



Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Procès-verbal

Réunion du 17 mai 2004 (5)

Présents :

- MM. DERWEDUWEN Patric, IBSR, Président de la CFSR
Mme MEERKENS Anne, SPF Mobilité et Transports, Vice-Présidente de la CFSR
MM. BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Équipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)
CAELEN Eric, Union de la Ville et des Communes de Bruxelles-Capitale
CHIERS Johan, RYD
DEBLAERE Paul, Police Fédérale
Mme DE BOECK Ann, Gezinsbond
MM. DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
D'HAESE Patrick, Fietzersbond
DIDIER Bruno, Assuralia
DONNEN Dany, GOCA (présent le matin)
HERBERT Francis, Association des Parents d'Enfants Victimes de la Route
HOUGARDY Philippe, RACB
KAESEMANS Joost, FEBIAC
KENIS Paul, Collège des Procureurs Généraux
Mme LENOTTE Bernadette, Institut du Transport Routier
MM. LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
PEPELIER Geert, VTB-VAB
ROUFFAERT Armand, Admin. van Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap
Mme SCHEERS Miran, IBSR
MM. VANBROECKHOVEN Willem, GOCA (présent l'après-midi)
VAN COILLIE Karel, Touring
WAGELMANS Rudi, Commission Permanente de la Police Locale

Assistent à la réunions (IBSR) :

- M. DE BOBBELEER Werner
Mme DREVET Marilys (matin)
M. HENDRICHS Denis
Mme NEUVILLE Christiane
MM. PELCKMANS Jan
VERBEKE Tobias (matin)

Excusés :

- MM. DRAUX Philippe (remplacé par M. P. DEBLAERE)
HUNGS Edgar, Enseignement Communauté germanophone
MACHENIL Geert (remplacé par Mme B. LENOTTE)
Mme MALLINUS Danielle (remplacée par M. K. VAN COILLIE)
MM. VAN AUSLOOS Luc (remplacé par M. KENIS)
VAN NUFFEL Dirk (remplacé par M. WAGELMANS)

"Vu la spécificité des questions abordées et les limites en terme¹ de personnes disponibles des organes appelés à la composer, la Commission fédérale pour la Sécurité routière n'est pas en mesure d'assurer une présence équilibrée d'hommes et de femmes.

Une dérogation à cette obligation a été accordée conformément à l'art. 2, § 2, de la loi du 20 juillet 1990 par décision du Conseil des Ministres du 1^{er} janvier 2004, et ce jusqu'au 31 décembre 2004."

Introduction :

Monsieur Hendrichs souhaite la bienvenue aux personnes présentes et annonce que Monsieur Derweduwen, retenu par une réunion très importante où sa présence personnelle est requise, rejoindra la réunion à la pause café et prie les membres de bien vouloir l'en excuser.

Monsieur Popelier du VTB-VAB arrivera également vers 10 hrs.

Monsieur Motte qui représentait la Commission Permanente de la Police Locale a changé d'affectation. La Commission Permanente sera à l'avenir représentée par Monsieur Van Nuffel comme membre effectif et Monsieur Wagelmans comme membre suppléant, qui sera présent aujourd'hui.

Supprimé : . C'est lui

Monsieur Anciaux, Ministre de la Mobilité et de l'Economie Sociale, a envoyé un courrier par lequel il demande la nomination de Madame Meerkens, Directeur au SPF mobilité et Transports, à la Vice-Présidence de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière.

Monsieur Hendrichs cède donc la parole à Madame Meerkens qui préside la réunion jusqu'à l'arrivée de Monsieur Derweduwen.

L'ordre du jour est approuvé par les membres présents.

Approbation des PV des réunions du 25 juin 2003 et du 22 janvier 2004

Aucune remarque n'étant émise par les membres présents, les deux PV sont approuvés.

