

## Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles  
Téléphone 02/244.15.11 - Téléfax 02/216.43.42  
E-mail : info@ibsr.be - Internet : www.ibsr.be  
TVA BE 432.570.411



### Commission Fédérale pour la Sécurité Routière Procès-verbal

#### Réunion du 12 février 2008 (19)

#### Présents:

- MM. DERWEDUWEN Patric, IBSR – Président de la CFSR  
AUWAERTS, SPF Mobilité et Transports (remplace M<sup>me</sup> MEERKENS)  
BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Équipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)  
CAELEN Erik, Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale  
CHIERS Johan, RYD  
DEBLAERE Paul, Police Fédérale  
M<sup>me</sup> DE BOECK Ann, Gezinsbond  
MM. DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles  
DE MEUTER Michel, FEBIAC  
HERBERT Francis, Association des Parents d'Enfants Victimes de la Route  
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports  
POPELIER Geert, VTB-VAB  
Communauté flamande  
QUOIRIN Jacques, GOCA  
M<sup>me</sup> SCHEERS Miran, IBSR  
MM. STEEGMANS Erwin, Motorcycle Action Group (MAG)  
VAN COILLIE Karel, Touring  
WAGELMANS Rudi, Commission Permanente de la Police Locale

#### Excusés:

- M<sup>me</sup> MEERKENS Anne, SPF Mobilité et Transports, Vice-Présidente de la CFSR  
MM. DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (Association des Villes et Communes de Flandre)  
DE SCHUTTER Tom, Union des Villes et Communes de Wallonie  
D'HAESE Patrick, Fietsersbond  
DIDIER Bruno, Assuralia  
KENIS Paul, Collège des Procureurs Généraux  
VAN AUSLOOS Luc, Collège des Procureurs Généraux

#### Invités:

- M. VANSNICK Marc, Cellule stratégique du Ministre de la Mobilité

#### Assistent à la réunion (IBSR):

- MM. GODART Benoit, LEMAIRE Nicolas, MERCKX Floris (secrétaire), TANT Mark  
M<sup>mes</sup> BEECKMANS Michèle, GUILLAUME Michèle, TORO Fiorella

## **Introduction**

Monsieur Derweduwen, Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux membres. Il explique que le long délai qui s'est écoulé depuis la dernière réunion était nécessaire après une période intensive pour la préparation des Etat Généraux de la Sécurité Routière de 2007.

Il souhaite la bienvenue à Monsieur Marc Vansnick en charge de la circulation au sein de la cellule stratégique du Ministre de la Mobilité.

Monsieur Gilbert Auwaerts du Service Public Fédéral Mobilité et Transports représente Madame Anne Meerkens, Vice-Présidente.

Les associations de cyclistes sont représentées par Monsieur Bernard Dehaye du GRACQ. Il remplace Monsieur Patrick D'haese du Fietsersbond. Le Président souhaite la bienvenue aux représentants.

Quelques changements sont également à signaler au sein de l'IBSR. Madame Fiorella Toro se charge désormais de la coordination générale au sein de l'IBSR pour les travaux liés à la CFJR et est également la nouvelle personne de contact. Les membres qui ont des questions, des remarques ou des suggestions peuvent s'adresser à elle. Monsieur Floris Merckx a été nommé secrétaire de la CFJR. Il s'occupe également de l'organisation des déjeuners de la sécurité routière récemment initiés par l'IBSR.

Le Président communique l'ordre du jour. La Commission Infrastructure a décidé de systématiquement requérir l'avis de la CFJR sur les diverses propositions de loi. Ces dernières sont exposées avant d'être analysées par les membres de la CFJR qui rendent leur avis. Les conclusions seront ensuite transmises à la Commission de l'Infrastructure.

L'ordre du jour est approuvé.

Le Président donne la parole à Monsieur Vansnick qui parcourt les futures activités de la CFJR. Monsieur Vansnick souligne l'importance de l'objectif poursuivi par le gouvernement et les EGJR qui est de réduire à 750 le nombre annuel de tués sur les routes d'ici 2010. Lors des EGJR il a en outre été proposé de réduire ce nombre à 500 d'ici 2015. En 2006, le nombre de tués sur les routes s'élevait à 1069 et, en 2007, ce chiffre était en légère augmentation. Monsieur Vansnick plaide en faveur de mesures et d'actions à court terme afin d'atteindre l'objectif des EGJR, principalement dans le cadre des problématiques suivantes:

- La conduite sous l'influence de l'alcool
- Le port de la ceinture de sécurité
- Le respect des limitations de vitesse

La combinaison de la répression et de la sensibilisation reste à cet égard très importante, mais nous devons franchir un pas supplémentaire et nous appuyer sur les mesures et propositions des EGJR 2007:

- L'interdiction de dépasser pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes a déjà suscité de nombreuses réactions et doit être évaluée.

- La nouvelle formation à la conduite: par le biais des examens, il s'agit de prêter attention aux jeunes conducteurs débutants.
- L'alcolock: le Ministre de la Mobilité, Yves Leterme, a introduit une proposition en vue de modifier la loi. Depuis la modification de l'Arrêté Royal, l'installation d'un alcolock dans le véhicule combiné à une thérapie de rééducation à la conduite peut être proposée en tant que mesure alternative.
- L'interdiction de dépasser en cas de précipitations et une vitesse limitée à 100 km/h pour les autocars.

Ces mesures peuvent aider à résoudre les problèmes dans un délai relativement court. Le Ministre de la Mobilité Yves Leterme prend de nombreuses initiatives en la matière. Le 5 mars, environ 18 ministres aux compétences variées (allant de l'Infrastructure à l'Enseignement) seront invités. Un groupe de travail composé de membres du Cabinet ou de l'Administration sera mis en place.

