



IBSR – CFSR

**Réunion plénière CFSR
Bruxelles – SPF Mobilité et Transports (City Atrium)
le 20 décembre 2010 de 14h à 16h**

Personnes présentes et excusées : voir annexe 1.

Monsieur Martin Van Houtte, administrateur délégué de l'IBSR, préside la réunion.

1. Approbation du compte rendu de la réunion du 27/10/2010

Le projet de compte rendu de la réunion du 27 octobre 2010 est approuvé moyennant la prise en compte des remarques émises par Bruno Didier.

2. Méthode de travail proposée

La CFSR veut arriver à une série de recommandations qui, selon les membres, auront le plus d'impact dans les meilleurs délais. Ces derniers mois, 5 groupes de travail se sont réunis selon la méthodologie convenue. Ils ont répertorié, pour chaque groupe cible prioritaire, des mesures supposées avoir un impact important sur la baisse du nombre de tués et de blessés graves.

Parmi cet ensemble de mesures, Miran Scheers, Werner De Dobbeleer, Marc Broeckaert et Peter Silverans ont formulé une première série de projets de recommandations en se basant sur les mesures considérées comme les plus importantes par les groupes de travail. Le président remercie les collaborateurs de l'IBSR précités pour leurs efforts.

Ces projets de recommandations sont repris dans le document « Avant-projet de recommandations de la CFSR pour la période 2011-2014 », transmis au préalable aux participants.

Le président propose de passer en revue ce document. Au cours de la prochaine réunion, fixée au 20 janvier 2011, une deuxième série de projets de recommandations sera proposée. Ceux-ci tiendront compte des remarques au niveau de la méthode et du contenu formulées aujourd'hui.

Le président renvoie également au document de travail « CFSR- Groupes de travail 2010 » (Réunion CFSR du 30 novembre 2010), reprenant notamment des informations intéressantes sur la situation dans les autres pays d'Europe. Le but est que ces informations soient, d'une manière ou d'une autre, mises à la disposition des destinataires des recommandations.

Les participants à la réunion marquent leur accord sur la méthode de travail proposée.

3. Discussion et compte rendu de la réunion conformément à la structure du document

INTRODUCTION

Au niveau de l'introduction, le président souligne qu'il sera encore précisé que, dans ce document, la CFSR se prononce uniquement sur des aspects liés à la circulation routière. Le fait d'inciter les gens à opter pour d'autres moyens de transport peut également avoir un impact positif sur la réduction du nombre de victimes de la route.

Marc Vansnick demande qu'il soit également fait référence au dernier Programme d'Action européen en matière de Sécurité Routière, qui vise à réduire de moitié le nombre de tués entre 2010 et 2020. A ce propos, il s'agit de vérifier dans quelle mesure cet objectif s'accorde avec l'objectif de notre pays pour 2015.

Pour ce qui concerne le titre et le sous-titre du rapport « recommandations », il attire l'attention sur le fait que la prise des mesures prendra du temps et que leurs effets ne seront pas immédiatement perceptibles. Le « plus vite possible » ou le « zo snel mogelijk » qui figure dans le titre est ainsi relativisé.

Pour plus d'informations sur la politique européenne en matière de sécurité routière :
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/policy/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm

Miran Scheers précise que le rapport s'inscrira dans un cadre le plus exhaustif possible, qui reprendra notamment le « Decade for Road Safety 2010 – 2020 » des Nations Unies.

Marc Vansnick s'interroge sur l'attitude à adopter par rapport à l'objectif 2015. La baisse du nombre de tués à maximum 500 ne concorde probablement pas avec l'objectif de réduction de moitié d'ici 2020.

Le président demande à l'Observatoire pour la Sécurité Routière de fixer des étapes intermédiaires en fonction des données actuelles et du nouvel objectif à déterminer.