Toutefois, Monsieur Kaesemans qui a rejoint la réunion un peu plus tard avait fait parvenir à l'IBSR, le matin même les remarques suivantes :

Supprimé : néanmoins

« Remarques concernant le procès-verbal de la réunion CFSR du 22/1/2004

Concernant la partie du PV ci-après:

L'augmentation du nombre de personnes qui perçoivent la vitesse comme « une façon de se défouler » ou « une manière de s'affirmer » est particulièrement inquiétante. A ce propos, il faut noter la recrudescence du nombre de publicités allant dans ce sens (quelques exemples sont donnés par Monsieur Herbert). Il faudrait des sanctions pour ceux qui ne respectent pas le code de déontologie.

Monsieur Kaesemans fait les remarques suivantes :

- Le texte reflète l'avis d'un certain nombre de représentants et non celui de l'ensemble. Ceci ne ressort pas clairement du PV.
- Il met en doute l'affirmation selon laquelle le nombre de conducteurs qui perçoivent la vitesse comme une façon de se défouler est en augmentation car, selon lui, elle n'est pas basée sur des données chiffrées. La diminution des chiffres d'accidents pourrait indiquer que cette affirmation est inexacte.

Mise en forme : Puces et numéros

- [L'affirmation selon laquelle le nombre de publicités qui « glorifient » la vitesse augmente, est tout aussi peu basé sur des chiffres.](#)
- [En tant que fédération, FEBIAC ne veut pas jouer un rôle de « sanctionneur ». Cela ne fait pas partie des tâches de la fédération. C'est pour cette raison qu'il est demandé au JEP de contrôler le respect du code. »](#)

Présentation des indicateurs SR

Statistiques d'accidents – premiers résultats 2002 (Doc.II.1a et II. 1.b)

Madame Scheers présente brièvement les statistiques d'accidents INS de 2002 (voir présentation en annexe). Toutes les données INS ne sont pas encore disponibles.

Le nombre d'accidents mortels pour lesquels l'INS n'a pas reçu de formulaire de la part des services de police étant de 50, Monsieur Kenis demande pourquoi l'INS ne tient pas compte de ces « non réponse » dans les chiffres qu'il publie. Le nombre d'accidents corporels est en réalité de 1274 et non 1224.

Madame Scheers répond que malgré les nombreux rappels de l'INS, ces formulaires n'ont pas été renvoyés et que l'INS ne corrige pas les chiffres étant donné qu'il ne dispose d'aucun détails concernant ces accidents.

Elle rappelle que la saisie unique des données mettra un terme à ce problème.

Monsieur Loyaerts regrette que l'on ne dispose pas de statistiques complètes car cela empêche de définir convenablement les priorités au niveau des points noirs.

Madame Scheers prévoit les statistiques 2003 pour fin 2004 ou début 2005 ; les statistiques 2004 devraient être disponibles en 2005 et, à partir de 2005 on peut envisager d'avoir des statistiques trimestrielles provisoires.

Monsieur Dekoster demande si une comparaison a déjà été faite entre la politique menée en Belgique au point de vue sécurité routière et celle menée par d'autres pays, comme par exemple la France, et les résultats obtenus.

Madame Scheers rappelle l'étude européenne SUN (Sweden–U.K.–Netherlands) qui a comparé les pays les mieux classés au niveau de la sécurité routière. Cette étude a mené à des conclusions générales insistant sur l'importance d'un plan de mesures, d'un plan d'implémentation et de la mise à disposition des budgets nécessaires.

Selon Monsieur Dekoster il faudrait se comparer aux pays les moins bons comme par exemple la France.

Madame Meerkens communique que le SPF envisage une étude du type SUN.

Indicateurs d'attitudes – étude SARTRE (Doc.II.2)

Madame Drevet présente brièvement les résultats de l'étude (voir présentation en annexe).

Concernant la recommandation relative aux "actions de sensibilisation" Monsieur Herbert rejoint la remarque faite précédemment par Monsieur Dekoster et insiste sur l'exemple français. Il ne faut pas faire uniquement des actions ciblées mais bien de la communication plus générale, consistante et cohérente comme on le voit sur les chaînes françaises. Il faut une sensibilisation permanente, globale et continue.

Monsieur Donnen fait remarquer que la France dispose de moyens de répression plus élevés que la Belgique et la probabilité d'être pris est donc plus élevée. Dans notre pays, il faudrait cibler en fonction de l'endroit et du type d'infraction.

