



IBSR – CFSR

**Réunion plénière CFSR
Bruxelles – SPF Mobilité et Transports (City Atrium)
le 27 octobre 2010 de 9 h à 13 h**

Le président, Martin Van Houtte, administrateur délégué de l'IBSR, souhaite la bienvenue aux personnes présentes.

L'ordre du jour est approuvé.

Les remarques relatives aux rapports des groupes de travail ont été prises en compte. Ces rapports sont approuvés.

Le rapport de la réunion plénière du 27 mai dernier sera soumis pour approbation, lors de la prochaine réunion plénière (30 novembre 2010).

La dernière réunion plénière de cette année est prévue le 20 décembre 2010.

A. Tableau reprenant les indicateurs de sécurité routière

Un tableau reprenant les indicateurs de base pour le suivi de l'(in)sécurité routière est présenté et commenté par Peter Silverans de l'Observatoire pour la Sécurité Routière.

Quelques conclusions sur la base des mesures de comportement en matière de sécurité routière :

- La conduite sous influence est un problème qui se pose surtout pendant les nuits de week-end. On ne constate plus d'évolution depuis 2003.
- L'obligation du port de la ceinture est de mieux en mieux respectée. En 2003, 56 % des personnes interrogées disaient porter la ceinture, alors qu'aujourd'hui elles sont 85 % à affirmer qu'elles s'attachent.
- En ce qui concerne le comportement en matière de vitesse, on constate peu d'évolution.

Karel Van Coillie demande si la conduite sous influence concerne tous les conducteurs ou uniquement les automobilistes. Ceci sera clarifié pour la prochaine réunion.

Le comportement en matière de vitesse est mesuré auprès de tous les conducteurs à un endroit précis, pour autant qu'ils ne soient pas gênés dans le choix de leur vitesse. Cela explique également pourquoi le nombre de contrevenants est si élevé.

Les résultats des mesures concernent les régimes de vitesse de 50, 70 et 90 km/h.

Rudi Wagelmans souligne le fait que, dans une zone 30, on s'attend à ce que le gestionnaire de voirie adapte l'infrastructure en fonction de ce régime de vitesse. La police estime qu'un contrôle de vitesse n'a de sens que dans un environnement routier adapté.

B. Commentaire du tableau de synthèse reprenant les mesures à court terme proposées par les groupes de travail

1. INTRODUCTION

Seules les mesures qui ont recueilli au moins 2 voix (= soutenues par 2 organisations) ont été reprises dans le tableau. Par contre, les rapports des groupes de travail mentionnent toutes les mesures proposées. Le tableau est donc le résultat d'une première sélection.

Dans les groupes de travail, chaque organisation n'a pu énumérer que 4 à 5 mesures. Une série de mesures ont déjà été votées par les politiques et vont être mises en œuvre. Des recommandations plus générales, tel le choix d'un autre mode de déplacement – ce qui contribue effectivement à améliorer la sécurité routière – n'ont plus été formulées.

Toutes les mesures ne se suffisent pas à elles-mêmes. Des interactions peuvent s'avérer essentielles.

Toutes ces conditions connexes et remarques sont reprises dans l'introduction du rapport.

Le président propose d'aborder toutes les mesures reprises dans le tableau en se contentant de prendre connaissance des mesures simples et en commentant les mesures complexes. Vu le nombre de mesures énumérées, toutes sont maintenues, sans distinction; il n'est plus procédé à une priorisation.

Cette méthode de travail est approuvée.

Le rapport ci-après mentionne donc uniquement les mesures qui ont été commentées. Le tableau complet des mesures est repris en annexe.

2. MESURES EN MATIERE D'« EDUCATION »

2.1. Formation à la conduite par étapes pour les jeunes conducteurs

- Koen Ricour demande si l'on entend par là une formation à la conduite au sens large plutôt qu'une formation axée sur l'obtention d'un permis de conduire. Dispose-t-on d'une bonne documentation de référence en la matière ?