Rudi Wagelmans met en garde contre des objectifs en matière de politique criminelle qui ne sont pas réalistes pour la police locale. Ainsi, les objectifs actuels en matière de contrôles alcool posent déjà problème. Une concertation avec la police locale s'avère indispensable. Le président précise que le but est de formuler des recommandations aussi concrètes que possible, axées sur des objectifs et des engagements en matière de contrôles, sans être contraignantes.

Marc Vansnick fait référence aux discussions sur ce thème au sein de la Task Force. Les objectifs sont atteints, également ceux qui ont trait aux contrôles alcool.

Rudi Wagelmans ajoute qu'il y a bien un consensus sur une norme minimale en matière de contrôles, mais pas (encore) sur les objectifs fixés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière.

Theo Beeldens se demande pourquoi les objectifs ne sont pas exprimés en pourcentages par mode de transport.

Le président est d'avis que cette suggestion doit être prise en considération.

1. EDUCATION & SENSIBILISATION

1.1. Goals for Driver Education matrix + Graduated Driver Licensing system

Bernard Dehaye demande que la formation vélo soit également comprise dans la formation à la conduite. Une telle approche inciterait les automobilistes à faire preuve de la compréhension nécessaire vis-à-vis des cyclistes.

Marc Vansnick remarque que ce n'est manifestement pas le cas.

Pourtant, selon Bernard Dehaye, ce point est très important pour les cyclistes. Les automobilistes doivent également être, autant que possible, cyclistes, de manière à prendre conscience des risques encourus par ces derniers dans le trafic.

Selon Karel Van Coillie, les choses ne sont pas claires : s'agit-il d'une formation à la conduite par étapes qui débouche sur un permis de conduire ou de l'attribution par étapes d'un permis où les restrictions tombent les unes après les autres ?

Werner De Dobbeleer précise que les deux formes d'échelonnement sont liées. Au départ, on ne peut circuler sur la voie publique qu'accompagné d'un guide professionnel, ensuite on reçoit un permis provisoire assorti de restrictions avant de finalement obtenir un permis définitif à part entière.

Karel Van Coillie estime qu'il s'agit surtout d'acquérir de l'expérience dans le trafic.

Marc Vansnick demande de ne pas trop se focaliser sur les restrictions.

Le président estime qu'il ne faut pas trop rentrer dans les détails au niveau des recommandations. Bon nombre de modalités peuvent encore être abordées lors de la phase d'exécution.

1.2. Apprentissage tout au long de la vie

Pas de remarques.

1.3. Sensibilisation orientée vers les groupes cibles

Le président souligne qu'il faudra d'abord mener certaines études avant de pouvoir s'adresser de manière efficace à un groupe cible déterminé.

Pas d'autres remarques.

1.4. Formation continuée

Bruno Didier demande de ne pas mentionner les assureurs comme des financiers potentiels, surtout que l'on ne nomme pas d'autres secteurs qui pourraient cofinancer.

Marc Vansnick renvoie aux possibilités offertes par les chèques-formation.

Soit on dresse une liste élargie des financiers potentiels, soit on ne mentionne aucune forme de financement.

Le président conclut en précisant que les recommandations ne doivent, nulle part, mentionner les éventuels incitants financiers.

1.5. La sécurité routière dans la culture de sécurité au sein des entreprises

Bruno Didier estime qu'avec les plans quinquennaux en matière de prévention, les employeurs disposent déjà d'un instrument juridique pour protéger les travailleurs. La sécurité routière doit faire partie intégrante de ces plans. Il ne faut donc rien inventer, il suffit d'accorder davantage d'attention à la sécurité routière dans le cadre réglementaire existant. Nos recommandations mentionneront de préférence le cadre légal de référence de manière explicite.

Rudi Wagelmans signale que le contrôle des voitures d'entreprise se heurte souvent au fait qu'elles sont enregistrées au nom de l'entreprise. Il demande que ces dernières soient obligées de mentionner également, dans le dossier d'immatriculation, le nom de la personne physique qui dispose d'un tel véhicule.