Supprimé : "Opmerkingen ivm verslag vergadering FCVV dd. 22/1/2004"

¶ Over onderstaand deel van het verslag: ¶

¶ *Het toegenomen aantal personen voor wie snelheid een uitlaatklep is of een manier om zichzelf te bevestigen, is bijzonder zorgwekkend. Het toegenomen aantal reclameboodschappen in deze zin houdt hiermee verband (de Heer Herbert geeft enkele voorbeelden). Wie de deontologische code niet respecteert, zou hiervoor moeten worden gestraft.* ¶

¶ wens ik het volgende op te merken: ¶

¶ <#>de tekst geeft de mening weer van een aantal vertegenwoordigers en niet van de volledige vergadering. Dat blijkt niet duidelijk uit het verslag. ¶

¶ <#>De melding dat het aantal chauffeurs dat in snelheid een uitlaatklep zoekt, toeneemt, is naar mijn weten niet gebaseerd op cijfermateriaal en wil ik betwijfelen. De dalende ongevalcijfers zouden een indicator kunnen zijn dat deze melding onjuist is. ¶

¶ <#>De melding dat het aantal reclameboodschappen dat snelheid 'verheerlijkt' toeneemt, is evenmin gebaseerd op tellingen. ¶

¶ <#>FEBIAC wil als federatie niet de rol van 'bestraffer' opnemen. Dat behoort niet tot onze taak van federatie. Precies om die reden is aan de JEP gevraagd de naleving van de code op te volgen." ¶

Tous les membres étant d'accord avec ces propositions, la recommandation sera reformulée en tenant compte des remarques émises.

Selon Monsieur Dekoster, il faut changer les mentalités en faveur du partage de la route. C'est essentiellement au niveau de l'enseignement à l'école, c'est à dire au niveau des communautés qu'il faut insister.

Madame Meerkens fera part de cette remarque au Comité interministériel qui devrait se réunir en juin.

Monsieur Kenis trouve qu'une constatation importante du rapport Sartre est que le risque subjectif de se faire prendre n'est pas seulement déterminé par le risque objectif. En effet, certains pays ayant un risque subjectif identique ont un risque objectif totalement différent. C'est donc surtout le risque subjectif qu'il faut augmenter.

En Belgique, on constate également de grandes différences entre la probabilité d'être contrôlé selon les régions, selon l'endroit (autoroute ou autres routes). Il faudrait une plus grande cohérence sur le plan national.

Monsieur Herbert regrette que, depuis la réforme des polices, les UPC n'interviennent plus que sur autoroute alors qu'elles sont spécialisées.

Monsieur Deblaere relativise cette position. Ce sont également des unités d'appui qui peuvent intervenir à la demande de la police locale. Elles interviennent donc aussi sur les autres routes.

Monsieur Wagelmans réagit également à la remarque de Monsieur Herbert car selon lui, l'efficacité des polices locales ne cesse d'augmenter grâce aux Plans qui sont développés.

Madame Meerkens résume les débats :

En ce qui concerne les mesures d'attitude « ceinture », la campagne de sensibilisation devrait se faire de façon continue et avec une stratégie générale dans laquelle on pourrait suffisamment attirer l'attention du public sur les comportements ciblés (ceintures, sièges pour enfants,...).

Quant aux caméras automatiques qui sont utilisées dans le cadre de la répression, un accord interne avec le SPF Affaires économiques est nécessaire. Ce point sera abordé lors de la prochaine réunion du Comité interministériel. La question des statistiques sera également inscrite à l'ordre du jour de ce Comité.

Monsieur Derweduwen rejoint la séance.

Indicateurs de comportement – ceinture 2003 (Doc. II.3)

Monsieur Verbeke présente les résultats (voir présentation en annexe) et souligne que, pour des raisons pratiques, il n'y a pas eu de comptages en ce qui concerne le port de la ceinture à l'arrière et l'utilisation des sièges enfants.