- Jacques Quoirin rappelle la nécessité de bien intégrer la formation à la conduite, l'examen et la formation permanente post-permis. Les Pays-Bas disposent d'une littérature pertinente sur le sujet. Il transmettra les références en la matière.

- D'après Bernard Dehaye, l'éducation routière enseignée bien avant l'accès au permis est essentielle. Dès l'école primaire, les élèves acquièrent des connaissances fondamentales. Déjà à ce moment, ils apprennent à gérer des situations de trafic très complexes. Plus concrètement, un cycliste doit apprendre à gérer des situations réelles.

- Geert Popelier estime que nous devons viser ici une formation à la conduite générale, plus vaste que celle qui est donnée pour obtenir un permis de conduire.

- Au cours d'une vie, on évolue dans la circulation, déclare Greta Remy. On commence comme piéton, plus tard on circule à vélo, puis peut-être à cyclomoteur, etc. pour finalement

redevient surtout piéton à la fin de sa vie. Il importe de pouvoir évaluer correctement, à chaque étape de sa vie, les risques inhérents à son mode de déplacement. A certains moments, la société estimera utile de demander une habileté certifiée pour un mode de déplacement déterminé. Cela dit, un tel certificat ne peut avoir une durée de validité illimitée.

- Tom Dhollander demande de ne pas réduire la formation au simple aspect de la conduite. Pour ce qui concerne la formation à la conduite telle que visée ici, il serait préférable de parler de formation à la mobilité.

Le président rappelle l'intention du groupe de travail qui a proposé cette mesure : il s'agit bien de l'apprentissage de la conduite automobile mais cette formation doit effectivement s'inscrire dans le cadre d'une éducation à la circulation globale.

Greta Remy confirme que la formation à la conduite ne représente qu'une étape dans tout un processus et que cette formation en tant que telle comporte, elle aussi, plusieurs phases.

- Theo Beeldens estime que les enfants de 0 à 6 ans qui sont constamment transportés en voiture ne reçoivent pas les bonnes bases.

- Marc Vansnick demande d'homogénéiser la matière et de la structurer sur la base de la documentation disponible. Il faut tenir compte du travail déjà fourni, qui doit servir de cadre plus large. L'éducation routière est indispensable tout au long de la vie. Ceci devrait être mentionné dans un petit cadre séparé repris dans le rapport final.

2.2. Formation d'attitudes – acquisition de compétences sociales – courtoisie dans la circulation

- Jacques Quoirin promet d'envoyer une série de rapports sur le sujet.

- Tom Dhollander insiste sur le fait que l'apprentissage d'une attitude correcte est essentielle pour les personnes de tous âges et pour tous les usagers et donc pas uniquement pour les conducteurs.

- Le président rappelle que la mesure concernée est spécifiquement destinée aux jeunes conducteurs. Leurs parents jouent évidemment aussi un rôle important en la matière.

- Greta Remy demande que l'importance générique des mesures d'« éducation » soit abordée dans le rapport final. Les groupes de travail mentionnent, à juste titre, l'éducation dans le cadre de leur thème mais elle a également une importance faïtière.

2.3. Formation motards : formation continuée – formation adaptée pour les nouveaux motards – formation pour les personnes ayant obtenu un permis B avant 1989 – perfectionnement

- Theo Beeldens s'oppose vivement aux mesures proposées. Il met en garde contre une interprétation erronée des chiffres d'accidents en ce sens que la hausse du nombre de motards tués doit être vue dans le contexte de l'augmentation du nombre de motocyclistes sur les routes. Il ne faut pas non plus toujours rendre les motards responsables des accidents. D'après lui, 70 % des motards impliqués dans un accident ne sont pas en tort. Il relativise, par ailleurs, le rôle des formations en soulignant leur aspect commercial.

Le président rappelle que de nombreux motards ont participé au groupe de travail ad hoc ; ils tentent simplement de trouver les mesures les plus efficaces en vue de réduire le nombre de d'accidents mortels impliquant des motocyclistes.

