaire d'Etat Schouppe ne peut signer toutes les adaptations.

L'AR de simplification est relu en externe. Sa finalisation est prévue pour le 15 juin.

Le rapport au Roi, qui compte une centaine de pages, doit encore être adapté.

Il s'agit, à présent, d'attendre la décision du nouveau ministre, après quoi l'AR de simplification pourra également être transmis aux Régions et au Conseil d'Etat.

Marc Vansnick précise que, outre l'AR de modification et le nouveau Code de la route simplifié, un projet de loi est également en cours d'élaboration visant à adapter la Loi sur la Police de la Circulation Routière, notamment pour ce qui concerne la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation, l'introduction des 0,2‰ pour les jeunes conducteurs et l'extension de la perception immédiate aux conducteurs étrangers et aux conducteurs ayant commis une infraction liée à l'alcool.

Ce projet de loi qui n'a pas encore été discuté par la CFSR est au point mort en raison de la dissolution du parlement. Il faut espérer que les discussions pourront être reprises ultérieurement.

Geert Popelier demande si les adaptations en matière de co-utilisation des aménagements pour bus peuvent être considérées comme une affaire courante. Denis Hendrichs répond par l'affirmative. En effet, les textes avaient déjà été soumis aux Régions et au Conseil d'Etat avant la démission du gouvernement fédéral. Tout dépend des remarques des Régions ; si elles impliquent de nouveaux choix politiques, le dossier ne peut plus être considéré comme une affaire courante.

4. Statistiques d'accidents de la circulation pour 2008 et 2009 (dernières données)

Yvan Casteels (YC) fait un exposé détaillé en la matière (la présentation PowerPoint est distribuée en cours de réunion).

Le rapport complet peut être consulté sur le site de l'IBSR (Observatoire pour la Sécurité Routière) : http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm

Marc Vansnick souligne la difficulté de comparer entre eux les accidents survenus sur les autoroutes des différents Etats membres de l'UE. En effet, la configuration du réseau autoroutier peut être très différente selon le pays, ce qui rend boiteuse toute comparaison.

Bruno Didier remarque, à propos des données alcool se rapportant aux accidents corporels, que les personnes qui décèdent dans un accident de la route sont aussi soumises à un test sanguin mais que ces données ne quittent pas l'enceinte du parquet et ne sont donc pas reprises dans les statistiques. Il faut savoir que, de manière générale, le parquet cherche à identifier les causes de l'accident, également lorsque les personnes sont décédées.

Questions et discussion à l'issue de l'exposé :

Denis Hendrichs

Sur quoi se base-t-on pour délimiter les différentes tranches d'âge ?

YC : des limites pertinentes sont recherchées ad hoc ; ainsi, par exemple, l'âge à partir duquel on peut conduire une moto peut jouer un rôle dans la délimitation de la catégorie.

Michaël Jonniaux

Il s'agit d'une analyse intéressante. Cela dit, peut-on comparer entre elles des catégories d'âge avec un intervalle de 5 ans avec des catégories d'âge avec un intervalle de 10 ans ?

YC : ceci n'est pas un problème étant donné que nous considérons le % sous influence par catégorie d'âge.

Roeland De Cleen

L'accent ne porte-t-il pas trop sur la victime et ses caractéristiques plutôt que sur les causes d'accidents ?

YC : nous ne disposons pas d'informations sur les responsabilités en cas d'accident. Par ailleurs, nous n'avons que peu d'informations sur les causes d'accidents.

Lorsque Martin Van Houtte demande s'il est possible d'adapter la saisie des données de manière à disposer de plus d'informations sur les causes d'accidents. YC renvoie aux possibilités offertes en la matière par l'étude en profondeur.

Roeland De Cleen : du point de vue du cycliste, il est très important de connaître la cause d'un accident.

YC : le rapport 2008 tente, à plusieurs reprises, d'expliquer la genèse des accidents.

Jacques Quoirin

L'IRU (Union Internationale des Transports Routiers) a publié des travaux intéressants sur les causes d'accidents.

Voir aussi : http://www.iru.org/index/en_policy_road_safety

Denis Hendrichs estime que la recherche des causes d'accidents a peu de sens ; en effet, un accident de la circulation est un événement très complexe. Ainsi, contre toute attente, on ne constate pas d'évolution parallèle entre le nombre d'accidents, le nombre de victimes, le nombre de tués sur les routes et le nombre de blessés graves. Nous n'avons pas d'explication à cela.

Jacques Dekoster félicite l'orateur. Il propose que les données d'accidents soient analysées en détail par des groupes de travail.

Miran Scheers précise que la présentation d'Yvan Casteels est le fruit d'une sélection effectuée par l'Observatoire pour la Sécurité Routière.

