



IBSR – CFSR

<p style="text-align: center;">Réunion plénière Bruxelles – SPF Mobilité et Transports (City Atrium) Le 30 novembre 2010 de 9h à 13h</p>

Liste des présences : voir annexe.

Le président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, monsieur Martin Van Houtte, souhaite la bienvenue aux personnes présentes.

1. Approbation des comptes rendus précédents

Réactions au compte rendu de la réunion précédente en date du 27 octobre 2010 :

Theo Beeldens estime que certaines de ses réactions critiques n'apparaissent pas suffisamment dans ce rapport. Il insiste sur le fait que les mesures qui ne sont pas acceptées par le public cible (dans ce cas-ci les motards), ne seront pas respectées.

Le président prend acte de cette remarque et invite monsieur Beeldens et les autres membres de la commission à transmettre par écrit leurs éventuelles remarques concernant des passages spécifiques du compte rendu.

Karel Van Coillie déplore le manque de profondeur de certaines discussions. Les membres communiquent leurs remarques mais celles-ci ne font pas toujours l'objet d'un débat pour tenter d'aligner les points de vue.

Le président signale qu'au stade actuel des activités, l'objectif n'est pas nécessairement d'arriver à un consensus mais bien de dresser la liste des idées-clés. Cet aspect des activités sera finalisé lors de la présente réunion afin de pouvoir commenter, lors de la prochaine réunion plénière du 20 décembre prochain, les projets de recommandations proprement dits à propos desquels on tentera d'arriver à un consensus.

Le compte rendu de la réunion du 27 mai 2010 est approuvé. Il n'y a plus aucune remarque, notamment parce que ce compte rendu a, lui aussi, fait l'objet d'une procédure de réactions par écrit.

Le président remercie les collaborateurs de l'IBSR qui ont rédigé le compte rendu et ont assuré la traduction.

2. Introduction

Au cours de cette réunion, tous les éléments devant être repris dans la version finale du document relatif aux recommandations seront rassemblés et commentés.

Le président propose dès lors de parcourir chaque point repris dans le document (CFSR – groupes de travail 2010) et de mentionner, pour chaque mesure, les éléments qui doivent impérativement être repris dans les recommandations.

Le document de travail « CFSR – Groupes de travail 2010 » constitue un premier recueil des résultats des groupes de travail. Le rapport final devra comporter une 1^{ère} partie reprenant les recommandations (= les lignes horizontales et verticales de la matrice des mesures) et une 2^{ème} partie reprenant les informations de base, classées dans le même ordre que les recommandations.

Kristiaan Popelier demande que les recommandations ne soient pas formulées uniquement en termes idéaux mais qu'il soit également spécifié dans quelle mesure elles peuvent être concrétisées. Le caractère réaliste des recommandations est important. Kristiaan Popelier ne s'attend pas à recevoir des documents bien présentés mais bien un document de travail, basé sur la réalité.

Le président confirme que les recommandations doivent tenir la route. Elles doivent être réalistes mais il ne faut pas exiger qu'elles soient effectivement appliquées. Cette vision sera exposée séparément dans l'introduction. Le président veillera également à utiliser les termes adéquats.

Greta Remy demande de citer clairement les facteurs critiques de succès. Ainsi, il est évident qu'il faut disposer des effectifs nécessaires pour pouvoir mener des contrôles intensifs avec présence d'agents.

3. Commentaire du document de travail

3.1. Recommandations sur le plan de la collecte de données

Ce point est commenté par Peter Silverans.

Deux grands chapitres sont prévus. L'un porte sur l'amélioration de l'enregistrement des accidents, l'autre sur l'organisation d'études plus nombreuses et plus approfondies en matière d'accidents (recherche accidentologique).

Il existe déjà de très nombreuses recommandations sur ce thème ; elles ont été formulées dans le cadre des deux Etats Généraux pour la Sécurité Routière organisés au niveau fédéral (2002 et 2007).

Concernant l'enregistrement des accidents :

- qualité des données proprement dites : localisation et manœuvre ;

- sous-enregistrement ; la pondération actuelle rend compliquée l'interprétation ;
- autres indicateurs que les données d'accidents au sens strict ;
- timing et disponibilité des données.

Une attention accrue pour l'analyse des accidents pourrait entraîner la mise sur pied d'un institut d'accidentologie.

Les formulaires d'enregistrement des accidents contiennent trop peu d'informations sur leurs causes. C'est pourquoi il faudrait mener beaucoup plus d'études en profondeur sur le sujet.

Greta Remy souligne l'importance de l'accidentologie sans plaider, pour autant, en faveur d'un institut d'accidentologie. Elle demande également d'inverser l'ordre des 4 éléments relatifs à l'enregistrement (*note du rapporteur : ceci a déjà été fait ci-avant*).

Miran Scheers aimerait savoir s'il est possible, dans ce contexte, de poursuivre la concrétisation des recommandations formulées lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007. Actuellement, un groupe de travail s'occupe activement de l'élaboration du diagramme de manœuvres.

Greta Remy estime que les recommandations doivent être aussi concrètes que possible. Le président reconnaît que les collaborateurs de l'IBSR ont une importante contribution à apporter en la matière.

Koen Ricour demande si les membres de la commission pourront en prendre connaissance d'ici la prochaine réunion du 20 décembre.

Le président est persuadé que l'IBSR fera de son mieux mais il ne dispose que de peu de temps.

Le président demande que, lors de la présente réunion, on propose surtout des mots-clés, c'est-à-dire que l'on pointe les éléments qui doivent impérativement être repris dans les recommandations. Ensuite, un groupe de travail pourra éventuellement tenter d'élaborer un plan d'action concret. Les membres marquent leur accord en la matière.