- Karel Van Coillie insiste sur la nécessité d'analyser les causes d'accident ; nous en savons trop peu sur la façon dont ils se produisent. Toute solution complémentaire doit rester financièrement abordable pour les motards.

Le président rejoint ce point de vue et admet que beaucoup se fait sur la base de supputations mais que, dans le cadre de la Commission Fédérale, il s'agit tout de même de l'œuvre de spécialistes.

- Pierre Laoureux : les motards qui passent d'une petite cylindrée à un modèle plus puissant doivent suivre une formation complémentaire.

- Stijn Vancuyck : les aptitudes acquises ne garantissent pas toujours un comportement sûr sur la route. Une formation post-permis peut s'avérer utile, mais ne doit pas être rendue obligatoire. Les screenings sont plus indiqués, ils permettent au motard de connaître ses lacunes de manière à ce qu'il puisse décider (sur base volontaire) de suivre une formation complémentaire.

- Bernard Dehaye souligne la nécessité, pour les motards, de respecter les limitations de vitesse en vigueur.

Stijn Vancuyck répond qu'il ne faut pas trop vite suspecter les motards d'être des chauffards. Il se rend bien compte que c'est ce que pense le grand public.

- Le président constate que bon nombre d'autorités considèrent les motards comme un important groupe cible; citons pour exemple les NU, l'UE, le SPF Mobilité et Transports, ... Nous devons veiller à ce que nos recommandations soient mises en œuvre en tenant compte de la politique de toutes les autorités concernées. Nous devons également disposer d'un support pour poursuivre le développement de nos mesures ; des programmes doivent être mis en place afin d'étendre les connaissances. Ceci est précisé dans l'introduction.

- Theo Beeldens : le groupe de travail ne compte que 10 % de véritables motards mais plusieurs membres ont des intérêts dans le secteur de la moto. Les compagnies d'assurances disposent de nombreuses données d'accidents. Ces compagnies ont ainsi analysé 250 accidents de motos mortels. Il serait dès lors opportun de conclure un accord avec ce secteur.

- Bruno Didier souligne que le groupe de travail s'est montré constructif. Le nombre de tués parmi les motards doit baisser à tout prix. La question de la responsabilité juridique dans l'accident n'entre pas en ligne de compte. Le groupe de travail doit étudier toutes les possibilités d'améliorer la sécurité et n'accuse personne.

Les motocyclistes, automobilistes, cyclistes, etc., ne peuvent en aucun cas s'imaginer qu'ils n'auront jamais d'accident.

Il ne faut pas surestimer les possibilités des compagnies d'assurances en matière de statistiques ; les dossiers contiennent généralement moins d'informations que les procès-verbaux de la police. Ces dossiers d'assurance ne révèlent rien sur les causes d'accidents.

C'est pourquoi il faut créer un institut d'accidentologie qui puisse effectuer une analyse sur les lieux de l'accident en faisant appel à des spécialistes ; les statistiques à elles seules ne

suffisent pas. L'étude BART sur les accidents de camions a analysé toutes les données disponibles concernant 150 accidents sans révéler grand-chose de neuf.

2.4. Permis de conduire par étapes – adaptation de l'examen à la conduite – évaluations – réforme de la formation à la conduite

- Bruno Didier : les personnes qui viennent d'obtenir leur permis se trouvent dans une période à risque. Les nouveaux titulaires de permis sont impliqués dans 4 à 5 fois plus d'accidents. C'est pourquoi nous devons tenter d'exposer progressivement ces personnes aux risques liés au trafic. Des mesures telles que l'interdiction de transporter des passagers ou de conduire pendant les nuits de week-end pourraient par exemple être appliquées utilement pendant les premiers mois après l'obtention du permis de conduire. Cela permettrait au conducteur débutant d'acquérir progressivement l'expérience de conduite nécessaire sans se placer d'emblée dans les situations les plus dangereuses (ex. : nuits de week-end).