Theo Beeldens pense que les entreprises sont contre étant donné que, dans ce cas, la voiture d'entreprise pourrait être taxée comme un avantage en nature. Les véhicules de service et les voitures d'entreprise sont des véhicules qui ont chacun un statut à part.

Rudi Wagelmans renvoie à l'article 67ter (Loi relative à la Police de la Circulation Routière), qui stipule que la personne morale doit communiquer le nom de la personne physique qui conduit la voiture d'entreprise. Ceci implique toutefois une surcharge de travail administratif que l'on préfère souvent éviter.

Marc Vansnick trouve que les remarques de Rudi Wagelmans relèvent plutôt de la politique criminelle ou de l'enforcement. Rudi Wagelmans demande une initiative législative en la matière.

Le président conclut en précisant que ce sujet sera abordé au point 5 du présent document (initiatives sur le plan législatif).

Michaël Reul rappelle que le comité paritaire 100 ne prévoit pas la possibilité de punir l'alcool au volant comme étant une faute grave, c.-à.-d. par un licenciement. Il souhaite que les chauffeurs professionnels qui ne respectent pas les règles de sécurité puissent être sanctionnés de manière efficace.

Le président renvoie également, à ce sujet, au point 5 du présent document (initiatives sur le plan législatif).

Patricia Courange signale que la Région de Bruxelles-Capitale octroie, à titre d'essai, des subsides aux entreprises qui font suivre des cours de sécurité routière à leurs employés dans le cadre d'un plan de déplacements entreprise. Ces cours sont donnés par l'IBSR.

2. ENGINEERING

2.1. Aménagements routiers qui prennent en compte les piétons et les cyclistes

Karel Van Coillie fait une remarque générale à propos de tous les aménagements routiers : les interventions visant à améliorer la sécurité routière ont également un impact sur le flux du trafic. Jusqu'où peut-on aller, par exemple, avec des principes tels que « ne jamais traverser plus d'une bande de circulation de manière non protégée », ou « équiper chaque carrefour de signaux lumineux offrant des phases sans conflit » ? Un équilibre s'impose.

Il estime, par ailleurs, que les problèmes de convivialité dans la circulation ne relèvent pas du champ d'action de la CFSR. Il s'enquiert également de la signification de la fonction de séjour.

Note du rapporteur : voir la définition reprise à l'article 2.48 du code de la route :

« Zone de séjour » : désigne une zone se composant d'une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour est considérée comme plus importante que la fonction de circulation.

« Fonction de séjour » consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement et les activités non motorisés.

« Fonction de circulation » consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement motorisés.

Le président confirme qu'il faut tendre vers un équilibre entre la « fluidité du trafic » et la « sécurité routière ».

Patricia Courange constate que la sécurité routière est trop peu souvent considérée comme une priorité. Elle doit toujours être prioritaire et les mesures qui l'accompagnent doivent avoir un caractère contraignant.

Formuler des recommandations qui n'engagent à rien ne suffit pas.

2.2. Equipement de sécurité pour tout type de véhicules

Marc Vansnick doute que les mesures concrètes énumérées telles que la boîte noire ou le chargement pertinent des camions puissent être comptées parmi l'équipement de sécurité passive des véhicules. Le texte doit être retravaillé sur ce plan. Il faut également s'intéresser aux équipements de sécurité active. Au fond, il y a beaucoup de mesures de ce genre dans le pipe-line, qui, à tort, ne sont pas abordées ici. Il serait bon de répertorier ces mesures. Il s'agit ici d'une matière qui relève de la compétence de l'UE.

(Note : ailleurs dans le débat, il a été convenu qu'une solution doit être trouvée au fait que les participants aux groupes de travail n'ont pas attribué de voix à certaines mesures parce qu'elles se trouvent déjà dans le pipe-line ou sont en cours de réalisation. Ces mesures doivent être mentionnées d'une manière ou d'une autre. Voir plus loin « Conclusion de la discussion »).