3.2. Recommandations sur le plan de l'Education

Ce point est commenté par Werner De Dobbeleer.
Voir texte.

3.2.1. Jeunes conducteurs – campagnes ciblées

Koen Ricour demande si l'induction de la peur est une approche souhaitable pour l'IBSR. La tradition veut, en effet, que l'IBSR diffuse des messages plutôt positifs. Werner De Dobbeleer confirme que l'IBSR est pour une approche positive, visant plus particulièrement à inciter les usagers à aligner leur comportement sur la norme.

Stijn Vancuyck estime que la plupart des campagnes sont trop sages et n'incitent pas les gens à la réflexion. Il ne veut pas aller aussi loin que l'approche prônée à

l'époque par Luc Beaucour mais est d'avis que les campagnes « think » du Royaume-Uni sont un exemple à suivre.

Werner De Dobbeleer déclare que le message est évalué par le biais d'un post-test permettant de vérifier s'il a été bien perçu par le grand public.

Le président renvoie aux messages plus durs contre l'utilisation du GSM au volant. Il déclare que les campagnes plus récentes de l'IBSR visent, en effet, à être plus claires et plus percutantes.

Theo Beeldens sait que tout le monde se targue de mener les meilleures campagnes. L'essentiel est que le message soit logique et qu'il soit perçu comme crédible.

Il trouve notamment que les campagnes Bob ne rencontrent pas l'adhésion du public ; la seule manière de réduire le problème de l'alcool au volant est de mener des contrôles en masse. Il demande que les messages soient examinés au niveau de leurs effets.

Le président confirme que les effets sont effectivement analysés. La campagne Bob existe depuis 15 ans, il est temps de la faire évoluer. La nouvelle campagne met plus l'accent sur l'affection et l'appréciation.

Theo Beeldens estime qu'une campagne de sensibilisation ne peut être considérée comme vraiment réussie qu'à partir du moment où plus personne n'adopte le comportement prohibé ; mais il s'agit évidemment là du scénario idéal. Pourquoi les gens ne réagissent-ils pas mieux à un message ?

Selon le président, il ressort clairement des mesures effectuées avant et après une campagne que celle-ci a bien un impact mais que cet effet s'estompe avec le temps. Ceci est notamment ressorti des campagnes ceinture.

Werner De Dobbeleer signale que les pré- et post-tests sont effectués par un bureau d'études de marché indépendant.

Proposition de mots-clés :

- axé sur les groupes cibles
- efficacité pour le groupe cible
- les messages doivent inciter à la réflexion
- message clair et crédible
- message percutant
- message logique
- combiner messages et contrôles

3.2.2. Jeunes conducteurs – formation à la conduite par étapes

Le graduated driver licensing system est déjà appliqué en Autriche mais pas encore en Belgique.

Koen Ricour plaide pour des mesures concrètes ayant beaucoup d'impact.

Kristiaan Popelier craint que le permis de conduire à l'école n'oriente fortement les jeunes vers la voiture. Dès qu'un jeune aura obtenu son permis, il insistera auprès de ses parents pour recevoir une voiture.

Roeland De Cleen rejoint ce point de vue. Il pencherait plutôt pour une éducation à la circulation intégrée dans les écoles, où les jeunes apprennent d'abord notamment à rouler à vélo avant d'acquérir un permis voiture.

Geert Popelier n'est pas d'accord. Le permis à l'école est un moyen d'apprendre les règles de circulation et représente donc une bonne formation à l'utilisation de tous les modes de transport. Le permis de conduire à l'école se limite d'ailleurs à l'examen théorique ; les résultats de cet examen restent valables 3 ans.

Greta Remy estime qu'il est important que les jeunes apprennent graduellement à se comporter correctement dans le trafic. De la même manière, l'apprentissage de la conduite automobile se déroule, lui aussi, par étapes.

Werner De Dobbeleer confirme qu'il serait souhaitable que l'approche par étapes et le permis à l'école fassent l'objet d'une seule et même approche.

Greta Remy signale que sensibilisation et éducation se recoupent.

Stijn Vancuyck ne croit pas vraiment aux effets positifs de l'acquisition par étapes d'un permis de conduire.

Werner De Dobbeleer rappelle qu'il s'agit d'une formation. Le permis par étapes a un effet immédiat important qui s'estompe toutefois avec le temps.

Proposition de mots-clés :

- éducation à la circulation intégrée dans les écoles, avec plan par étapes selon les modes de transport
- importance, pour les jeunes, de connaître la réglementation routière
- fusion du « permis de conduire à l'école » et de « l'accès par étapes au permis de conduire »
- la sensibilisation et le transfert d'informations font tous deux partie de l'éducation

3.2.3. Jeunes conducteurs – code de la route dans l'enseignement secondaire

Comprend également le « rijbewijs op school » dans l'enseignement néerlandophone.

Greta Remy déclare que l'obtention d'un permis de conduire à l'école ne représente pas un but en soi. L'objectif est de procéder, en dernière année du secondaire, à une révision générale de tout ce qui a été appris précédemment sur le plan de la circulation et des règles en matière de comportement routier. L'examen théorique équivaut ainsi à une attestation qui recouvre l'ensemble de cette révision.

Theo Beeldens estime que le code de la route est une matière trop générale pour l'enseignement secondaire. Ainsi, les règles relatives au stationnement alternatif ne présentent aucun intérêt pour les jeunes de 16 ans. Il s'agit de sélectionner, dans le code de la route, des thèmes adaptés au groupe d'élèves. Les règles

concernant les usagers faibles sont, par exemple, pertinentes pour ce groupe cible.