- Yves Fobelets : cette implication plus importante dans les accidents est-elle due à un manque d'expérience de la conduite ou au jeune âge des personnes concernées ?
Bruno Didier estime que le jeune âge y est pour beaucoup. Il existe ce qu'on appelle un comportement lié à l'âge. Les garçons et les filles ont une perception différente des risques alors qu'ils ont le même manque d'expérience en tant que conducteurs débutants.

- Jacques Quoirin : à chaque étape, la perception des risques est différente. Ceux-ci sont souvent pris sans en avoir conscience. C'est pourquoi il est conseillé de prévoir un permis par étapes.

- Geert Popelier renvoie à l'expérience des Pays-Bas en matière de permis par étapes. L'Allemagne projette également d'instaurer ce type de permis.

- D'après Marc Vansnick, la Norvège dispose du meilleur système de permis par étapes. Jacques Quoirin ajoute qu'en Norvège, il faut attendre 3 ans avant d'être titulaire d'un permis à part entière.

- Pierre Laoureux insiste sur la nécessité d'apprendre les techniques requises et surtout sur l'importance d'apprendre à adapter son comportement à la situation de trafic dans laquelle on se trouve.

- Karel Vancoillie estime que le contenu des différentes étapes du permis est encore trop flou.

Jacques Quoirin répond qu'il s'agit de l'accès au permis et de la conservation du permis (2 à 3 ans après son acquisition, son maintien est évalué). Il s'agit d'une matière très complexe. Le président réplique que seules les grandes orientations et certaines modalités essentielles sont importantes pour notre rapport final. Le monde politique devra de toute façon convertir les recommandations en mesures concrètes qui devront encore être affinées.

Pause-café de 10h40 à 11h.

3. MESURES EN MATIERE D' « ENFORCEMENT »

Toutes les mesures reprises dans l'aperçu sont parcourues. Certaines sont discutées plus en détail :

3.1. Automatisation des contrôles et traitement – traitement administratif – responsabilité liée à la plaque d'immatriculation

- Karel Van Coillie : il est important de sanctionner les récidivistes plus sévèrement mais pour cela, il faut avoir la certitude que c'est la même personne qui a à nouveau commis la même infraction. La responsabilité liée à la plaque d'immatriculation n'est pas la même chose que la responsabilité du chauffeur ; la première ne permet pas de dépister les récidivistes.

Le président rappelle que, dans ce contexte, l'accent porte sur la « vitesse » comme base du problème d'insécurité routière.

Karel Van Coillie répond que le mieux est de centrer les contrôles sur les comportements routiers dangereux, tel un comportement agressif au volant.

- Bernard Dehaye est d'accord sur le principe de contrôles de vitesse généralisés. La vitesse pose de nombreux problèmes aux cyclistes, surtout en agglomération. Les cyclistes et les piétons doivent aussi être contrôlés mais sans perdre de vue que ces usagers de la route ne sont pas toujours titulaires d'un permis de conduire. Il ne faut pas non plus oublier les allochtones qui, dans leurs pays d'origine, n'ont pas appris les règles de circulation applicables en Belgique. Par ailleurs, la police chargée des contrôles a la possibilité d'établir un procès-verbal d'avertissement. Un tel PV a une valeur éducative.

- Rudi Wagelmans déclare que la responsabilité liée à la plaque d'immatriculation ne pose pas de problème pour sanctionner les récidivistes puisque les articles 67bis et 67ter (de la Loi sur la Police de la Circulation Routière) stipulent que, pour une voiture appartenant à une personne physique, le contrevenant est présumé être le titulaire de la plaque d'immatriculation et pour une voiture appartenant à une personne morale, l'identité du conducteur doit être connue.

- Tom Dhollander : la répression est fonction de l'endroit. Les zones d'habitat doivent impérativement être protégées, notamment contre le stationnement sur le trottoir, etc.

Le président rappelle à ce propos que le but est de trouver des mesures permettant une réduction maximale du nombre d'accidents avec tués et blessés.

Greta Remy demande tout de même de ne pas sous-estimer l'importance de la répression dans les zones d'habitat.