A l'issue de cet exposé, Monsieur Vansnick offre aux membres la possibilité de poser des questions.

Monsieur Loyaerts évoque le lien entre l'alcolock et l'utilisation de boîtes noires dans les véhicules (pour le traitement des données). Monsieur Herbert fait une remarque similaire.

Monsieur Derweduwen ajoute que le projet SafetyNet court actuellement jusqu'octobre 2008. Ce projet prévoit un volet sur le traitement des données. A ce propos, le Président pense également au projet BART et au Naturalistic Driving Project dans le cadre de DaCota. Monsieur Dekoster s'interroge toutefois sur la rapidité à laquelle ces projets progressent. Ils étaient déjà d'actualité lors de la précédente législature. Quant aux boîtes noires, il pense qu'elles concernent les conducteurs ordinaires, pas les entreprises, etc. Les EGSR devraient se concentrer là-dessus.

Le Président remercie Monsieur Vansnick pour son exposé. Il assure que les remarques seront prises en considération et précise que les commentaires à propos de boîtes noires doivent faire l'objet d'un suivi.

Le Président propose de rappeler les divers dossiers des groupes de travail.

Madame Scheers fait référence à l'exposé de Monsieur Vansnick et confirme que la politique criminelle peut produire des effets à court terme. C'est pourquoi, elle plaide également pour que l'on combine communication et répression. Ces dernières années, les services de police ont fourni de nombreux efforts. Cela dit, les risques subjectif et objectif de se faire prendre restent insuffisants. Les objectifs fédéraux en matière de politique criminelle doivent se traduire au niveau local. Le groupe de travail Politique criminelle pourrait examiner sur la base de quels critères cela pourrait se faire. Le groupe de travail Politique criminelle flamand se penchera également sur la question. C'est pourquoi il est proposé d'organiser une réunion commune.

Le Président demande si la CFSS adhère à cette proposition. Monsieur Deblaere approuve l'idée et suggère une collaboration cohérente entre les différents services de police. Monsieur Wagelmans se dit d'accord avec Monsieur Deblaere.

La CFSS approuve l'idée.

Le Président précise ensuite que le groupe de travail « Education » est en cours et devrait présenter des premières recommandations lors de la CFSR du 20 mars 2008, et que le groupe de travail « Trafic Lourd » sera relancé au cours du deuxième trimestre de cette année. Monsieur Hans Van Den Broeck de l'IBSR présidera également un groupe de travail « Deux-roues motorisées » qui sera mis en place en mars 2008.

Monsieur Dekoster évoque le suivi du groupe de travail Usagers Faibles, dont les membres ne se sont plus réunis depuis au moins 1 an. Le Président demandera à Madame Lieve Vermoere de relancer le groupe.

Le Président passe au point suivant de l'ordre du jour.

### **Propositions et discussion des propositions**

1. Proposition de loi modifiant l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue de garantir le respect des places de parking réservées aux personnes handicapées. (52 0074/001)

Le Président donne la parole à Madame Guillaume de l'IBSR. Elle déclare qu'à la requête des personnes handicapées, il faudrait effectuer davantage de contrôles et assurer une meilleure communication en vue de garantir le respect des places de parking qui leur sont réservées. Une possibilité serait de rendre les places de parking plus visibles en les peignant en bleu ou y apposant un pictogramme, mais pas en plaçant le nouveau panneau proposé.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Dekoster fait remarquer qu'il faut éviter qu'une profusion de panneaux ne sème la confusion. Monsieur Van Coillie partage cet avis: si la place de parking n'est pas peinte en bleu, le conducteur sait-il qu'il ne peut y stationner ? Cela doit être explicitement mentionné dans le code de la route. Monsieur Van Coillie demande à quel moment la police intervient lors de tels différends et quelles sont les mesures prises.

Madame De Boeck est d'accord sur la nécessité de s'intéresser au problème de ces places de parking, mais les panneaux de sensibilisation ne doivent, selon elle, pas être repris dans le code de la route.

Monsieur Herbert suggère de mener une campagne impliquant les grandes surfaces. Occuper à tort des places de parking réservées aux personnes moins valides est très dérangent. Un membre du personnel de la grande surface pourrait, par exemple, effectuer des contrôles en vue de garantir le respect des places de parking réservées. Il peut être intéressant d'examiner comment les autres pays européens gèrent cette problématique.

Monsieur Caelen n'est pas pour une peinture systématique des places de parking réservées. Parfois, la personne handicapée demande également l'aménagement d'une telle place devant son domicile. En cas de déménagement fréquent, la place de parking réservée et le panneau de signalisation suivent-ils également la personne ? Par ailleurs, à Bruxelles, une place de parking sur 50 devrait être réservée, ce qui est irréalisable tant en Flandre et en Wallonie qu'à Bruxelles.

Monsieur Wagelmans indique qu'en cas de procédure d'enlèvement d'un véhicule, il est souvent difficile de déterminer s'il s'agit d'une procédure administrative ou judiciaire. La rétribution des services de remorquage est également sujette à discussion: si le contrevenant ne paie pas, le parquet doit avancer la somme. Des directives concernant l'occupation illégitime de places de parking devraient être définies. Il s'agit d'une mission pour le Ministère de l'Intérieur.