Greta Remy précise qu'il s'agit de 8 heures de cours sur l'ensemble de la carrière scolaire. L'enseignement du code de la route en 6^e représente l'épilogue de tout ce qui a été enseigné au cours des 5 années précédentes.

Miran Scheers rappelle que le « rijbewijs op school » est axé sur la réussite de l'examen théorique à l'école. La réglementation routière est abordée de manière beaucoup plus large dans l'enseignement secondaire.

Roeland De Cleen estime qu'il ne faut pas se limiter à l'enseignement des règles du comportement. L'apprentissage des attitudes est également essentiel.

Karel Van Coillie rejoint le point de vue selon lequel l'acquisition d'attitudes correctes est primordiale. L'examen théorique ne permet pas de tout mesurer. La récapitulation en 6^e année doit être vue dans un contexte plus large.

Selon Raphael Gérard, l'obtention d'un permis de conduire est un incitant important à acquérir une voiture. La réussite de l'examen théorique ne représente pas un objectif suffisant.

Proposition de mots-clés :

- dans l'enseignement secondaire, porter attention à la réglementation mais également, de manière plus large, aux attitudes
- adapter le contenu concret à la tranche d'âge et aux situations de trafic qui s'y rapportent
- effet secondaire indésirable : pression pour utiliser ou acquérir une voiture dès l'âge de 18 ans
- intégrer l'examen de conduite théorique dans une vaste récapitulation en 6^e année

3.2.4. Jeunes conducteurs – prévention dans l'enseignement secondaire

Pas de remarques.

3.2.5. Jeunes conducteurs – formation d'attitudes

Theo Beeldens se plaint du fait que les motards en formation ne disposent pas de terrains d'exercice sûrs, ce qui les oblige à affronter immédiatement la réalité du trafic.

Proposition de mots-clés :

- Matrice GDE (goals for driver education)

3.2.6. Jeunes conducteurs – différences homme - femme

Pas de remarques.

3.2.7. Transport de personnes et de marchandises – culture de sécurité dans les entreprises

Le président signale que l'IBSR mène actuellement un projet intitulé « road safety at work » qui consiste à donner des cours de sensibilisation dans les entreprises.

Michaël Reul demande qu'il soit tenu compte des petites entreprises. Bon nombre de transporteurs ont une flotte de moins de 5 poids lourds. Le monde du transport est contre l'introduction du 0,2 ‰ à l'intention spécifique du secteur ; cette mesure serait ressentie comme stigmatisante. Il est toutefois favorable à l'introduction généralisée du 0 ‰, qui permettrait de concentrer les contrôles sur 0,5 ‰. Peter Silverans confirme que 0,2 ‰ équivaut en fait à 0 ‰. Le chiffre 0,2 doit permettre d'éviter les problèmes techniques.

Karel Van Coillie partage l'avis selon lequel les chauffeurs professionnels ne peuvent pas être stigmatisés mais attire toutefois l'attention sur l'importance de leurs responsabilités.

Roeland De Cleen ajoute que d'autres conducteurs, notamment ceux des véhicules 4x4, ont également une lourde responsabilité dans le trafic.

Le président demande s'il ne vaudrait pas mieux toujours parler de 0 ‰.

Roeland De Cleen estime que tout règlement de travail doit purement et simplement stipuler qu'il est interdit de consommer de l'alcool au travail.

Michaël Reul signale qu'un chauffeur professionnel ne peut faire l'objet d'un licenciement immédiat en cas d'alcootest positif. C'est pourquoi il est pour l'introduction d'une simple tolérance zéro.

Greta Remy demande que ce problème soit signalé comme point névralgique.

Kristiaan Popelier sait que lors de l'abaissement de 0,8 ‰ à 0,5 ‰, bon nombre de personnes se sont demandé quelles quantités elles pouvaient encore boire. 0 ‰ a le mérite d'être clair et représente donc une bonne chose.

Le président conclut que tout le monde est pour l'instauration du 0 ‰ pour tous les chauffeurs. Il s'agit d'un facteur critique.

Karel Van Coillie rappelle que nous avons évolué de 1,5 ‰ à l'actuel 0,5 ‰ en passant par 0,8 ‰. Les gens ivres ont généralement un taux d'alcool élevé. C'est pourquoi il ne s'agit pas tant d'abaisser encore le taux d'alcool autorisé mais bien de mieux contrôler la règle actuelle.

Le président confirme et renvoie à des statistiques d'après lesquelles 96,3 % des gens respectent la règle.

Stijn Van Cuyck estime, lui aussi, que le problème ne se situe pas au niveau du taux précis d'alcool.

Roeland De Cleen confirme que les personnes présentant un problème d'alcool ont une alcoolémie élevée. Le taux limite d'alcool est dès lors moins important. L'installation d'un alcolock chez les récidivistes est certainement conseillée.

Le président conclut comme suit : conduire implique ne pas boire, tant pour les chauffeurs de camions que pour tous les autres conducteurs. Ceci ne fait toutefois pas l'unanimité au sein de la commission.

Greta Remy rappelle que la problématique de l'alcool n'est qu'un élément dans la vaste culture de sécurité au sein des entreprises. Toute entreprise devrait disposer des moyens nécessaires pour réprimer les abus.

Michaël Reul rejoint ce point de vue et demande que les conventions collectives de travail soient adaptées dans le cadre du comité paritaire 100, sans quoi les employeurs n'ont aucune marge de manœuvre.