Voici les principales conclusions :

- résultats répondent aux objectifs des EGSR tout en étant très bas (60%)
- problème des hommes
- problème des régimes 30 et 50 km/h
- problème de la conduite nocturne

Supprimé : effectivement

Supprimé : n'interviennent qu'

Supprimé : mais cela ne veut pas dire qu'elles n'

Supprimé : jamais

Supprimé : et au vademecum qui est en cours de réalisation en collaboration avec le SPF.¶

Supprimé : (voir Denis ?????)

Supprimé : ¶

- Les campagnes de sensibilisation doivent être plus générales, à tous les niveaux. Elles doivent être permanentes et continues. Les messages doivent être différents selon le groupe cible et l'endroit (autoroute ou autres routes).¶
- Les efforts en matière de répression et de sensibilisation au risque réel d'être pris doivent être poursuivis.¶
- La concertation doit se faire au niveau des autorités afin de pouvoir canaliser la communication et de la rendre claire et positive.¶
- Il serait utile d'inviter un représentant du Ministre de l'Economie à participer au comité Interministériel.¶

Monsieur Didier demande si la marque du véhicule a été prise en considération dans les comptages. La réponse est non.

Monsieur Didier explique qu'au niveau européen on envisage d'imposer aux constructeurs d'équiper les véhicules d'un système sonore de rappel en cas de non-port de la ceinture. Il serait donc nécessaire de voir si le port de la ceinture est supérieur dans les voitures qui en sont actuellement équipées, ce qui serait un argument en faveur d'une obligation de cet équipement.

Monsieur Kaesemans ne dispose pas d'informations précises sur les types de véhicules qui en sont actuellement équipés mais signale qu'à l'avant, plusieurs le sont déjà mais qu'à l'arrière, cela pose certains problèmes comme par exemple dans le cas où l'on déposerait, sur le siège, un paquet dont le poids peut faire supposer à tort qu'il y a un passager.

S'il semble difficile d'envisager d'étudier ce problème lors des comptages, Monsieur Derweduwen signale qu'on pourrait par contre intégrer une question à ce sujet dans les enquêtes d'attitudes, ce qui concernerait alors le comportement avoué et pas nécessairement le comportement réel. D'autre part, on pourrait examiner si des études ont été faites à ce sujet.

Monsieur Dekoster regrette que les comptages n'aient pas été faits pour le port à l'arrière. Monsieur Herbert souligne que lors d'actions d'accueil d'enfants aux abords d'écoles auxquelles il a participé, il a constaté que beaucoup d'enfants ne sont pas attachés.

Monsieur Pelckmans rappelle deux problèmes à savoir les chauffeurs professionnels et le nombre trop élevé de dispenses. Madame Meerkens confirme le nombre beaucoup trop élevé d'exemptions qu'il faudrait effectivement réduire.

Madame Meerkens quitte la séance, Monsieur Derweduwen la remercie et reprend la présidence.

Loi sécurité routière du 7 février 2003 et ses A.R. d'exécution du 22/12/03

A la demande de Monsieur Herbert, qui doit s'absenter, les points 1 et 2 de l'ordre du jour sont inversés.

Présentation des conclusions et approbation des recommandations du GT politique criminelle (Doc.III.2)

Monsieur Kenis résume tout d'abord brièvement les principaux points soulevés lors d'une journée d'étude consacrée à la situation actuelle au niveau de la cellule d'expertise roulage du Collège des procureurs –généraux.

[Texte de P. Kenis en annexe.](#)

Supprimé : (voir si texte Kenis disponible ?????)

Monsieur Hendrichs présente ensuite les conclusions et les 8 recommandations du groupe de travail.

Recommandations 1, 2 et 3 : la Commission marque son accord.

Recommandation 4 : suite à la remarque de Monsieur Deblaere craignant une augmentation de la charge administrative des forces de police sur le terrain, la recommandation est acceptée avec l'ajout suivant «en fonction des possibilités **et des moyens** dont on dispose..... »

Monsieur Van Coillie est favorable à une évaluation des infractions graves avant 2005. Il estime que si la commission recommande de reprendre des infractions comme le GSM et la ceinture dans les infractions graves de 1^{er} degré, il y a peut-être, au contraire, d'autres infractions considérées comme graves et qui ne devraient pas l'être. Il regrette que la commission ne se prononce pas dès à présent sur les suggestions de modifications émises par Touring.