Le Président conclut que la CFSR est sensible à cette problématique touchant les personnes moins valides, mais que cette proposition de loi va à l'encontre de la volonté de réduire le nombre de panneaux en vue de la simplification routière. La CFSR propose qu'un message de sensibilisation soit intégré dans une campagne, mais qu'il ne s'inscrive pas dans l'objectif d'information des panneaux de signalisation. Des contrôles approfondis et des sanctions efficaces sont nécessaires au respect optimal de telles places de parking. L'IBSR est prêt à créer une brochure sur ce thème. L'association de Parents d'Enfants Victimes de la Route propose de coordonner la campagne en menant également une action auprès des exploitants de grandes surfaces.

2. Proposition de résolution visant à mieux prendre en compte les intérêts des cyclistes dans le règlement général sur la police de la circulation et de l'usage des voies publiques. (52 0089/001)

Le Président donne la parole à Madame Guillaume. Elle signale que le code de la route comporte un article ambigu concernant la circulation de front des cyclistes se déplaçant en groupe. Il n'est pas clair si les cyclistes tirant une remorque peuvent ou non rouler à deux de front. Le groupe de travail "simplification routière" se penchera sur cette formulation.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Le Président conclut que la CFSR confirme l'intérêt de la première disposition (rouler à deux de front) en vue d'une meilleure protection des cyclistes, si ce n'est que son libellé prête à confusion. La CFSR remet un avis positif sur le contenu mais propose que le groupe de travail "simplification routière" se charge de reformuler l'article en vue d'une plus grande clarté. Concernant la deuxième disposition, les conditions d'âge, de poids et de nombre de personnes ont déjà été rectifiées par l'Arrêté Royal du 9 mai 2006 (M.B. 19 mai 2006).

3. Proposition de loi modifiant l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne le permis de conduire motocyclette. (52 0091/001)

Le Président donne la parole à Madame Guillaume qui déclare qu'il faut pouvoir distinguer clairement le moniteur du candidat. Ceci vaut également pour les deux véhicules, éventuellement via la mention "moto école" au lieu de "auto école".

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Herbert remarque que la voiture suiveuse n'a pas la possibilité de suivre la moto dans les embouteillages, lorsque celle-ci remonte la file de voitures.

Monsieur De Meûter a du mal à adhérer à cette proposition qui ne reflète pas l'opinion des auto-écoles. Par ailleurs, le code de la route est déjà suffisamment complexe. Il faut éviter d'y rajouter toute une série de petites règles. Monsieur Steegmans ne voit pas non plus l'intérêt de cette proposition et signale qu'il faut également tenir compte des candidats optant pour la filière libre. Monsieur Chiers est lui aussi opposé à cette proposition: une plus grande visibilité implique plus de stress pour le motard. Monsieur Herbert estime, par ailleurs, que l'on crée une situation artificielle.

Monsieur Quoirin estime qu'il s'agit plutôt de revoir la procédure d'examen et que le problème doit être abordé à ce niveau. Pour l'instant, l'examineur est obligé de suivre le candidat en voiture, alors qu'il aurait plus facile à moto. Le fait de suivre le candidat à moto ne pose pas vraiment de problèmes au niveau de la constatation des erreurs commises par le candidat.

Le Président conclut que la CFSR considère que le problème est mal posé. La procédure d'examen n'est pas connue par la plupart des conducteurs et n'est pas suffisamment signalée pendant l'épreuve sur la route. L'interdiction qui est posée par la proposition de loi est dès lors excessive et difficilement contrôlable. La CFSR remet un avis négatif et recommande que des efforts soient réalisés en matière de visibilité de la situation d'examen et des deux véhicules impliqués et qu'il y ait une information précise destinée au grand public, sur la manière dont se déroule la procédure. La CFSR propose également que soit envisagé la possibilité de réviser le déroulement de l'examen, en permettant notamment que l'examineur tienne son rôle à moto. La CFSR demande au groupe de travail "Deux-roues motorisées" de la CFSR de se pencher sur la question et de présenter des recommandations plus précises en cette matière.

4. Proposition de résolution visant à l'adaptation des aménagements de voirie afin d'augmenter la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés. (52 0093/001)

Le Président donne la parole à Madame Guillaume. Sur certaines voiries, ces normes techniques posent encore des problèmes mais au niveau régional, les normes sont claires. En fait, la distance à respecter entre les lignes du passage zébré est déjà incluse dans la disposition relative aux dimensions du passage zébré proprement dit.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Loyaerts déclare que ces normes sont fixées au niveau fédéral. Il y a trop peu de contrôles sur les chantiers. Les normes existent, les textes également. L'ajout d'un texte supplémentaire n'apportera pas grand-chose.

Monsieur Steegmans remarque que le problème se situe au niveau local. Les normes européennes ne tiennent pas compte des motards, ce qui fait que les voiries locales ne les appliquent pas. Par ailleurs, des groupes de lobbying tels que le secteur du béton jouent un rôle important en cette matière.

Monsieur Dekoster déclare que les Régions doivent stimuler les communes. Pour ce qui concerne les passages zébrés, ceux-ci sont entourés de lignes peintes en rouge mais certaines communes appliquent des variantes et font l'impasse sur les lignes. Monsieur Loyaerts réplique que les marques rouges ne sont pas nécessairement peintes.

Le Président conclut que ce type de normes, bien que pouvant être fixées au niveau fédéral, ressortent principalement d'une compétence régionale et découlent de directives européennes. Les normes introduites par la proposition de loi sont déjà prévues et en cours d'adaptation (notamment le remplacement progressif des rails de sécurité pouvant aggraver les conséquences des accidents). La CFSR remet un avis négatif sur la proposition de loi mais souligne l'intérêt d'assurer la prise en compte de la sécurité de tous les types d'usagers de la route. La CFSR souhaite également que l'on veille à réaliser des audits de la sécurité routière par un organisme indépendant, lors de tout aménagement de nouvelles voiries ou modification importante de voiries existantes. La CFSR rappelle l'existence de la brochure "Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure à l'attention des gestionnaires de voiries".