Proposition de mots-clés :

- la prévention en matière d'alcool fait partie de la culture de sécurité des entreprises
- analyser comment augmenter concrètement la liberté de manœuvre des employeurs pour réprimer l'abus d'alcool
- examiner ce qui pourrait être fait concrètement en la matière au niveau des conventions collectives de travail

3.2.8. Transport de personnes et de marchandises – évocation de l'interaction avec d'autres usagers lors de la formation

Note du rapporteur : sont visées ici les exigences d'aptitude professionnelle reprises dans la Directive 2003/59/CE et leur transposition dans le droit belge par AR du 4 mai 2007. Voir également le site du SPF :

<http://www.mobilite.fgov.be/data/route/pdcrbw/CirCAPnl.pdf>

Michaël Reul propose que le SPF Mobilité et Transports autorise l'introduction d'un module de ce type dans la formation des chauffeurs de poids lourds. Le secteur déplore, par ailleurs, que les chauffeurs des véhicules de -7,5 tonnes pourraient être retirés de la liste des chauffeurs obligés de suivre des cours de formation continue dès lors que la conduite n'est pas l'activité principale de ce dernier. Ce retrait serait un recul inexplicable en termes de sécurité routière (apparemment, des voix s'élèvent pour que l'AR soit adapté en ce sens).

3.2.9. Transport de personnes et de marchandises – sensibilisation aux risques liés à l'angle mort

Pas de remarques.

3.2.10. Usagers doux – intégration de la formation vélo dans la formation à la conduite automobile

Roeland De Cleen souligne que cette mesure a pour objectif d'accorder une plus grande attention aux usagers doux lors de la formation à la conduite automobile. On part du principe que l'automobiliste qui fait également du vélo perçoit mieux

les risques que peut représenter la voiture pour un cycliste. Tout le monde doit donc apprendre à rouler à vélo avant d'apprendre à conduire une voiture.

Proposition de mots-clés :

- éducation à la circulation intégrée par étapes

3.2.11. Usagers doux – éducation à la circulation dès le plus jeune âge - tout au long de la vie

Theo Beeldens met en garde contre la culture du « je suis dans mon droit » alors que l'usager faible est toujours perdant. Du point de vue de la réglementation, vous êtes peut-être en droit d'effectuer une certaine manœuvre mais vous devez toujours penser au risque réel.

Roeland De Cleen confirme qu'il faut apprendre à poser des choix sûrs dans le trafic. Il s'agit, en d'autres termes, d'apprendre à reconnaître et à évaluer les risques. Ainsi, pour éviter les accidents dus aux angles morts, il faut non seulement que le camion soit bien équipé mais également que le cycliste adopte une position défensive sur la chaussée.

Theo Beeldens souligne que, dans bon nombre de groupes de travail, le consensus n'est pas toujours aussi absolu qu'on voudrait le faire croire. Il plaide pour que les usagers ne se focalisent pas trop sur le code de la route.

D'après Greta Remy, chacun doit connaître ses forces et ses faiblesses.

Proposition de mots-clés :

- apprentissage à vie comme mesure « coupole »
- développement d'attitudes

3.2.12. Motards – campagnes de sensibilisation

Pas de remarques.

3.2.13. Motards – formation continuée et intervention financière

Stijn Van Cuyck plaide pour que les motards qui ont obtenu leur permis (B) avant 1989 soient également obligés de suivre une formation continuée. Il n'existe toutefois pas de consensus en la matière, de sorte qu'il vaut mieux confronter les motards à leurs lacunes de manière à ce qu'ils puissent décider eux-mêmes de suivre ou non une formation. Il est préférable de les sensibiliser en permanence aux formations continuées plutôt que de les obliger car, avec le temps, ce ne sera plus d'application.

Miran Scheers souligne que la majorité des motards qui décèdent dans un accident de la route appartiennent à la catégorie d'âge des 40-50 ans.

Kristiaan Popelier et Stijn Van Cuyck se demandent si cette surreprésentation est liée à la popularité des motos 125 cc ou est simplement due au fait que cette catégorie d'âge compte de nombreux motards. Les statistiques révèlent qu'il

s'agit d'un groupe à problème mais les caractéristiques pertinentes de ce dernier ne sont pas connues.

Theo Beeldens pense, lui aussi, que de nombreux motards se situent dans cette tranche d'âge, notamment des personnes qui s'achètent une moto une fois que leurs enfants sont grands.

Le président conclut en précisant que la remarque à propos des personnes ayant obtenu leur permis avant 1989 est supprimée et que l'on ne plaidera pas pour une formation obligatoire.

Geert Popelier demande que l'on recommande expressément la réalisation d'une étude spécifique complémentaire.

Le président se demande si ce qui vaut pour les motards s'applique également aux conducteurs de cyclomoteurs et de scooters.

Kristiaan Popelier estime qu'il faut faire la distinction entre les cyclomotoristes que l'on retrouve surtout dans le trafic domicile-travail et les adeptes de la moto qui se déplacent souvent pendant leurs loisirs.

Le président décide d'élargir le groupe cible des motards. La plupart des tués parmi eux sont recensés parmi les conducteurs d'engins de plus de 400 cc. On dénombre peu de morts parmi les cyclomotoristes et la plupart d'entre eux sont des jeunes. On en sait encore trop peu sur ce groupe à problème. Cette mesure permet toutefois d'intervenir à court terme.

Dans ce projet, les cyclomotoristes sont considérés comme des usagers doux ou faibles tandis que les scooters sont répertoriés en tant que motos.

Greta Remy estime qu'il est important d'examiner, pour tous les conducteurs de deux-roues, s'ils disposent des capacités de conduite suffisantes.