- Rudi Wagelmans : les priorités ont déjà été déterminées lors du Comité Interministériel pour la Sécurité Routière. La police s'est engagée pour les 4 thèmes prioritaires.

4. MESURES EN MATIERE D' « ENGINEERING »

Toutes les mesures sont parcourues. Le président demande s'il y a des remarques.

Dans le domaine de l'Engineering, c'est-à-dire de la technique du véhicule et de l'aménagement des voiries, les possibilités d'améliorer la sécurité routière restent très nombreuses.

- Tom Dhollander : une catégorisation des voiries est vraiment fondamentale dans la mesure où la fonction de la route et l'usage qui en est fait doivent déterminer sa configuration. Il faut porter une attention plus grande à l'infrastructure piétonnière ou, de manière plus large, à la qualité de l'espace public.

On recense encore de nombreux accidents sur les passages zébrés ; un aménagement mûrement réfléchi et une bonne visibilité sont essentiels.

Le président souligne le caractère contraignant du type d'infrastructure proposé pour les endroits de traversée. On relève également que les choses iraient déjà beaucoup mieux si les règles existantes en matière de comportement étaient respectées.

- Bernard Dehaye : les endroits de traversée pour piétons sur deux bandes de circulation sont très dangereux. Un bon aménagement doit aider à supprimer ce risque.

D'après le président, de nombreuses anomalies peuvent être constatées sur les lieux d'accident. Ces endroits doivent donc être analysés afin de réparer ces anomalies dans les meilleurs délais.

- Yves Fobelets demande que l'on s'attarde aux contradictions dans l'aménagement routier, telles les routes aménagées en tenant compte des motards (voies qui tiennent compte de leurs éventuelles erreurs) et comportant des refuges pour piétons et cyclistes.

- Theo Beeldens souligne que MAG a élaboré avec l'IBSR, il y a 6 ans, des mesures en faveur des motards qui, entre-temps, ont été reprises en Flandre dans le Vade-mecum Motocyclistes. Il souhaiterait que ces mesures soient également reprises par les autres régions.

- Marc Vansnick demande de ne pas perdre de vue le cadre général. Les effets de l'infrastructure et de la technologie du véhicule sont très vastes.

Ainsi, il s'agit par exemple d'aborder de manière nuancée la séparation entre les divers modes de transport.

Bon nombre de ces mesures ressortent de la compétence des régions, de sorte que toute déclaration émanant du fédéral doit être faite avec réserve.

Le président signale que les régions sont également représentées au sein de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière de sorte que la répartition des compétences ne peut pas entrer en ligne de compte au sein de cette commission. Pour le reste, les groupes de travail n'ont pas dû tenir compte de ce qui se trouve déjà dans le pipeline du monde politique ; il y sera également fait référence dans l'introduction.

- Greta Remy considère la catégorisation des voiries comme le fil rouge de la politique routière. Il existe différents vade-mecums contenant des recommandations. Mais le gestionnaire de voirie n'est pratiquement jamais totalement libre d'appliquer ces règles. Sur la base du bon sens, des mesures d'aménagement sont sélectionnées en vue de minimiser les risques pour un maximum d'usagers.

L'approche de base consiste à essayer d'inciter les usagers à adopter un comportement adapté. Ceci vaut également pour le programme d'action de la sécurité routière de l'UE.

- Marc Vansnick rappelle l'importance d'un cadre général et met en garde contre le danger de tomber dans l'anecdotique. Une approche des points noirs et le développement de réseaux cyclables restent nécessaires.

- Bernard Dehaye estime que ce qui vaut pour la Flandre ne doit pas nécessairement être appliqué à la Wallonie.

5. MESURES EN MATIERE DE « DATA COLLECTION »

Création d'un institut d'accidentologie

- L'IBSR a rédigé une note sur le thème de la collecte de données, sur la mise en place d'un observatoire pour la sécurité routière, etc.

Peter Silverans renvoie, dans son exposé, aux documents établis dans le cadre des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002 et 2007. Ces documents contiennent des recommandations en provenance de la littérature internationale et qui concernent, notamment, une analyse en profondeur des accidents de la circulation.