5. Proposition de loi modifiant l'Arrêté Royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules afin d'instaurer l'obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs et les quadricycles à moteur. (52 0149/001) – Proposition de loi modifiant l'Arrêté Royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules. (52 0459/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Auwaerts. Les cyclomoteurs qui ne sont pas immatriculés sont difficilement contrôlables, sans parler du fait que les plaques d'immatriculation des quadricycles diffèrent de celles des cyclomoteurs. L'immatriculation est fixée par AR du 20/07/2001: la notion de "véhicule" devrait s'étendre ici aux cyclomoteurs de classe A et aux cyclomoteurs de classe B. Les statistiques font mention de 16 accidents par jour impliquant des cyclomoteurs, surtout parmi les jeunes conducteurs. Le risque d'accident chez les cyclomotoristes est cinq fois plus élevé. La revue Via Secura a récemment abordé le problème des cyclomoteurs trafiqués qui touche 69 % des cyclomoteurs de classe A. Pour les cyclomoteurs de classe B, ce pourcentage atteint même 78 %.

Ces propositions sont analysées par la CFSR.

Monsieur Auwaerts indique que le SPF Mobilité est favorable à une immatriculation mais qu'il faut un budget et des effectifs. Une banque de données relatives aux immatriculations devrait être mise en place d'ici 2010. Les quads (All Terrain Vehicle) posent un problème supplémentaire: ils peuvent soit être immatriculés comme

automobile, soit comme moto. Monsieur Van Coillie ajoute que les ATV qui ne sont pas immatriculés sont considérés comme des motos de classe B. Par ailleurs, les ATV peuvent également être immatriculés comme véhicule agricole et ne nécessitent donc pas le port d'un casque. D'après Monsieur Wagelmans, le problème est donc plus profond et doit être traité séparément.

Monsieur Herbert est d'avis qu'il faudrait prévoir, pour les cyclomoteurs, un système séparé qui puisse être intégré. Monsieur Auwaerts partage ce point de vue. Un tel système permet aux services d'ordre de déterminer plus facilement s'il s'agit d'un cyclomoteur ou d'une moto.

Monsieur Wagelmans déclare que la police locale est favorable à un tel système et qu'Assuralia est occupé à mettre en place une banque de données de ce type (Veridas) pour les véhicules non assurés. Cette banque de données, pratiquement opérationnelle, est déjà testée dans 12 zones pilotes.

La FEBIAC (Monsieur De Meûter) est, elle aussi, favorable à un tel système et se demande pourquoi cette banque de données ne pourrait pas être mise en place plus rapidement. L'immatriculation des ATV ne doit pas faire l'objet d'un traitement isolé. Monsieur Steegmans ajoute que l'on peut directement envisager l'étape suivante, à savoir l'alignement des exigences techniques.

Monsieur Dekoster veut être certain que cette immatriculation n'entraînera pas de taxation supplémentaire. Les pocket bikes peuvent éventuellement aussi être repris dans la proposition: ils sont interdits mais néanmoins utilisés.

Le Président récapitule que la CFSR soutient cette proposition de loi qui contribuera effectivement à une plus grande responsabilisation des conducteurs de cyclomoteurs, à un meilleur contrôle du respect des règles concernant la puissance autorisée et la vitesse de ces véhicules, et à un meilleur traitement des litiges par les compagnies d'assurance. La CFSR remet donc un avis positif, sans distinction des textes soumis, en précisant toutefois que cette augmentation du nombre d'immatriculations au sein du SPF Mobilité et Transports demande d'accroître les moyens humains et financiers mis à la disposition de cette administration. La CFSR recommande par ailleurs de veiller à garantir la lisibilité des marques d'immatriculation dans le cadre du contrôle de vitesse et de s'assurer que les plaques permettent d'identifier immédiatement la classe du véhicule (cyclomoteur A, B...). Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007, la CFSR avait déjà recommandé l'introduction de plaques d'immatriculation pour cyclomoteurs et avait insisté sur la nécessité de lutter de cette façon contre les « cyclomoteurs trafiqués » qui sont à l'origine de bon nombre d'accidents impliquant des jeunes (cf. recommandation 5.12, rapport de la CFSR, 12 mars 2007).

6. Proposition de loi modifiant l'article 11 de l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. (52 0249/001)

Le Président donne la parole à Madame Toro qui explique le principe de cette proposition. Celle-ci consiste à relever à 130 km/h la vitesse autorisée sur les autoroutes, sauf en cas de précipitations ou autres situations graves où elle serait

limitée à 110 km/h et en cas de visibilité inférieure à 50 mètres où elle serait limitée à 50 km/h. Cette proposition de loi prévoit, par ailleurs, une limitation à 80 km/h sur les autres voies publiques.

Madame Toro signale plusieurs éléments à prendre en compte lors de l'analyse de cette proposition. Le postulat de départ est que la vitesse a un impact négatif sur le nombre de tués sur les routes en Belgique. Toutefois, selon les arguments de la proposition de loi, il faudrait tenir compte du fait que les conducteurs ne respectent généralement pas la vitesse maximale autorisée. Il est également prétendu que les autoroutes sont les voies les moins meurtrières et qu'une comparaison avec l'étranger (France et Autriche) révèle que le 130 km/h n'entraîne pas nécessairement une aggravation de la situation.