Karel Van Coillie remarque que les gestionnaires des voiries principales sont mentionnés ici à tort parmi les acteurs.

2.3. « Séparer ou mélanger » dans l'organisation du trafic cyclable et dans l'organisation de la circulation des poids lourds

Bernard Dehaye attire l'attention sur le fait que la séparation entre les cyclistes et les voitures est également essentielle.

Marc Vansnick intégrerait cette recommandation dans la première recommandation relative aux aménagements routiers qui prennent en compte les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, le principe « pas d'aménagements cyclables séparés jusqu'à 50 km/h » est trop théorique.

Le président confirme que les rapports entre les diverses mesures doivent encore être vérifiés, comme déjà précisé au sein des groupes de travail. Cela pourrait entraîner une nouvelle classification.

2.4. Aménagements routiers qui prennent en compte les motards et qui pardonnent les erreurs sur la route

Le président renvoie au concept global « *duurzaam veilig* » (en FR : sûr de manière durable). Est-ce que chacun réalise ce que cela implique et adhère à ce concept ?

(Note du rapporteur : voir notamment : <http://www.doormetduurzaamveilig.nl/>)

Theo Beeldens renvoie au vade-mecum de l'IBSR qui date de 2005 « Pour une meilleure prise en compte des motards dans l'infrastructure » comme ouvrage de référence. Mais il constate que les communes en tiennent à peine compte. Le MAG avait espéré que l'application de ce vade-mecum s'accompagnerait d'incitants financiers pour les communes.

Greta Remy pense que la capacité à pardonner les erreurs, visée par le « *duurzaam veilig* », relève d'un vaste concept qui convient parfaitement comme point de départ général. Il s'agit de prévoir un support auquel on peut rattacher toutes les mesures concrètes. Ceci dépasse le cadre des recommandations spécifiques aux motards.

Ce faisant, on s'écarte également des mesures proposées à l'automne 2010 par les différents groupes de travail.

Le président estime qu'il faut s'éloigner le moins possible des résultats des groupes de travail mais que la mise en place d'un cadre de référence peut s'avérer utile pour expliquer certaines mesures.

2.5. Promouvoir un ISA fermé

Stijn Van Cuyck estime qu'il y a une contradiction entre le fait que, d'une part, le système ISA est contraignant alors que, d'autre part, on en fait la promotion. Le texte manque de clarté.

Le président répond qu'il s'agit de *promouvoir* un système contraignant, et non d'imposer un système contraignant. Pour que cela soit possible, il faudra d'abord que le système fasse l'objet d'une adhésion suffisante.

Patricia Courange demande s'il ne serait pas indiqué de commencer par imposer un ISA fermé aux récidivistes.

Bruno Didier estime qu'il s'agit d'une mesure extrême. Il est préférable de ne pas parler uniquement de la forme la plus contraignante du système ISA. Les formes moins contraignantes du système ont plus de chances d'être acceptées.

Le président conclut en disant que le texte sera adapté en ce sens.

Patricia Courange demande également de tenir compte des résultats d'une étude française intéressante à propos d'ISA (=lavia = limitation adaptative de vitesse).

Voir aussi : http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/DP_LAVIA_01-10-03_1_cle749e41.pdf

Karel Van Coillie ne croit pas en un ISA contraignant. Il trouve primordial qu'il y ait des limitations de vitesse crédibles, ce qui est une condition essentielle pour ISA.

Theo Beeldens déclare que les motards sont totalement hostiles au système ISA ; un système basé sur le GPS qui réduit la vitesse est dangereux.

2.6. Gestion de la vitesse et réduction du volume de trafic

Bernard Dehaye signale que l'estimation de ce qu'est une vitesse crédible dépend du mode de transport, peut-être plus encore que du régime de vitesse prédominant.

Karel Van Coillie demande de supprimer la phrase contenant le terme « convivialité ». Cette demande est acceptée par l'assemblée.