Un rapport d'environ 250 pages avec une analyse détaillée sera rédigé. Outre une analyse des causes d'accidents de la route, ce rapport contiendra aussi de nombreux indicateurs, des informations sur les mesures à prendre et des statistiques d'Assuralia.

L'Observatoire pour la Sécurité Routière publie également des rapports thématiques régulièrement mis à jour. Ils sont disponibles sur le site web.

Pour ce qui concerne les accidents sous l'influence de l'alcool, nous ne disposons pas d'informations en provenance des hôpitaux. Le projet BTTS datant de 1996 a été repris par le projet DRUID dont les résultats sont attendus en 2011. L'IBSR et l'université de Gand s'occupent du volet belge de ce projet européen.

Bruno Didier demande la signification du graphique repris au bas de la page 12 (« nombre de décédés 30 jours par type d'utilisateur mentionné par rapport au nombre de tués parmi les opposants de cet utilisateur »).

YC : par opposant, nous voulons dire les usagers de la route qui se trouvaient hors du véhicule concerné.

Karel Van Coillie constate que l'alcool pose surtout problème la nuit et pas spécialement le week-end.

Marc Vansnick estime que les points d'attention relatifs aux cyclistes ne sont pas clairement formulés. « Problématique en évolution » n'est pas assez parlant.

YC : par problématique en évolution, il faut comprendre l'augmentation du nombre de motocyclistes et plus particulièrement de cyclistes sur les routes, qui entraîne également une augmentation de leur implication dans les accidents. Il faut donc agir préventivement pour que le nombre de victimes cyclistes n'augmente plus.

Michaël Jonniaux attire l'attention sur l'augmentation du nombre de cyclistes et de motocyclistes occasionnels en fonction des saisons.

Marc Vansnick estime que la problématique doit être spécifiée. Il se demande si la problématique concernant les cyclistes n'est quand même pas fort différente de celle relative aux motocyclistes.

Miran Scheers souligne que cette présentation n'est qu'un résumé succinct et que l'ensemble est abordé en détail dans le rapport.

Roeland De Cleen pense qu'il serait intéressant de comparer l'usage croissant du vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale avec l'augmentation des accidents de la route impliquant des cyclistes. Il est d'avis que, pour les cyclistes circulant à Bruxelles, les risques n'ont pas augmenté.

Marc Vansnick propose d'analyser les évolutions sur la base de nombres plus importants.

Jacques Dekoster renvoie à des études réalisées à l'étranger démontrant que plus il y a de cyclistes, moins on dénombre d'accidents de vélo. A Paris, des cours sont organisés à l'intention des nouveaux cyclistes.

Koen Van Wonterghem s'enquiert des chiffres provisoires pour 2009.

YC : pour l'instant, on dispose uniquement des données reprises dans le baromètre pour la sécurité routière. Celles-ci révèlent une stagnation pour 2009 ; les chiffres ne sont donc pas rassurants.

Martin Van Houtte demande si, sur la base de ces chiffres pour les membres de la CFSR, un mémorandum doit être rédigé au nom de la CFSR à l'intention du prochain gouvernement. La majorité des membres est favorable à la rédaction d'un tel document.

Un travail de réflexion sera mené et les mémorandums existants des membres de la CFSR seront rassemblés.

Michaël Jonniaux : il existe de nombreux forums pertinents en matière de sécurité routière mais ils manquent souvent de dynamique.

Pour la suite des opérations, Martin Van Houtte propose de rassembler toute la documentation pertinente en demandant à chacun de mettre les accents souhaités par son organisation, de manière succincte. L'IBSR se chargera de la synthèse du mémorandum ; il devra s'agir d'un texte concis.

Greta Remy trouve qu'il est important que la CFSR transmette un propre signal au monde politique. Les chiffres actuels montrent que les efforts en cours ne peuvent pas prendre de retard. On enregistre un certain progrès mais une plus grande implication est clairement nécessaire.

Date limite pour tout envoyer à l'IBSR : fin juin.

A 11h30, pause-café de 20 minutes.

5. Travaux de la CFSR en 2010

Le président fait distribuer parmi les membres le texte intitulé « Proposition de travaux en 2010 et méthodologie concernant la prise de décisions », et donne un mot d'explication.

En 2002 et en 2006-2007, la CFSR a consacré beaucoup de temps à préparer les Etats Généraux de la Sécurité Routière.

Vu la stagnation constatée au niveau de la baisse du nombre d'accidents et étant donné le nouveau plan horizon et les objectifs fixés par la politique de sécurité routière de l'UE il faudrait que, d'ici fin 2010, la CFSR rédige des recommandations à l'intention du Comité Interministériel pour la Sécurité Routière.