Compte tenu de la situation actuelle de la sécurité routière en Belgique et en particulier sur autoroutes (voir le projet de rapport de l'ETSC), l'IBSR s'oppose à cette proposition de loi. Une élévation de la vitesse maximale autorisée à 130 km/h entraînerait une hausse de la vitesse moyenne, ce qui équivaut à plus de tués par an sur les autoroutes. Il faut également se méfier des comparaisons avec l'étranger car la situation peut varier selon le pays (différences sur le plan de l'infrastructure, de la fréquence des accès et des sorties, de la fréquence des contrôles de police...). Une vitesse maximale plus élevée se traduit également par une augmentation de la distance de freinage. Par ailleurs, une élévation de la vitesse autorisée n'entraîne pratiquement pas de gain de temps (3'50" minutes de gagnées sur un trajet de 100 km à 130 km/h au lieu de 120 km/h). En outre, une hausse de la vitesse maximale implique de plus grandes variations de vitesse. Enfin, une consommation plus élevée de carburant produit plus d'émissions polluantes.

Cette proposition est considérée par l'IBSR comme contre-productive pour la sécurité routière. Vu les derniers chiffres en matière de mortalité (1069 en 2006) et les objectifs pour 2010 (750) et 2015 (500), la Belgique ne peut pas s'engager dans cette voie.

Le Président invite les membres à réagir à cette proposition.

Monsieur Herbert signale qu'en France, il existe également des autoroutes non-payantes où la vitesse est limitée à 110 km/h. D'après Monsieur Loyaerts, ceci doit être nuancé en ce sens qu'il ne s'agit pas d'autoroutes au sens strict du terme. D'après Monsieur Van Coillie, le facteur déterminant qui fait toute la différence est le fait que les autoroutes en France ne comptent que deux bandes de circulation contre trois en Belgique. Ces différences infrastructurelles sont à l'avantage des équipements belges. En France, la situation est vivable grâce aux nombreux contrôles et non aux limitations de vitesse, à la distance de freinage, etc. D'après Monsieur Van Coillie, il s'agit en soi d'un faux argument. Ce sont plutôt des facteurs tels que le type de voie, les conditions atmosphériques et autres qui jouent un rôle crucial. Monsieur Wagelmans enchaîne en disant qu'en matière de contrôles, la police en est à sa capacité maximale. Les caméras digitales représentent une solution mais le traitement automatique n'est pas encore au point (contrairement à la France). En matière de politique criminelle, la police procède chaque année à 2.800.000 perceptions immédiates. Monsieur De Meûter partage l'avis de Monsieur Van Coillie. Il estime que la flexibilisation et l'automatisation sont indispensables.

Monsieur Dekoster remarque qu'en Allemagne, un abaissement de la vitesse sur autoroutes est obtenu via des panneaux mobiles indiquant la vitesse inférieure à respecter.

Monsieur Deblaere signale une légère baisse du nombre de tués sur les autoroutes. Par ailleurs, il faut également tenir compte de situations qui entraînent un ralentissement du trafic, tels les embouteillages. Le système actuel de vitesse corrigée fait que l'on ne verbalise pas en dessous de 130 km/h. Il s'agit à présent de débattre en profondeur de la vitesse variable.

Monsieur Loyaerts est d'avis que diverses mesures doivent être prises avant de pouvoir poser des bases théoriques. Qu'entend-on par précipitations ? Comment déterminer que la visibilité ne dépasse pas 50 mètres ? Ces conditions atmosphériques inciteront certains à lever le pied, d'autres non. Ceci entraîne à nouveau des différences de vitesse et donc des situations dangereuses.

Monsieur Chiers n'est pas contre une différenciation mais, dans ce cas, plutôt une différenciation 120 km/h – 100 km/h. Il renvoie aux Pays-Bas qui appliquent même une différenciation 100km/h – 80 km/h. D'après Monsieur Chiers, 130 km/h ne véhicule pas le bon message. Monsieur Herbert lui non plus n'en voit pas l'utilité: le gain de temps est minime donc pourquoi faudrait-il relever la vitesse autorisée ? La sécurité routière doit constituer le fil rouge de la discussion. Monsieur Herbert est d'accord avec la remarque formulée par Monsieur Chiers.

Monsieur Populier remarque que les usagers ne sont pas demandeurs d'une hausse de la vitesse autorisée mais bien d'une plus grande variabilité via la signalisation variable. Il vaut mieux maintenir les règles que tout le monde connaît. Il plaide pour un renforcement des contrôles, sans vouloir stigmatiser la police.

Monsieur Auwaerts plaide pour une mobilité durable.

D'après Monsieur Herbert, le risque subjectif de se faire prendre ainsi que l'évaluation subjective de la situation jouent un rôle important. La variabilité de la vitesse peut inciter le gestionnaire de voiries à tenir compte de certains éléments. Monsieur Steegmans remarque qu'en Belgique, les panneaux variables fonctionnent toujours à l'aide d'une minuterie, qui est un système dépassé.