Miran Scheers renvoie à tout ce qui a déjà été proposé dans le passé pour améliorer la qualité des chiffres d'accidents. Ces mesures sont toujours valables. Il existe un groupe de travail Statistiques qui se réunit 4 fois par an. Ce groupe de travail applique les recommandations émanant des Etats Généraux de la Sécurité Routière.

Pour ce qui concerne l'amélioration de l'enregistrement de base (formulaires d'accident), les choses évoluent très lentement.

- Le président plaide pour une approche pragmatique, où, le cas échéant, les constats effectués sur les lieux de l'accident peuvent se traduire immédiatement par des recommandations en matière d'adaptation de l'infrastructure.

- Bernard Dehaye demande si les obstacles rencontrés par le projet BART ont déjà fait l'objet d'une évaluation.

Miran Scheers répond par la négative. Jusqu'à présent, on a travaillé uniquement sur la base de dossiers juridiques clôturés. En cas d'accident, une analyse indépendante sur place continue à poser problème. La méthode est également étudiée plus en détail : que voulons-nous exactement savoir à propos d'un accident qui vient de se produire ? Est-il nécessaire de se rendre sur place ? Est-il plus intéressant de récolter certaines informations via d'autres canaux ?

- Pour Tom Dhollander, la détermination des causes d'accident est une chose. Mais il est tout aussi important de connaître le type d'utilisation de la voirie (et notamment les différents modes de déplacement).

Sur la base de l'utilisation réelle constatée, on peut se faire une idée des accidents qui risquent de se produire.

Dans le cadre d'un projet pilote de la zone de police KLM, toutes les zones de sécurité aux abords d'écoles situées sur le territoire sont surveillées en permanence. Ceci permet de savoir quelle est l'utilisation qui est faite de l'endroit.

Le président estime que nous devons effectivement tirer les leçons des situations à l'étranger et des projets pilotes. Il s'agit toutefois de surveiller la méthode utilisée car elle a une influence sur les chiffres.

- Marc Vansnick : il est question d'un institut et de l'analyse des accidents. Il faut savoir ce que l'on veut exactement.

Karel Van Coillie : il s'agit d'abord de déterminer ce que l'on veut savoir et ensuite de rechercher les données pour y arriver. Comment ceci sera-t-il intégré dans les recommandations ?

Greta Remy : il est grand temps de mettre sur pied une analyse systématique des accidents. Le rassemblement de connaissances nous rendra plus fort. L'avantage d'un institut est que toutes les connaissances y sont réunies, ce qui évite la disparité.

- Yves Fobelets : outre l'aspect institutionnel, il importe également de déterminer les délais dans lesquels les données doivent être traitées. Pour l'instant, on travaille souvent sur la base de données surannées. Par ailleurs, le traitement prend également du temps.

- Marc Vansnick : cela fait plusieurs décennies que l'on plaide pour des statistiques d'accidents générales collectées par la police. La base pour cette collecte de données n'est toujours pas au point.

Greta Remy estime que les données sont notées de manière archaïque. 50% des accidents ne sont pas localisables. L'analyse des accidents est importante mais il faut d'abord veiller à mettre au point la collecte des données de base.

Le président estime que la détermination de la mission et de la méthode de travail d'une organisation s'occupant d'accidentologie doit se faire avec pragmatisme. Vu l'urgence du problème, nos recommandations politiques en la matière devront être plus concrètes.

Miran Scheers : on sait généralement où le bât blesse dans la procédure, ce n'est pas uniquement un problème informatique (par ex. problèmes administratifs avec la commission vie privée). Nous avons entrepris des démarches pour éliminer les obstacles et en attendant les résultats, nous travaillons sur la base de « quick indicators ». En 2011, le baromètre de l'insécurité routière sera étendu à un plus grand nombre de groupes cibles en tenant compte des groupes de travail CFSR.