D'après Kristiaan Popelier, la question cruciale est de savoir si un permis B est suffisant pour conduire un scooter.

Theo Beeldens se demande dans quelle mesure le Secrétaire d'Etat Schouppe tient compte des avis de la CFSR. Selon lui, la Ministre flamande Crevits ne fait pas assez pour les motards.

Le président conclut que la CFSR recommande la sensibilisation à une formation continuée pour les motards, sans qu'il ne soit toutefois question d'une obligation.

Proposition de mots-clés :

- les scooters nécessitent une approche différente de celle des motos plus lourdes
- sensibilisation à la formation continuée (sans obligation)

3.2.14. Conducteurs en général – éducation à la circulation

Voir autres mesures.

3.2.15. Conducteurs en général – permis de conduire par étapes et matrice GDE

Pas de remarques.

3.2.16. Conducteurs en général – sensibilisation aux thèmes de la fatigue, de la distraction, des temps de conduite et de repos

Le président signale que l'IBSR mène déjà ce type de sensibilisation, étant donné qu'il s'agit de facteurs de risques réels. Les temps de conduite et de repos ne concernent pas les automobilistes ordinaires.

Pour Karel Van Coillie, la distraction au volant ne se limite pas à l'utilisation du GSM. Il estime, par ailleurs, que la fatigue au volant n'est pas contrôlable.

Michaël Reul se plaint du fait que, sur radio RTL, on demande parfois aux chauffeurs de signaler par sms les problèmes sur la route. Le président s'engage à ce que l'IBSR fasse le nécessaire pour éviter la diffusion de messages contraires à la sécurité routière dans les médias.

Proposition de mots-clés :

- Répéter en permanence les messages de sensibilisation

3.2.17. Programme destiné aux récidivistes et sanctions plus sévères

D'après Roeland De Cleen, l'alcolock et l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) représentent les instruments les plus efficaces en cas de récidive. Ceci permettrait de tester sans attendre ces nouveaux instruments.

Karel Van Coillie s'interroge sur la possibilité d'imposer le système ISA, compte tenu de sa complexité.

Roeland De Cleen réplique que ISA est techniquement opérationnel ; le système fonctionne.

Werner De Dobbeleer fait référence au système ISA ouvert, déjà intégré dans le système de navigation avec GPS.

Miran Scheers rappelle que ces mesures relèvent plutôt du volet Enforcement.

Le président conclut en disant que l'on dispose de la technologie requise pour la mise en œuvre des mesures proposées.

Proposition de mots-clés :

- ISA – techniquement opérationnel – expériences possibles
- Alcolock – techniquement opérationnel – expériences possibles

3.3. Recommandations sur le plan de l'Enforcement

Ce point est commenté par Miran Scheers.

Voir texte.

Le texte sur la sécurité routière de la Task Force du même nom (en date du 12 mai 2009) accorde beaucoup d'importance à la politique criminelle ; la

concrétisation de bon nombre de recommandations des Etats Généraux de la Sécurité Routière s'est poursuivie.

La littérature spécialisée confirme l'impact des contrôles et le lien avec la communication.

L'attention porte également sur la circulation en tant que 7^e fonctionnalité de base de la police locale et sur le permis à points.

Le président insiste sur l'importance de disposer d'un état détaillé de la situation en matière de politique criminelle. Il demande également aux membres s'ils sont d'accord de remettre le permis à points à l'agenda de la CFSR.

Kristiaan Popelier plaide pour une responsabilité en matière d'immatriculation.

Koen Ricour demande que le texte relatif au Traité de Prüm mentionne explicitement la politique européenne de cross border enforcement.

Michaël Reul souligne les abus en matière de camions, déclarés à tort comme ne dépassant pas 3,5 tonnes pour échapper à la réglementation relative au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos. Il s'agit là d'une concurrence déloyale.

Koen Ricour confirme que de nombreuses camionnettes sont ainsi utilisées abusivement. Ce problème est souvent constaté lors des contrôles.

Geert Popelier renvoie à la responsabilité des constructeurs qui vendent ce type de volumes. Cette situation est comparable à celle de la vente de voitures puissantes avec lesquelles on ne peut pas non plus dépasser les 120 km/h.

Miran Scheers demande en quoi consistent les recommandations de la CFSR sur le plan de l'enforcement et avec quels groupes cibles il faudrait éventuellement travailler.

Roeland De Cleen évoque le stationnement sauvage sur et à proximité des passages pour piétons ; ces infractions entraînent un risque important pour les usagers doux et ne sont que rarement sanctionnées par la police.

Koen Ricour demande que de telles infractions soient rendues impossibles par le biais d'aménagements d'infrastructure.

D'après Karel Van Coillie, le stationnement dépenalisé est un fiasco, avec notamment pour conséquence que toute l'attention en matière de contrôles se concentre sur ce type de stationnement et que l'on ne s'intéresse plus aux infractions graves de stationnement non dépenalisées.

Le président cite comme principaux points le fait de rendre opérationnel le permis à points et le renforcement du risque de se faire prendre.

Koen Ricour signale qu'une augmentation du risque de se faire prendre implique également plus de personnel affecté aux contrôles. Pour éviter que les dispositifs de contrôle ne se heurtent à des problèmes d'homologation, cette dernière devrait avoir lieu au niveau de l'UE. Il s'agit, par ailleurs, d'un problème qui revêt une dimension économique. Ainsi, pour l'instant, la consommation d'alcool ne

peut être mesurée qu'avec un seul type d'appareil alors qu'il existe un large choix sur le marché.

D'après Kristiaan Popelier, il faudra organiser plus de contrôles automatiques. Karel Van Coillie déplore que l'automatisation des contrôles réduise la visibilité de ceux-ci.