A la recherche d'une méthode de travail efficace, il propose:

- Un certain nombre de groupes de travail se réunissent pour préparer la réunion plénière suivante
- Lors de la réunion plénière d'octobre 2010 : présentation des résultats des groupes de travail
- Les priorités des groupes de travail sont reprises dans un tableau
- Chaque groupe de travail tente de définir des leviers permettant de réduire de manière significative les accidents de la circulation
- Lors de la réunion plénière, les mesures sont classées par ordre d'importance
- Après quoi, les mesures sont développées et étoffées à l'aide d'un plan d'action dans la perspective d'une autre séance plénière
- Enfin, il s'agit également de formuler des objectifs pour les groupes cibles ; le but est de disposer d'une série de recommandations et d'objectifs quantifiés pour décembre 2010.

Conclusions de la discussion au sujet de la note :

Geert Popelier demande dans quelle catégorie sont rangés les cyclomotoristes. Dans la catégorie des usagers faibles.

Pour ce qui concerne la formation à la conduite, les conclusions n'ont pas encore fait l'objet d'un accord mais ce qui existe mérite notre attention.

Martin Van Houtte propose d'établir une liste de priorités.

Pierre-Jean Bertrand constate que « rijden onder invloed » / « conduite sous influence » a été placé sous la catégorie « autres ». La « fatigue » tombe également sous cette catégorie.

Denis Hendrichs demande si les groupes de travail peuvent inviter des experts externes et sur la base de quels critères les présidents des groupes de travail seront désignés.

L'arrêté royal qui détermine le fonctionnement de la CFSR autorise la participation d'experts externes mais le président estime qu'ils ne sont pas nécessaires pour les buts de cet exercice et la méthode suivie. Selon lui, il est

préférable de se baser sur les points de vue des organisations qui sont membres de la CFSR.

Greta Remy propose que chaque organisation examine qui est le mieux à même de participer à tel ou tel groupe de travail. Il serait également bon de veiller à ce que chaque organisation soit, autant que possible, représentée au sein de chaque groupe de travail.

Pierre-Jean Bertrand est, lui aussi, d'avis que chaque région doit siéger dans chaque groupe de travail.

Toutes les invitations aux réunions des groupes de travail sont systématiquement envoyées à tous les membres de la commission.

Miran Scheers renvoie au rapport du groupe de travail « formation à la conduite » : celui-ci contient de nombreuses recommandations qui n'ont pas encore été approuvées mais qu'il est conseillé de prendre en compte pour la suite.

Martin Van Houtte pense qu'il faut réfléchir davantage à la manière d'assurer la présidence des groupes de travail. Il s'agit de rechercher des spécialistes capables d'appliquer les méthodes de travail ; c'est plus important pour cette fonction que d'être un expert en matière de contenu. En tant que président de la CFSR, il fera lui-même une proposition.

Marc Vansnick remarque que l'été approche et que les groupes de travail ne disposent plus de beaucoup de temps.

Martin Van Houtte plaide pour la flexibilité ; l'établissement de listes de priorités représente une méthode rapide. Il ne s'agit pas de mener de grands débats mais de travailler sur la base de propositions concrètes. Une réunion par groupe de travail devrait donc suffire.

Bruno Didier demande que chaque membre soit invité à chaque groupe de travail.

L'IBSR peut dresser une première liste de propositions basées sur les propres points de vue, après quoi les organisations pourront se prononcer en la matière.

Martin Van Houtte veut éviter que l'IBSR domine les débats ; toutes les organisations doivent avoir l'occasion de s'exprimer. Pour commencer, toutes les organisations peuvent se baser sur toutes sortes de rapports existants, belges ou étrangers. L'établissement de priorités est essentiel. Les membres qui ne sont pas en mesure d'assister à une réunion, peuvent toujours apporter une contribution écrite qui sera présentée lors de la réunion.

Qui se chargera des « chauffeurs professionnels /des poids lourds » ? Les chauffeurs de taxis sont des conducteurs professionnels mais ils n'ont rien à voir avec les poids lourds. Il semble opportun de traiter le thème des « chauffeurs professionnels » au sein d'un groupe de travail séparé.

Martin Van Houtte demande de garder à l'esprit que le but de la CFSR est de proposer des mesures qui contribuent pleinement à la réalisation des objectifs.

En d'autres termes, la CFSR doit montrer qu'elle dispose d'une grande expertise sur le plan technique. .

Johan Chiers demande que les usagers plus âgés soient également repris dans un groupe de travail thématique. Ainsi, le groupe de travail des 25-54 ans pourrait s'étendre aux 25-100 ans. Il s'agirait d'un groupe de travail « conducteurs » qui n'inclurait pas les jeunes conducteurs.