Le Président conclut que la CFSR, sur la base d'arguments scientifiques fournis par l'IBSR, estime qu'une élévation de la limitation de vitesse sur autoroute contribuera inévitablement à un taux de mortalité plus élevé (estimation d'environ 30 décédés 30 jours supplémentaires par an). La Belgique doit avant tout tenir compte de la situation particulièrement préoccupante de l'insécurité routière et, plus précisément, des derniers chiffres de mortalité (1069 en 2006). La Belgique se situe toujours en 2006 parmi les pays européens (Europe des 15) les moins performants, et ceci également en ce qui concerne la sécurité routière sur les autoroutes (cf. rapport ETSC). La Belgique est également tenue par des objectifs clairs de réduction du taux de mortalité (750 en 2010 et 500 en 2015). Quant à la limitation à 50 km/h en cas de visibilité inférieure à 50 mètres, la CFSR émet également un avis négatif, considérant les difficultés d'évaluation et préférant l'application de l'article 10.1.1° du Code de la

route qui oblige le conducteur à adapter sa vitesse, notamment en fonction des conditions climatiques. La CFSR recommande l'installation de panneaux à signalisation variable afin d'imposer aux usagers des limitations de vitesse adaptées aux circonstances. Une augmentation de la vitesse produit par ailleurs plus d'émissions polluantes, ce qui va également à l'encontre des préoccupations actuelles. La CFSR remet donc un avis négatif sur l'ensemble de la proposition de loi.

7. Proposition de résolution relative à la formation à la conduite automobile (52 0392/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Auwaerts. L'ancienne réglementation relative au permis de conduire n'offrait ni structure ni contrôle des guides, d'où cette proposition de résolution. La proposition réclame davantage de structure et de comptabilité. Les cas contestables doivent désormais être évités et le candidat ne doit pouvoir changer de guide que dans des cas exceptionnels, sans quoi, la commune peut difficilement procéder à une vérification. Ceci vaut également pour le nombre de candidats. La réglementation actuelle, plutôt souple, doit être remplacée par une version plus stricte.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Auwaerts déclare que le SPF Mobilité et Transports est favorable à cette proposition qui ne se focalise que sur une partie de la formation à la conduite. C'est toute la formation qui devrait être revue. Monsieur Derweduwen souligne également la nécessité de réévaluer celle-ci. Monsieur Quoirin estime, lui aussi, que le programme d'apprentissage doit être traité dans son intégralité (examen et formation).

Monsieur Steegmans demande s'il ne faut pas tenir compte du nouveau permis de conduire européen qui entrera en vigueur en 2012. Il s'agit d'éviter que la formation à la conduite ne doive à nouveau être réévaluée en 2011. Monsieur Auwaerts affirme que cela concerne principalement l'examen et, dans une moindre mesure, la formation à la conduite. Monsieur Herbert indique que le but est d'éviter une concurrence déloyale. Le texte ne fait pas mention de l'évaluation qualitative des guides.

Madame De Boeck adhère également à la proposition. Une limitation du nombre de guides représente un avantage pour les candidats. Le Gezinsbond est également favorable à la prorogation de la durée minimum. La proposition doit donc être considérée dans un cadre plus large. La relance du groupe de travail est considérée comme positive et le Gezinsbond souhaite vivement y participer.

Monsieur Chiers se dit favorable à la proposition. Le volet pratique ne doit, en effet, permettre aucun abus. Auparavant, un candidat pouvait s'exercer trois ans, représenter l'examen théorique et rouler à nouveau sans permis pendant trois ans. Monsieur Chiers est également favorable à la relance du groupe de travail.

C'est également le cas de Monsieur Van Coillie qui souhaite néanmoins attirer l'attention sur la nécessité d'examiner de plus près la qualité de la formation en filière

libre. Monsieur Auwaerts plaide lui aussi pour un contrôle de la filière libre: depuis que le nom du guide ne doit plus être mentionné sur le permis de conduire, de nombreuses personnes du circuit se sont mises à travailler à leur compte. La continuité et la structure sont les deux maîtres-mots de l'accompagnement. La Norvège en est un bel exemple. Là-bas, les candidats ont deux guides: un pour la formation et l'autre pour l'évaluation. Nous devons opter pour une formation nécessitant un maximum d'expérience. Le nombre d'heures (18h) de formation à l'issue desquelles le candidat peut rouler seul est trop réduit, il doit au moins être doublé.

Monsieur Caelen est pour une valorisation des brevets des moniteurs d'auto-école. Actuellement, le niveau des auto-écoles et des circuits agréés est en baisse. La proposition doit également s'intéresser à l'encadrement des auto-écoles.

Le Président résume le point de vue de la CFSR: cette proposition de loi comble certaines lacunes de la législation actuelle en matière de formation à la conduite. La CFSR estime qu'une évaluation plus globale devrait toutefois être réalisée car de nombreuses questions restent ouvertes (étalonnage des appareils afin de contrôler la limite du taux d'alcool à 0,2 ‰ durant la période d'apprentissage, évaluation des guides...). A cette fin, la CFSR demande de confier la mission d'évaluation de la formation à la conduite à un groupe de travail "formation à la conduite" de la CFSR, afin de remettre des recommandations concernant l'ensemble de la problématique.

8. Proposition de résolution visant à protéger le patrimoine culturel, à promouvoir la sécurité routière et à préserver l'espace public (doc 52 0417/001)

La CFSR considère que cette matière ne relève pas de ses compétences (préoccupation de santé publique et de mobilité plutôt que de sécurité routière) et ne remet dès lors aucun avis. La CFSR reste toutefois attentive à l'évolution de la "citizen car" qui combine les critères environnementaux aux critères de sécurité routière.

9. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en vue de supprimer les exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité (52 0458/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Tant qui déclare que, sur le plan du contenu, la proposition comporte deux volets. Le premier concerne la suppression de toutes les exceptions, sauf une. Le second porte sur la révision de la procédure pour la seule exception restante, à savoir une exemption pour raisons médicales graves. L'appréciation des exceptions reviendrait au CARA, un département de l'IBSR.