Qu'entend-on exactement par « meilleur enregistrement » ? Pour pouvoir esquisser une première ébauche dans notre rapport final, il faudrait que tous les membres formulent leurs souhaits en la matière. Cela nous permettrait de savoir de quels chiffres les groupes de travail de la CFSR veulent disposer en 2011.

6. MESURES LEGISLATIVES

Les différentes mesures sont parcourues.

- Karel Van Coillie : voici quelques années, la CFSR a estimé que le permis à points n'était pas une priorité. Touring n'est pas contre mais il faut une banque de données pour lutter contre la récidive. En cas d'existence d'une telle banque de données, les tribunaux pourraient aborder directement le problème, sans la mise en place de toute l'organisation administrative requise dans le cadre du permis à points.

- Yves Fobelets : d'une part, on veut élargir la législation tandis que, d'autre part, on veut supprimer des règles. Cela n'est-il pas contradictoire ?

Karel Van Coillie : les règles de dépassement ne sont pas claires et ne sont soumises à aucun contrôle. Ce qu'il faudrait, c'est plus de clarté.

- Marc Vansnick : depuis 2003, les autocars doivent être équipés de ceintures ; tous en sont actuellement pourvus. D'un point de vue légal, la question est donc réglée. Peut-être veut-on dire que le port de la ceinture dans les autocars doit être mieux contrôlé ?

- Tom Dhollander : la visibilité des cyclistes est d'ores et déjà garantie par l'obligation qu'ils ont d'allumer leurs feux dans l'obscurité. Il est beaucoup plus difficile d'imposer le port de gilets fluo.

Lors de l'imposition de mesures de visibilité, il s'agit d'éviter un glissement de la responsabilité des automobilistes vers les piétons et les cyclistes.

Les éléments fluo doivent être promus mais non imposés. Il s'agit d'un thème qui relève du service éducation. Sur le forum flamand pour la sécurité routière, une telle obligation est également considérée comme contreproductive.

Bernard Dehaye : les feux vélo sont souvent trop peu puissants ; nous devons prescrire des feux mieux visibles. Il n'est pas opposé aux plaques de vélo mais doute de leur utilité étant donné qu'elles ne sont pas identifiables à distance.

Bruno Didier demande pourquoi les gilets fluo pour cyclistes sont étiquetés comme étant contreproductifs.

Tom Dhollander renvoie à la responsabilité objective qui, pour l'instant, pèse toujours sur l'automobiliste ; ce serait un mauvais calcul que de faire à nouveau endosser plus de responsabilités aux usagers non motorisés.

Bruno Didier estime que les éléments fluo représentent une mesure directe permettant de lutter contre un problème concret. Ils pourraient entraîner une réduction rapide du nombre de victimes tuées et blessées. La visibilité est primordiale ; elle doit être améliorée. Ceci n'enlève rien à la responsabilité objective des automobilistes.

Karel Van Coillie sait que le groupe de travail voulait imposer le fluo aux enfants jusqu'à un certain âge dans l'espoir que ceci permettrait d'en généraliser le port.

Pierre Laoureux : les éléments fluo devraient être directement intégrés dans les vêtements.

- Bernard Dehaye : les sources de distraction telles que GSM et MP3 devraient être abordées conjointement pour les cyclistes et les piétons.

- Marc Vansnick demande aux membres de la réunion s'ils sont favorables aux plaques de vélo.

D'aucuns soulignent la nécessité de pouvoir identifier les cyclistes dans la circulation.

- Theo Beeldens : tout le monde utilise un GSM. Pourquoi les gens rejettent-ils en masse certaines mesures ? Il faut s'attendre à la même réaction pour les éléments fluo.

12:20 – clôture des débats concernant l'inventaire des mesures.

C. Engagements futurs

30/11/2010 – Réunion plénière avec remarques intégrées dans les recommandations et autres adaptations.

20/12/2010 – Document définitif reprenant les priorités pour les 3 à 5 années à venir.

12:30 – Clôture de la réunion – Repas sandwiches

MB, 25.11.2010