Peter Silverans estime que les régimes de vitesse doivent être définis en fonction des principes du « duurzaam veilig » plutôt qu'en fonction de la crédibilité.

D'après le président, la « crédibilité » est une notion fort vague ; l'objectif est que les régimes de vitesse soient acceptés comme étant « adaptés à la situation ».

Greta Remy déclare que la notion de « crédibilité » doit encore être concrétisée, mais le concept a l'avantage d'offrir un cadre de référence.

Koen Van Wonterghem demande d'ajouter « l'amélioration de la convivialité » à la phrase précédente.

Le président rappelle l'objectif de base, à savoir axer les recommandations sur la réduction maximale du nombre de tués et de blessés graves dans le trafic.

Greta Remy attire l'attention sur le lien entre la sécurité et la convivialité : ainsi, la maîtrise du trafic de transit est également profitable à la sécurité routière. La convivialité et la sécurité ne sont pas des domaines séparés.

Karel Van Coillie reconnaît l'importance de la convivialité mais précise que les mesures présentées ici doivent être spécifiquement axées sur la sécurité routière.

Bernard Dehaye fait référence aux densités du trafic élevées qui constituent un problème de base pour les piétons et les cyclistes, certainement en agglomération. Il importe dès lors de tenter de réduire cette densité.

2.7. Signalisation des travaux routiers

Karel Van Coillie demande pourquoi il est spécifiquement fait référence aux camions.

Marc Broeckart répond que les camions constituent un risque supérieur à la moyenne lorsqu'ils sont impliqués dans des collisions par l'arrière.

Patricia Courange propose de mieux informer les chauffeurs de camions à propos des chantiers en cours.

3. ENFORCEMENT

3.1. Renforcer les risques objectif et subjectif d'être pris

Cette mesure a été abordée à plusieurs reprises par les divers groupes de travail.

Michaël Reul déclare que les amendes liées aux infractions commises par ses chauffeurs doivent être payées par l'employeur. Les chauffeurs ne réalisent donc pas suffisamment les conséquences de leurs infractions. Ils devraient être directement tenus pour responsables, surtout pour les infractions les plus graves.

Koen Van Wonterghem renvoie au droit du travail qui est déterminant en la matière. Par ailleurs, un employeur peut licencier un employé pour faute grave.

Karel Van Coillie s'enquiert de l'attitude des parquets, car la responsabilité civile des employeurs ne joue que lorsque chauffeur qui a commis l'infraction n'est pas connu.

Koen Ricour déclare que les procédures pénales devraient être adaptées.

Pour pouvoir organiser des contrôles renforcés, le personnel a besoin de davantage de moyens. Bref, bon nombre de conditions connexes doivent être adaptées pour pouvoir effectuer des contrôles plus intensifs et assurer un suivi effectif.

Marc Vansnick regrette que les mesures préconisées par les groupes de travail ne fassent pas référence aux recommandations détaillées de la Task Force Sécurité Routière (cf. la note cadre Sécurité Routière du 12 mai 2009 – Politique de sécurité routière intégrale : une responsabilité partagée). Il demande que les recommandations de la Task Force soient au moins reprises dans le cadre de référence.

Miran Scheers signale que la note de la Task Force va très loin, alors que la CFSR travaille sur un texte pour le court terme et sur la base de priorités déterminées par les groupes de travail. Les mesures de la Task Force sont reprises dans le texte qui a été discuté au cours de la précédente réunion en tant que cadre général dans lequel s'inscrivent les nouvelles recommandations. Pour certains thèmes il pourrait être opportun que les recommandations fassent l'objet d'une mention plus explicite.

3.2. Contrôles orientés vers des groupes cibles et thématiques

Pas de remarques.

Concernant un autre point du débat, Patricia Courange estime que les parquets doivent assurer un suivi plus strict des résultats des contrôles de police.

3.3. Plus de sanctions judiciaires alternatives

Pas de remarques.