Monsieur Tant expose le point de vue de l'IBSR. L'Institut soutient la proposition, mais de façon nuancée. L'IBSR ne souhaite pas prendre position sur la suppression de l'exception pour les véhicules prioritaires avant d'avoir consulté les représentants des services de police et des pompiers. Cela dit, la sécurité routière prime sur le confort. Par conséquent, l'IBSR est favorable à la suppression des exceptions (donc

des exemptions). La police a, en effet, un rôle d'exemple. L'IBSR soutient le second volet de la proposition de loi. Opérer une nette distinction entre le rôle du médecin traitant, d'une part, et du médecin concluant, d'autre part, permet d'arriver à une plus grande objectivité et évite que les patients ne fassent leur "shopping" lorsqu'ils doivent choisir un médecin. Pour l'appréciation des exceptions, une expertise tant médicale que technique s'impose. Le CARA applique une procédure similaire pour l'évaluation et l'appréciation de l'aptitude à la conduite. Il possède donc l'expertise et les possibilités requises tant sur plan structurel et procédural que sur le plan du contenu.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur De Meûter craint que la procédure ne se complique et demande s'il existe des statistiques concernant les accidents avec et sans port de la ceinture. Monsieur Tant répond que de telles statistiques n'existent pas car les possibilités d'enregistrement font défaut. Cette proposition de loi vise la suppression des exceptions. Elle prévoit donc une simplification de la procédure, et non le contraire.

Monsieur Wagelmans demande, pour des raisons de sécurité, que le transfert de personnes dans un véhicule inadapté bénéficie d'une exemption permanente.

Monsieur Deblaere ne souhaite autoriser aucune exception. La police, les pompiers et les autres services prioritaires ont un rôle d'exemple en toutes circonstances. Leur mission première est, en effet, d'arriver indemnes sur place. Le SPF Mobilité partage ce point de vue. Il indique par ailleurs que les nombreuses dérogations octroyées en Belgique font l'objet de critiques et de méfiance au niveau européen.

Le Président conclut que la CFSR soutient le principe de suppression des exceptions existantes au port obligatoire de la ceinture de sécurité, en raison de l'évolution technologique et du confort des dispositifs actuels. Le CARA confirme la pertinence de maintenir la seule exception pour des raisons médicales. La CFSR remet donc un avis positif. La CFSR propose également que cette proposition de loi soit transmise au groupe de travail "simplification routière" de la CFSR, afin de traiter la problématique dans une approche globale.

10. Proposition de loi modifiant l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne l'emploi des feux de croisement de jour. (052 0460/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Lemaire. Un avis sur les FRD (Feux de Roulage Diurnes), basé sur une étude de littérature de la situation dans plusieurs pays, et formulé en septembre 2005 vient d'être actualisé. En Belgique, la mesure en matière de FRD s'applique aux motards. Une généralisation à tous les véhicules fait l'objet de discussions depuis déjà 20 ans. L'IBSR propose de lancer un projet pilote d'une durée de six mois afin d'évaluer l'impact des FRD en Belgique.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Auwaerts estime que cette proposition fait l'impasse sur un élément important, à savoir le point de vue de la Commission européenne. Celle-ci reste opposée à cette mesure et craint les effets des FRD sur la visibilité de l'utilisateur faible. Certaines études font également mention de résultats défavorables. Malgré le manque de bases scientifiques uniformes, les Pays-Bas souhaitent introduire cette mesure. Le SPF attend la parution de nouvelles études scientifiques faisant état de résultats positifs ainsi qu'une nouvelle législation. Monsieur Steegmans rejoint ce point de vue étant donné qu'il n'existe pas encore de consensus à propos des effets sur la sécurité routière. Cet avis est également partagé par Monsieur Van Coillie.

Monsieur Steegmans estime que ce n'est pas la voiture qu'il faut rendre plus visible mais bien l'utilisateur faible. Monsieur Dehaye partage cet avis. D'après Monsieur Auwaerts, c'est tout le contraire. Monsieur Steegmans dresse un bref aperçu historique de l'introduction des FRD au sein et en dehors de l'Europe (voir document): Les FRD ont été abandonnés sous la pression des Nations Unies et en vertu des normes de Kyoto et on parle plutôt de dedicated highlights. D'après Monsieur Herbert, la pression exercée par l'industrie automobile joue également un rôle important en la matière. Monsieur Auwaerts ajoute que ce sont les Nations Unies et la Commission européenne qui décident pour l'Europe et non l'Europe elle-même.

Monsieur De Meûter déclare que cela n'a pas de sens d'améliorer la sécurité d'un groupe d'utilisateurs au détriment d'un autre. Il n'existe pas suffisamment d'études scientifiques qui prouvent que les FRD améliorent réellement la sécurité routière. Il est impossible de prendre des décisions sans fondement scientifique. En Autriche, une étude a été menée sur les effets des FRD. Monsieur Lemaire signale que cette étude ne repose pas sur des bases fondées et précise que le gouvernement autrichien a interprété cette étude de manière assez libre.

Monsieur Chiers est assez négatif par rapport à cette proposition. Il estime, en effet, que mener un projet pilote sur une période de six mois est trop court ou même superflu.

D'après Monsieur Dekoster, il n'est pas évident d'établir une comparaison entre les pays. Ainsi, par exemple, les conditions atmosphériques en Suède sont totalement différentes de celles des pays du Sud.

Madame Guillaume craint que les FRD n'aient également un effet négatif sur la sécurité routière. En cas d'enfants traversant la route par exemple, il devient plus difficile d'établir un contact visuel avec le conducteur.