Monsieur Derweduwen estime qu'il faut d'abord avoir un accord au sein du groupe de travail sur les propositions de recommandations pour pouvoir ensuite les soumettre à la commission.

Monsieur Herbert demande qu'un représentant des usagers faibles puisse faire partie du GT « politique criminelle » et propose qu'un représentant soit désigné après concertation "interne". Le président marque son accord sur la proposition

Recommandation 5 : la commission marque son accord dans l'ensemble mais Monsieur Donnen souligne le problème du leasing, qui devrait être abordé de manière plus globale.

Supprimé : (voir Denis?????).....

Recommandation 6 : la commission marque son accord moyennant l'ajout « politique uniforme **et concertée** de poursuite des infractions... »

Recommandation 7 : cette recommandation est ajournée. Le groupe de travail est chargé de définir plus précisément ce qu'il entend par « Veiller à ce que les acteurs sur le terrain soient actuellement **prêts**... »

Recommandation 8 : cette recommandation sera soumise à une nouvelle discussion au sein du groupe de travail

Présentation des A.R. d'exécution et modifications prévues

Monsieur Hendrichs résume la nouvelle législation (voir présentation en annexe)

Supprimé : Le Président rappelle que cette nouvelle réglementation n'est pas le résultat d'une demande de la commission fédérale.¶

A propos de la nouvelle réglementation, Monsieur Loyaerts, en tant que gestionnaire, plaide pour une simplification de la réglementation. Il est difficile de faire respecter une réglementation complexe et qui change tout le temps.

Certaines dispositions posent des problèmes. Le problème du cruise control par exemple aurait du être envisagé de manière plus générale.

L'aménagement des zones 30 abords d'école coûte environ 100.000 euros/école. Ce qui représente environ 400 millions d'euros pour l'ensemble des écoles de la communauté française. Puisque des fonds seront alloués aux zones de police en fonction de la baisse du nombre de victimes sur les routes de la compétence de la police locale (avec le risque de dérives au niveau des zones de police pour améliorer artificiellement le score), on pourrait allouer des primes aux régions étant donné qu'elles investissent dans l'infrastructure.

Monsieur Rouffaert marque son accord avec les remarques de Monsieur Loyaerts et signale que les délais imposés par certaines mesures sont impossibles à respecter.

Supprimé : ensuite

Le président fait remarquer que lors d'une réunion au cabinet Anciaux, avant le conseil des ministres, ces remarques ont été formulées par l'IBSR mais que le cabinet a décidé de ne pas les prendre en compte.

Monsieur Bertrand regrette que les régions n'aient pas été consultées et s'oppose à l'abrogation de l'arrêté royal du 9 octobre 1998.

[AR 9 octobre 1998 - explicitation : "Cet arrêté prévoit des conditions préalables d'instauration des Zones 30 telles que la concertation avec les services de transports en commun et les services d'urgence. Cet arrêté impose aussi que la vitesse soit réduite à 30 km/h par des mesures d'organisation de la circulation, d'infrastructure ou d'aménagement."](#)

De nombreuses critiques émanent encore de la part de plusieurs membres qui estiment que ces modifications ont été prises dans la précipitation et qui regrettent que le niveau politique ne prenne pas suffisamment en compte la CFSR.

Lunch

Conclusions par le président concernant le dernier point abordé le matin

Zones 30 abords d'écoles : La CFSR est favorable à l'aménagement de zones 30 aux abords d'écoles mais constate qu'il sera difficile de signaler les abords d'écoles de **tous** les établissements scolaires correctement dans les délais prévus.

Suite aux divergences de vues parmi les membres concernant l'acceptation de cette obligation, l'IBSR préparera un projet de recommandation à ce sujet.

Classification des infractions graves : Le groupe de travail va analyser cette classification et proposer des modifications.

Conventions sécurité routière : La CFSR marque son inquiétude sur les critères à la base de la répartition des fonds des amendes.

Evaluation de la loi en septembre 2005

Monsieur Hendrichs expose brièvement les modalités prévues par le gouvernement (voir présentation en annexe).