Kristiaan Popelier cite pour exemple le port de la ceinture : son utilisation est difficilement contrôlable mais un témoin produisant un son irritant peut être installé dans la voiture en guise de contrôle automatique.

Miran Scheers demande une attention particulière pour :

- les mesures éducatives destinées aux jeunes conducteurs. Pour l'instant, ces mesures peuvent être prononcées en tant que peine alternative mais elles pourraient également être appliquées en tant que peine principale.

Geert Popelier déplore le manque d'uniformité au niveau de l'approche des parquets. Une politique de poursuites uniforme s'impose.

- les éléments pour une politique de poursuites

Kristiaan Popelier estime que la politique de poursuites doit agir plus rapidement, comme c'est notamment le cas pour le test salivaire.

Le président fait également le lien avec une politique de sanction plus efficace.

Miran Scheers renvoie aux Etats Généraux bruxellois d'après lesquels, chaque année, des milliers de PV atterrissent dans la poubelle.

Le président souligne la nécessité d'arriver à un traitement administratif plus rapide des infractions constatées.

Karel Van Coillie estime que la procédure doit être inversée de sorte que le contrevenant doit prendre lui-même l'initiative de présenter son dossier devant le tribunal. Il n'est pas d'accord de porter le délai de prescription de 1 à 3 ans. Cela donnerait l'impression à la justice qu'elle peut prendre encore plus de retard au niveau du traitement des infractions routières, ce qui est contraire à une approche efficace selon laquelle l'infraction doit être suivie rapidement d'une peine.

Le président conclut que notre recommandation portera sur une procédure de sanction plus efficace.

Roeland De Cleen trouve que souvent, les peines prononcées en cas d'accidents graves sont étonnamment légères. Ainsi, il est déjà arrivé que l'état d'ivresse n'ait pas été pris en compte par le juge comme facteur d'accident. Le fietsersbeweging demande dès lors qu'en cas de risques importants, les peines prononcées soient également sévères.

Le permis à points et la responsabilité en matière d'immatriculation sont tous deux traités au sein du groupe de travail « récidive ».

Un groupe de travail « accidentologie » va également être mis en place.

Il existe déjà un groupe de travail « statistiques ». Le groupe de travail distinct « accidentologie » doit toutefois permettre de connaître les attentes de tous les intervenants.

L'analyse des accidents sur place sous le nom de projet BART reste importante. A l'époque, Jan Pelckmans (actuellement manager vélo auprès des autorités flamandes) a réalisé un important travail en la matière.

BART1 (analyse en profondeur des accidents de camions sur les routes régionales de Flandre-Orientale et de Flandre-Occidentale) a fait l'objet d'un rapport détaillé.

Greta Remy estime que le deuxième volet de ce projet (BART2) doit s'intéresser de plus près aux causes. Les moyens dont disposent les chercheurs sont évidemment limités. Il faut tirer les leçons de ces limites. Ceci a notamment son importance pour l'étude en profondeur qui sera menée à propos des accidents impliquant des motards.

3.4. Recommandations sur le plan de l'Engineering

Ce point est commenté par Marc Broeckaert.

Voir texte.

3.4.1. Séparer ou mélanger, tant au niveau de l'organisation du trafic cycliste que du trafic des poids lourds.

Michaël Reul trouve également important que le trafic des camions soit, autant que possible, séparé du trafic des voitures.

Koen Ricour fait référence au Ring d'Anvers où l'on veut appliquer ce principe lors de la réorganisation des flux de trafic.

Proposition de mots-clés :

- Séparer ou mélanger = choix stratégique du gestionnaire de la voirie pour chaque type d'utilisateur
- Adaptation de l'infrastructure routière en fonction des choix consistant à séparer ou à mélanger
- Principe de sécurité durable : homogénéisation des masses, vitesses et sens de circulation du trafic

3.4.2. Crédibilité de la signalisation lors de travaux de voirie (de préférence variable)

Theo Beeldens estime que la crédibilité de la signalisation lors de travaux de voirie laisse souvent à désirer. On trouve couramment une signalisation axée spécifiquement sur le déroulement de la circulation pendant les travaux, même en l'absence de ceux-ci.

Michaël Reul plaide pour une signalisation variable, ne fonctionnant qu'aux moments où elle est réellement nécessaire.

Karel Van Coillie opte pour une signalisation qui fonctionne en fonction de la formation de files.

Proposition de mots-clés :

- meilleure signalisation
- signalisation crédible (variable)

3.4.3. Equipement technologique du véhicule (boîte noire, caméras et rétroviseurs obligatoires, détecteur de fatigue, arrimage de la charge, ...)

Stijn Van Cuyck renvoie au niveau UE compétent en matière de technologie du véhicule. Il sait que l'intégration d'une boîte noire est rejetée par les constructeurs de véhicules.

Michaël Reul estime que les constructeurs devraient équiper tous les véhicules de cette technologie, et ce, bien sûr, dans l'ensemble de l'Union européenne.

La Belgique a été un pionnier en matière d'angle mort mais, de ce fait, les propriétaires de camions ont dû adapter deux fois leur équipement.

On peut partir du principe que chez les transporteurs professionnels, les camions sont remplacés tous les 4 ans.

Koen Ricour estime que les autorités pourraient prévoir des incitants afin de stimuler l'installation de l'équipement souhaité par les autorités.

Roeland De Cleen demande que les camions qui tournent émettent un signal tant auditif que visuel. En effet, il est impossible à un chauffeur de tenir à l'œil toutes les caméras et les rétroviseurs en même temps.