3.4. Mise en place d'un groupe de travail « Récidive »

Patricia Courange plaide pour une approche plus ferme, comme en France, où les contrevenants sont traités comme des délinquants.

Karel Van Coillie renvoie à des recommandations de l'introduction qui n'ont pas été développées.

Marc Vansnick renvoie au groupe de travail « Enforcement », qui a exprimé une nette préférence pour un traitement administratif des infractions en matière de roulage, et signale qu'il ne retrouve pas cette recommandation. Une telle approche est en effet essentielle pour une politique criminelle efficace. Elle nécessite par ailleurs un certain nombre de mesures concrètes sur le plan de l'organisation, telles que la création d'une banque de données pour toutes les infractions en matière de roulage, la désignation d'un bureau d'encaissement pour la perception des amendes, l'automatisation de l'ensemble du traitement, etc.

Le président présume que cette mesure relative au traitement administratif a obtenu trop peu de points et a bénéficié, de ce fait, d'une moindre priorité.

Greta Remy pense que le traitement administratif a peut-être obtenu si peu de points parce que cette mesure est considérée comme évidente par de nombreux membres de la commission. Pour arriver à un ensemble consistant, il serait utile que la réunion plénière repère les éventuelles lacunes laissées par les groupes de travail.

Marc Vansnick partage cet avis et demande de ne pas laisser s'effriter une mesure importante telle que le traitement administratif.

Le président marque son accord en la matière.

4. DATA COLLECTION

4.1. Système d'enregistrement des accidents sur la base d'une saisie unique

Greta Remy remarque que « saisie unique » ne veut pas dire « enregistrement limité » mais qu'il s'agit d'introduire en une seule fois des données les plus exhaustives possible.

4.2. Mise en place d'un groupe de travail chargé d'une analyse plus approfondie des accidents

Pas de remarques.

5. LEGISLATION

Ce chapitre sera complété d'ici la prochaine réunion qui se tiendra le 20 janvier.

4. Conclusions concernant la discussion de la première série de recommandations

Le président fait le point sur la situation et les étapes à venir.

On dispose actuellement de 18 recommandations sélectionnées sur la base des priorités définies par les groupes de travail. Un deuxième paquet de mesures sera élaboré d'ici la réunion du 20 janvier 2011.

Reste par ailleurs à examiner quels sont les liens qui doivent encore être établis entre les mesures et ce qui manque pour pouvoir arriver à un ensemble cohérent.

Il faut également tenir compte du fait que les recommandations doivent faire référence à certaines mesures concrètes qui se trouvent dans le pipe-line ou qui sont déjà en cours d'élaboration. Les membres ont fait abstraction de ces mesures lors de la détermination de leurs priorités mais n'en sont pas moins convaincus de leur impact sur la sécurité routière. La CFSR devra éventuellement intégrer ces mesures dans son monitoring.

Des choix devront également être faits à propos de la présentation finale. Chaque recommandation s'accompagne d'une foule d'informations qui risquent de devenir trop volumineuses et confuses. Il faut éviter d'en arriver là.

Greta Remy estime que les recommandations de second ordre doivent également bénéficier de l'attention requise.

On stipule, par ailleurs, que les mesures prioritaires doivent également faire mention des facteurs de succès critiques ainsi que des mesures accompagnantes requises.

Le président est d'accord mais plaide pour des mesures claires et percutantes bien plus que pour une exhaustivité académique.

Enfin, le président se concertera avec le vice-président de la CFSR à propos de la mise en place d'un groupe de travail « Récidive » ainsi que d'un groupe de travail « Datacollection ».