En ce qui concerne les analyses pour la vitesse, Monsieur Kenis fait remarquer qu'il vaut mieux comptabiliser le nombre d'infractions constatées/véhicules contrôlés plutôt que le nombre d'infractions constatées/heures de contrôle.

Monsieur Deblaere fait remarquer qu'il va être difficile de comparer ces données avant/après la nouvelle loi car ces données n'existent pas « avant ».

Monsieur Popelier estime que ce n'est pas une raison pour ne rien faire et souligne qu'il existe des données au niveau local. Pour Monsieur Wagelmans ces données ne peuvent être utilisées que pour des initiatives locales.

Le Président conclut en affirmant qu'une évaluation de la loi est nécessaire mais nécessite un suivi important et la prise de décisions. Il sollicitera dès lors auprès du Cabinet Anciaux l'organisation d'un Comité Interministériel de la Sécurité Routière dans des délais suffisamment brefs que pour permettre les prises de décisions dans les délais impartis.

Supprimé : Monsieur Hendrichs approuve cette remarque.

Suivi des dossiers prioritaires

Dossiers 7 – « Ceinture, sièges enfants, casques » et approbation des recommandations (Doc.IV.1)

Monsieur De Dobbeleer présente brièvement le suivi de ce dossier.

Recommandation 7.1 : OK mais Monsieur Herbert souhaite que l'on trouve une solution pour voir l'évolution du port de la ceinture à l'arrière et de l'utilisation des sièges pour les enfants.

Recommandation 7.3 : Plusieurs membres regrettent que la campagne de sécurité « ceinture » soit centrée sur les adultes. Ils estiment qu'il est faux de penser que les adultes qui sont convaincus de s'attacher, auront également plus tendance à attacher leurs enfants. De même les ports de la ceinture à l'avant et à l'arrière ne sont pas comparables. Monsieur Derweduwen explique qu'il a fallu fixer des priorités étant donné que le budget est limité mais que si la CFSR décide de centrer les campagnes sur les enfants, c'est faisable. Il sera donc tenu compte de la remarque. On fera une campagne générale dirigée sur **tous** les occupants de voiture qui doivent **correctement** s'attacher.

Monsieur Pelckmans rappelle qu'il y a une directive européenne que l'on va devoir transposer en Belgique pour mai 2006. Monsieur Hendrichs confirme que ce sera probablement fait pour 2005.

Recommandation 7.4 : OK, Messieurs Deblaere et Kenis insistent toutefois sur la nécessité d'insérer les contrôles "ceintures" dans les autres contrôles.

Supprimé : ????

Recommandation 7.7 : On tient compte de la remarque faite pour 7.3

Recommandations 7.8, 7.10 et 7.12 : OK

Recommandation 7.13 : Vu les statistiques 2002 faisant état d'une augmentation du nombre de tués parmi les deux-roues motorisés, Monsieur Chiers estime qu'il faudrait organiser une campagne à leur intention, éventuellement combinée avec un autre thème.

Le Président estime que c'est difficile question budget mais qu'on peut envisager un dépliant. Monsieur Herbert souligne qu'il est facile de contrôler le port du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs et qu'il serait bon d'effectuer des contrôles aux abords des écoles.

Recommandations 7.15, 7.16, et 7.17 : OK

Recommandation 7.19 : OK. Les membres insistent sur la nécessité d'avoir des normes de bonne qualité mais pas trop compliquées. Il est essentiel d'avoir des contacts avec les utilisateurs.

Le Président fait ensuite part aux membres d'une demande de Madame Lieve Vermoere (SPF) en faveur d'une possible dérogation pour augmenter l'âge maximal (8 ans) d'un enfant transporté dans une remorque de vélo.

La problématique n'étant pas clairement définie (cela concerne-t-il uniquement des personnes handicapées ou non ?), il sera demandé au SPF de préciser sa demande et ce point sera alors présenté à la prochaine réunion.

Dossier 1 – « Vitesse excessive et inappropriée » et approbation des recommandations (Doc.IV.2)

Madame Scheers présente brièvement les recommandations issues des travaux du groupe de travail relatif à ce dossier (voir présentation en annexe).

Recommandation 1.1 : OK

Recommandation 1.2 : voir le groupe de travail infrastructure.