Werner De Dobbeleer fait référence à un test, actuellement en cours à l'IBSR, concernant des camions équipés d'un tel système sur leur flanc.

Proposition de mots-clés :

- matière UE = approche à l'échelon européen
- rôle-clé auprès des constructeurs
- incitants de la part des autorités
- attention spécifique pour la problématique de l'angle mort chez les poids lourds (test IBSR)
- le comportement et l'équipement technique doivent être en harmonie

3.4.4. Voitures avec zone déformable

Stijn Van Cuyck se demande si les statistiques révèlent un problème particulier au niveau des véhicules 4x4.

Peter Silverans répond que l'on ne dispose pas de données spécifiques d'accidents pour cette catégorie de véhicules.

Koen Ricour confirme qu'il ne s'agit pas d'une catégorie de véhicules séparée.

Karel Van Coillie estime que les véhicules 4x4 ont également leur utilité.

Koen Ricour renvoie aux autorités suédoises qui prévoient des incitants en vue de promouvoir les voitures à zone déformable.

Roeland De Cleen demande que, par analogie avec les scores environnementaux pour les véhicules, on travaille également sur la base de scores de sécurité. Evoquons également, dans ce contexte, l'airbag frontal pour cyclistes, actuellement en cours de développement.

Le président demande dans quelle mesure la recommandation portant sur les voitures avec zone déformable fait partie des priorités principales.

Proposition de mots-clés :

- examiner si les véhicules 4x4 présentent un problème spécifique au niveau de la sécurité routière
- airbag pour cyclistes et piétons
- score de sécurité pour voitures (= promouvoir les voitures sûres)

3.4.5. Aménagements routiers qui tiennent compte des cyclistes et des piétons (en ce compris aux rotondes) – également aménagements routiers prenant en compte les motards

Pas de remarques.

3.4.6. Routes pardonnant les erreurs

Theo Beeldens demande que les routes soient débarrassées de tous les éventuels pièges pour motards tels que poteaux, bacs à fleurs, etc.

Roeland De Cleen signale que le fietzersbeweging est fortement opposé aux bordures demi-lunes. Cela dit, l'aménagement routier concret doit concorder avec le type de voie. Les mesures applicables dans une zone d'habitat ne sont, en effet, pas les mêmes que sur les voies de trafic importantes.

Theo Beeldens estime que chaque route est d'office destinée au trafic motorisé. Ceci est toutefois contredit par Roeland De Cleen.

Theo Beeldens estime qu'il faut au moins pouvoir se déplacer sans rencontrer d'obstacles sur la route.

Le président invite les membres à se demander de manière critique si tous les « obstacles » profitent effectivement à la sécurité routière. En d'autres termes, est-on confronté à une prolifération ou à un usage abusif de certains éléments techniques ? Les erreurs commises pendant la tâche de conduite ne peuvent avoir de conséquences mortelles.

Theo Beeldens souligne la nécessité de disposer de recommandations claires sur ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas.

Raphael Gérard souligne l'importance de la catégorisation des voies comme cadre de référence pour les aménagements routiers. Le régime de vitesse détermine, en fin de compte, ce qui est possible et ce qui ne l'est pas.

Michaël Reul craint que les administrations communales prennent souvent trop de liberté sur le plan de l'aménagement routier.

Karel Van Coillie estime que les radars représentent la meilleure façon de contrôler la vitesse.

Le président résume comme suit : existe-t-il des études sur les inconséquences et la prolifération de certains éléments techniques ? Et ces éléments sont-ils susceptibles d'avoir un impact sur le nombre de tués et de blessés graves dans la circulation ?

Proposition de mots-clés :

- principe de sécurité durable : route qui pardonne les erreurs
- aménagement technique en concordance avec le type de voie
- recommandations en matière de technique routière

3.4.7. Contrôle technique pour motos

Theo Beeldens signale que le mouvement des motards s'oppose à l'introduction d'un contrôle technique pour motos. Il estime qu'il n'existe pas de lien entre l'état technique de la machine et les éventuels accidents dans lesquels ils sont impliqués.

Stijn Van Cuyck doute de l'utilité de cette mesure.

Miran Scheers signale qu'en Allemagne, on fait le lien entre l'état technique des motos et leur implication dans les accidents. Elle recommande une étude plus approfondie de la pertinence de l'état technique étant donné que cet aspect n'a pas été abordé dans le projet MAID.

Le président décide de supprimer cette recommandation.

3.4.8. Promouvoir le système ISA fermé

Theo Beeldens rejette le système ISA fermé pour motocyclistes. La puissance moteur ne peut, en effet, retomber de manière forcée.

Karel Van Coillie se demande si le système ISA contraignant est vraiment sûr. Il estime également que l'introduction éventuelle d'un tel système doit impérativement aller de pair avec une révision des régimes de vitesse. Il faut se demander quels sont les régimes de vitesse requis pour que le trafic puisse se dérouler en sécurité.

Proposition de mots-clés :

- promouvoir le système ISA fermé
- élargissement à toutes les formes d'ISA

3.4.9. Utilisation de pneus hiver

Le président signale que l'IBSR étudie actuellement l'utilité des pneus hiver.

Michaël Reul demande que, dans le cas où l'on envisagerait l'usage obligatoire de ces pneus, cette obligation ne se limite pas à la Belgique. Il aurait plutôt tendance à recommander l'usage de ces pneus en fonction des circonstances.

Karel Van Coillie est d'avis que les autorités belges ne sont pas en droit d'exiger l'utilisation de ces pneus hiver par des automobilistes en provenance d'un autre Etat membre de l'UE.