Karel Van Coillie trouve que la répartition n'est pas claire et plaide pour une répartition en groupes à problèmes.

Miran Scheers justifie la répartition proposée : les jeunes conducteurs constituent un groupe à risques spécifique qui requiert des mesures particulières. Un groupe qui inclut les conducteurs de 25 à 54 ans correspond au groupe de conducteurs comptabilisant le plus grand nombre d'accidents, même s'il ne présente pas d'autres spécificités ; les conducteurs plus âgés constitueront un groupe plus vaste en raison du vieillissement de la population mais ils ne représentent pas un groupe à haut risque. Le soi-disant problème des conducteurs âgés est souvent surestimé.

Greta Remy constate que les groupes cibles spécifiques représentent le point de départ pour la répartition en groupes de travail. Elle propose d'y rajouter une catégorie « autres ». Martin Van Houtte est d'accord et propose dès lors de constituer également un groupe « tous usagers confondus », outre les divers groupes cibles .

Pierre-Jean Bertrand renvoie aux accidents de piétons avec un tram. Ces accidents doivent également pouvoir être intégrés dans un groupe de travail.

Sur la base de ces réflexions, Martin Van Houtte veillera à faire une proposition adaptée concernant la répartition en groupes de travail.

Jacques Quoirin estime que l'approche proposée est trop centrée sur le court terme alors qu'une vision à plus long terme est tout aussi indispensable.

Martin Van Houtte renvoie au programme d'action de sécurité routière de l'UE basé sur un plan horizon de 10 ans. Par conséquent, la CFSR travaille également sur une période de 10 ans. Il est intéressant de fixer un délai pour chaque mesure.

Jacques Dekoster demande que tous les leviers soient abordés. Martin Van Houtte rappelle, à ce propos, que ce sont les membres de la CFSR qui poseront les choix.

Martin Van Houtte demande encore si les membres de la CFSR pensent qu'il faudrait organiser une ou deux journées d'inspiration où l'on pourrait écouter leurs idées pour une approche innovatrice, progressiste ou provocatrice de l'insécurité routière. Le programme aborderait aussi bien le comportement que la technologie et l'infrastructure.

Les membres estiment que l'organisation de ce type de journées s'avère superflue.

6. Divers

Martin Van Houtte demande à la CFSR si elle souhaite s'exprimer à propos des détecteurs de radars (qui permettent également de repérer les postes de contrôle mobiles), tels que Coyote, TomTom (détecte uniquement les installations fixes) et autres systèmes du même type.

En fin de compte, les utilisateurs de ces dispositifs essaient de contourner les contrôles.

Peut-être ces systèmes présentent-ils également des opportunités. Ils pourraient, par exemple, permettre l'envoi de messages de sécurité routière aux conducteurs.

Karel Van Coillie défend l'usage des détecteurs de radars qui, d'après lui, permettent de conscientiser les conducteurs aux nombreux contrôles et les incitent, de manière générale, à lever le pied et à mieux respecter les limitations de vitesse.

Koen Van Wonterghem renvoie au fait que certains contrôles vitesse font l'objet d'une communication officielle, ce qui rend plus acceptables les détecteurs de radars. Il estime que le fait d'annoncer les contrôles vitesse n'a pas beaucoup de sens. Toutefois, il s'agit là d'un débat d'un autre ordre.

Rudi Wagelmans craint une course aux systèmes de détection de radars : nouveaux détecteurs capables de détecter les détecteurs de radars etc. La police n'arrivera pas à grand-chose en contrôlant l'utilisation de détecteurs de radars. La seule solution, selon lui, est d'interdire la fabrication de ce type d'appareils.

Johan Chiers plaide, lui aussi, pour une interdiction généralisée des détecteurs de radars.

Finalement, la seule solution est que le SPF Economie interdise totalement les détecteurs de radars.

Rudi Wagelmans précise que la police ne consacrera plus énormément de moyens au contrôle de ces détecteurs de radars.

Roeland De Cleen demande que l'on arrive à un débat positif sur la meilleure manière d'utiliser la technologie.

Johan Chiers estime que la CFSR doit se concentrer sur les priorités et non sur les phénomènes marginaux.

Pour conclure le débat, les membres de la réunion sont invités à voter sur l'opportunité ou non de formuler un avis sur les détecteurs de radars : 4 voix pour et 4 contre. La CFSR ne formulera donc pas d'avis en la matière mais s'y intéressera dans un contexte plus large.

La réunion est clôturée à 12h55 par un repas sandwiches.

Compte rendu : Marc Broeckaert