Recommandation 1.3 : OK mais messieurs Herbert et Dekoster soulignent l'impossibilité de satisfaire à la recommandation initiale concernant l'intégration de l'éducation en matière de sécurité routière et de mobilité dans les « compétences terminales » de la Communauté française étant donné que les matières, qui avaient déjà été approuvées, sont définies pour plusieurs années et ne peuvent plus être modifiées.

La recommandation mentionnera néanmoins qu'il faut insister auprès de la Communauté française pour qu'elle prenne les initiatives nécessaires.

Recommandation 1.4 : OK

Recommandation 1.5 : Le groupe de travail « déontologie » n'a pas encore pu se réunir mais une réunion sera bientôt prévue, sous la présidence de Monsieur Auwaerts.

Recommandation 1.6 : Monsieur Herbert estime qu'il faut agir dans ce domaine et demande si un groupe de travail a été constitué.

Le Président répond qu'il a fallu établir des priorités parmi des sujets tels que l'alco-lock, ISA ; etc...mais que 4-5 véhicules de l'IBSR (CARA) ont déjà été équipés d'une boîte noire sans qu'il n'y ait vraiment d'étude déjà effectuée.

A la question de savoir si GOCA ne devrait pas étudier ce problème, Monsieur Vanbroeckhoven répond que GOCA pourrait éventuellement reprendre les travaux avec l'IBSR.

Divers membres insistent sur les avantages de la boîte noire : moins cher et plus efficace que l'ISA, résultats positifs indéniables, possibilité d'un incitant fiscal, gain de temps dans les délais accidents/jugements, possibilité d'une introduction progressive (contrevenants, récidivistes...).

Monsieur Derweduwen acte la demande de la Commission d'accorder une plus grande importance à cette mesure.

Recommandations 1.7 et 1.8.a : OK

Recommandation 1.8.b. : Il faudra remplacer la notion "d'identification du véhicule" par "identification de la plaque d'immatriculation".

Recommandation 1.8.c. : Monsieur Deblaere s'inquiète car une généralisation de la procédure automatisée engendrera plus de travail administratif pour les services de police en ce qui concerne le suivi. Il ne rejoint pas l'avis de monsieur Kenis qui estime que tout, même le suivi, peut être automatisé et estime qu'un opérateur est toujours nécessaire. Il insiste pour que la charge administrative reste limitée.

Selon monsieur Wagelmans, un projet pilote à Leuven a montré que lorsque tout est automatisé, il n'y a pas plus de charge administrative.

Les membres de la Commission n'étant pas d'accord sur ce point, cette question sera traitée par le groupe de travail.

Il faudra définir la position à adopter par rapport à l'élément "discrimination".

Recommandations 1.8.d, 1.8.e, 1.8.f, 1.8.g et 1.9.a : OK

Recommandation 1.9.b : Cette recommandation est supprimée car cette possibilité existe déjà légalement.

| *Recommandation 1.9.c* : même remarque.

Supprimé :

Recommandation 1.9.d : Cette recommandation rejoint la 8^{ème} recommandation du GT politique criminelle. Il a été décidé de soumettre cette recommandation à une nouvelle discussion dans le groupe de travail.

Recommandation 1.9.e : cette recommandation est supprimée.

La recommandation initiale était mal formulée. C'est le procureur et pas le juge qui ordonne le retrait immédiat du permis.

Recommandations 1.10, 1.11, 1.12a, 1.12b, 1.12c, 1.12d et 1.13 : Ces recommandations sont acceptées. Le terme « leerstraf » de la recommandation 1.12b devrait être remplacé par un autre terme plus nuancé plus proche de « cours de sensibilisation ».

Monsieur Deblaere constate qu'il n'y a rien de prévu concernant la récidive.

Ce sujet sera repris dans les prochaines discussions au sein du GT politique criminelle.

Vu l'heure tardive, l'examen du suivi du dossier "Alcool" sera reporté à la prochaine réunion.

Le Président remercie les membres pour leur collaboration et lève la séance. La date de la prochaine réunion n'est pas fixée mais les membres en seront informés dès que possible.