Monsieur Deblaere estime qu'il est difficile, pour la police fédérale, de prendre position en la matière. Monsieur Wagelmans propose le port de vestes fluorescentes en vue d'améliorer la visibilité des motards. L'uniforme de motard de la police locale est rouge/orange pour une bonne visibilité.

Monsieur Dewilde signale que si l'usage des FRD augmente la consommation de carburant, leur introduction véhicule un message contradictoire. Monsieur Auwaerts précise que certains FRD entraînent une consommation de carburant moins élevée que d'autres.

Le Président reprend le point de vue de la CFSR. Elle a pris acte du rapport préparé par l'IBSR qui synthétise les recherches sur l'impact des feux de croisement de jour sur la sécurité routière. Bien que les résultats des études semblent positifs, les associations représentant les usagers faibles font part de leurs craintes quant à une sous-évaluation dans les études, des effets négatifs pour les usagers faibles. L'utilisation des feux de croisement de jour pourrait réduire la visibilité des motards et des cyclistes, empêcherait les piétons et surtout les enfants, d'établir un contact visuel avec le conducteur d'une voiture (alors que les chiffres de mortalité des usagers faibles se sont récemment dégradés en Belgique), et irait à l'encontre d'une réduction de la consommation d'énergie. De nouvelles études sont en cours dans des pays autres que les pays scandinaves (où cette disposition trouverait davantage de pertinence). C'est pourquoi la CFSR remet un avis négatif et recommande d'attendre les résultats de ces dernières recherches.

11. Proposition de résolution relative à la modification de l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en vue d'améliorer le transport non prioritaire de malades et d'accroître la sécurité juridique lors de l'exécution des missions prioritaires en général. (52 0480/001)

Le Président donne la parole à Madame Guillaume. La question est de savoir si, outre les bus (et les taxis), il faut également autoriser d'autres véhicules à circuler sur les voies réservées aux bus.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Derweduwen estime qu'il s'agit d'une autorisation non fondée.

Madame Guillaume est d'avis que seuls les cyclistes doivent être autorisés à circuler sur les bandes bus pour des raisons de sécurité.

Monsieur Van Coillie ne partage pas cet avis. Le but des voies réservées aux bus est de permettre aux véhicules de circuler en site propre mais la capacité de ces voies n'est pas totalement exploitée (par exemple aux endroits où le bus ne passe que toutes les 30 minutes). Touring est donc favorable à cette proposition, pour autant qu'elle ne nuise pas à la mobilité à des bus. Si on autorise certaines catégories à y circuler, il faut qu'elles soient aisément identifiables.

Monsieur Wagelmans plaide pour des règles simples et claires.

Le Président conclut que cette proposition de loi soulève un problème de rentabilité économique plutôt que de mobilité et de sécurité. Les voies réservées aux bus doivent garder leur vocation première et le cumul des exceptions risque de nuire à leur efficacité. Par ailleurs, la signalisation des sites propres des trams est adaptée à la direction non modulable de ce type de transports et produirait des croisements dangereux dans certains carrefours. La CFSR remet donc un avis négatif sur l'ensemble de la proposition de loi.

12. Proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en vue d'accorder des facilités de stationnement aux professionnels de la santé lors des visites à domicile (52 0487/001)

La question qui se pose est de savoir si, en matière de règles de stationnement, il faut prévoir une exception pour les médecins.

Le Président invite les membres de la CFSR à réagir à cette proposition.

Monsieur Herbert émet une remarque quant à la formulation de la proposition "...ne constitue aucun danger pour les usagers de la route". Selon Monsieur Herbert, cette formulation fait également allusion au stationnement sur un passage pour piétons. Ceci doit donc également transparaître dans la formulation.

Madame De Boeck estime que si la loi précise que le stationnement ne peut constituer un danger pour les usagers de la route, c'est pour les usagers de la route, c'est pour des raisons de sécurité. On ne peut donc prévoir une exception pour les médecins. Monsieur Wagelmans soulève également les problèmes rencontrés par la police lorsqu'elle verbalise les médecins pour stationnement fautif. Les médecins invoquent trop souvent le secret professionnel comme excuse et la police ne peut donc pratiquement rien faire. Monsieur Deblaere est, lui aussi, défavorable à la proposition. Messieurs Wagelmans et Bertrand estiment que le stationnement des médecins peut être réglementé par le biais d'une carte communale de riverains. Monsieur Auwaerts partage cet avis. Cette problématique ne doit donc pas être traitée à l'échelon fédéral.

Monsieur De Wilde fait remarquer que le texte peut entraîner des abus. Un médecin peut apposer de manière permanente et ostentatoire une croix rouge sur son véhicule sans pour autant en être le seul conducteur.

Le Président conclut que la CFSR considère que la problématique abordée par la proposition de loi relève davantage du pouvoir local. La CFSR souhaite néanmoins rappeler que si le stationnement ou l'arrêt sont initialement interdits, c'est qu'ils présentent un danger; elle ne peut dès lors être favorable à des facilités qui ne sont pas garantes de la protection des usagers faibles.

### **Date de la prochaine réunion**

La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière se réunira à nouveau le 20 mars 2008. Monsieur Chiers signale que c'est également à cette date qu'aura lieu la Journée de la Courtoisie sur la Route. Les résultats d'une étude sur cette thématique seront publiés. Monsieur Chiers propose que cette étude soit également soumise à la CFSR lors de la réunion du 20 mars.

Le Président marque son accord sur la proposition de Monsieur Chiers, remercie les membres et clôture la séance.