Le président conclut en disant que la commission est contre l'introduction obligatoire des pneus hiver. Une décision sera prise concernant leur éventuelle utilité pour le trafic en Belgique.

Proposition de mots-clés :

- Recommandation éventuelle de l'usage de pneus hiver

3.4.10. Application des principes de sécurité durable – politique de vitesse différenciée

Pas de remarques.

3.4.11. Implication de tous les usagers dans les aménagements d'infrastructure

D'après Stijn Van Cuyck, les manuels contenant les recommandations doivent mieux préciser ce qui est possible d'un point de vue juridique et ce qui ne l'est pas.

Theo Beeldens estime que les villes et communes pourraient éviter bien des frais en organisant au préalable une consultation des usagers. Il est un fervent partisan de cette méthode.

Proposition de mots-clés :

- Il est recommandé de demander l'avis des gens lors des projets d'infrastructure

3.4.12. Crédibilité des régimes de vitesse

A déjà été traité antérieurement.

3.4.13. Ecodriving

Theo Beeldens met en doute certaines hypothèses. Il affirme ainsi consommer moins à des vitesses plus élevées, conformément à l'ordinateur de bord.

Karel Van Coillie sait qu'un véhicule pollue le moins lorsqu'il circule à une vitesse de 70 à 80 km/h. Existe-t-il des études en la matière ?

Stijn Van Cuyck est d'accord sur le principe selon lequel il ne faut pas accélérer à l'approche d'un feu vert. Il serait intéressant de vérifier auprès des entreprises si

les cours d'ecodriving donnent effectivement des résultats (notamment sur le plan de la réduction du nombre d'accidents de la route).

Il renvoie également au projet « drivolution » à Louvain (voir aussi : <http://www.drivolution.be>).

Karel Van Coillie s'interroge sur l'aspect écologique des zones 30, étant donné qu'à 30 km/h, on continue à circuler en deuxième vitesse.

Roeland De Cleen relativise ce point de vue et fait référence au nombre limité de véhicules qui circulent dans ces zones 30.

Karel Van Coillie estime néanmoins que dans les zones 30 du pentagone bruxellois, on recense de nombreux véhicules à 30 km/h qui sont très polluants.

4. Conclusions générales et accords

Lors de la réunion du 20 décembre 2010 qui se déroulera au SPF Mobilité et Transports, seules les mesures les plus prioritaires seront soumises à discussion.

Il reste peu de temps pour tout préparer d'ici là.

Chaque mesure s'accompagnera d'un commentaire succinct.

D'après Theo Beeldens, il n'est pas nécessaire que chaque mesure fasse l'objet d'un consensus général. Une majorité démocratique suffit. Il s'agit toutefois de préciser clairement quelles mesures ne sont pas soutenues par le MAG.

La note en cours de rédaction est destinée au prochain gouvernement fédéral et sera, si possible, remise dès la formation du gouvernement.

Prochaines réunions de la CFSR :

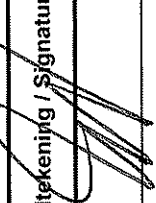
Lundi 20 décembre 2010 à 14h au SPF Mobilité et Transports ; présentation des mesures à forte priorité.


Jeudi 20 janvier 2011 à 9h au SPF Mobilité et Transports ; présentation des autres mesures.

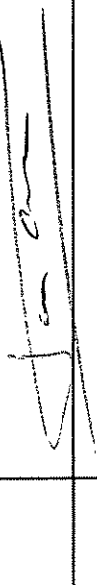
Vendredi 18 février 2011 à 9h au SPF Mobilité et Transports ; finalisation des recommandations.

Compte rendu : Marc Broeckeaert, 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	
Theo	BEELDENS	MAG	
Eric	CAELEN	Vereniging van de Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Johan	CHIERS	Responsible Young Drivers	
Roeland	DE CLEEN	Fietsersbond	
Stijn	VANCUYCK	FEBIAC	
Tom	DE SCHUTTER	Union des Villes et Communes de Wallonie	
Erwin	DEBRUYNE	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten	
Jacques	DEKOSTER	Ligue des Familles	excusé
Tom	DHOLLANDER	Voetgangersbeweging	
Bruno	DIDIER	ASSURALIA	excusé
Olivier	GOIES	Président du GOCA	
Michaël	JONNIAUX	Police Fédérale	verontschuldigd - vervangen door Koen Ricoy 
Kristiaan	POPELIER	Kabinet Staatssecretaris Schouppe	
Greta	REMY	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse Overheid	
Michaël	REUL	UPTR	
Umberto	ROMANO	SPW	excusé - remplacé par Raphaël Gerard
Luc	VAN AUSLOOS	Parquet Général de Mons	excusé - remplacé par Luc Strypsteen

Voornaam/Prénom	Naam/Nom	Organisatie/Organisation	Handtekening / Signature
Martin	VAN HOUTTE	BIWV	
Dirk	VAN NUFFEL	Vaste Commissie van de Lokale Politie	
Koen	VAN WONTERGHEM	Ouders van Verongelukte Kinderen	
Marc	VANSNICK	FOD Mobiliteit en Vervoer	verontschuldigd
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	excusé
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	QUOIRIN	GOCA	
Miran	SCHEERS	BIVV	
Karel	VAN COILLIE	TOURING	
Wendy	VANDER GOTEN	Responsible Young Drivers	
Ives	VERBAEYS	ASSURALIA	excusé
Lode	VERKINDEREN	Transport en Logistiek Vlaanderen	
Rudi	WAGELMANS	Vaste Commissie van de Lokale Politie	

Rudi
Roghaïl

Robert Bonga
SPW