5. Divers – organisation d'une nouvelle édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière

Le président considère que la note qui est actuellement rédigée peut servir de base aux prochains Etats Généraux de la Sécurité Routière organisés au niveau fédéral. Pour l'instant, aucune décision n'a encore été prise en la matière. Dans le passé, l'IBSR s'est chargé de l'organisation d'événements d'assez grande envergure qui nécessitent évidemment une solide préparation. Dans le passé également, les ministres régionaux compétents en matière de sécurité routière ont été invités et impliqués dans ces Etats Généraux ; le président demande aux représentants des régions faisant partie de la Commission Fédérale de vérifier dans quelle mesure les régions seraient disposées à participer à une nouvelle édition de ces Etats Généraux.

Michaël Reul demande que la CFSR propose d'organiser ces Etats Généraux indépendamment des acteurs politiques.






Patricia Courange signale que les commissaires de la Région de Bruxelles-Capitale sont occupés à préparer leurs propres Etats Généraux de la Sécurité Routière.



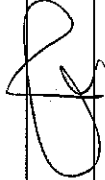
Bref, la CFSR confie à l'IBSR l'organisation d'une nouvelle édition des Etats Généraux de la Sécurité Routière.



6. Date de la prochaine réunion




La prochaine réunion plénière de la CFSR est fixée au jeudi 20 janvier 2011 de 9h à 13h au SPF Mobilité et Transports.

Compte rendu : Marc Broeckaert, Werner De Dobbeleer, Anne-Marie Galloy, Miran Scheers et Martin Van Houtte.

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Pierre-Jean	BERTRAND	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale	EXCUSE
Theo	BEELDENS	MAG	
Eric	CAELEN	Vereniging van de Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Johan	CHIERS	Responsible Young Drivers	verontschuldigd
Roeland	DE CLEEN	Fietzersbond	verontschuldigd
Tom	DE SCHUTTER	Union des Villes et Communes de Wallonie	excusé
Erwin	DEBRUYNE	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten	
Jacques	DEKOSTER	Ligue des Familles	excusé
Tom	DHOLLANDER	Voetgangersbeweging	verontschuldigd
Bruno	DIDIER	ASSURALIA	
Olivier	GOIES	Président du GOCA	
Michaël	JONNIAUX	Police Fédérale	
Kristiaan	POPELIER	Kabinet Staatssecretaris Schouppe	
Greta	REMY	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse Overheid	
Michaël	REUL	UPTR	
Umberto	ROMANO	SPW	
Luc	VAN AUSLOOS	Parquet Général de Mons	excusé
Stijn	VANCUYCK	FEBIAC	

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Martin	VAN HOUTTE	BIVV	
Dirk	VAN NUFFEL	Vaste Commissie van de Lokale Politie	
Koen	VAN WONTERGHEM	Ouders van Verongelukte Kinderen	
Marc	VANSNICK	FOD Mobiliteit en Vervoer	
Luc	VERMEULEN	R.A.C.B.	
Wim	VOS	VAB	
Thierry	WILLEMARCK	TOURING	

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
		Ligue des Familles	
Patricia	COURANGE	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale	
Bernard	DEHAYE	GRACQ	
Isabelle	DEMAEGT	Febetra	
Jürgen	DHAENE	Federale Politie	
Yves	FOBELETS	SPW	
Anneliese	HEEREN	FOD Mobiliteit en Vervoer	
		Fedemot	
Joost	KAESEMANS	FEBIAC	
Paul	KENIS	Hof van Beroep te Gent	verontschuldigd
Pascal	LAMMAR	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse Overheid	
Pierre	LAOUREUX	R.A.C.B.	
Geert	POPELIER	VAB	
Alexandre	PONCHAUT	Union des Villes et Communes de Wallonie	

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Jacques <i>J. De Waele</i>	QUOIRIN <i>ANSELOT</i>	GOCA <i>GOBA</i>	
Miran	SCHEERS	BIVV	
Karel	VAN COILLIE	TOURING	
Wendy	VANDER GOTEN	Responsible Young Drivers	
Ives	VERBAEYS	ASSURALIA	
Lode	VERKINDEREN	Transport en Logistiek Vlaanderen	
Rudi	WAGELMANS	Vaste Commissie van de Lokale Politie	