

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Procès-verbal

Réunion du 2 décembre 2004 (7)

Introduction

Le Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, Monsieur Derweduwen, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux membres. Il prie ces derniers de bien vouloir l'excuser pour l'envoi tardif des documents dû au peu de temps séparant les réunions.

Le Ministre Landuyt ne pouvant être présent en début de séance, le Président propose de modifier légèrement l'ordre du jour en retardant la présentation des GT « statistiques » et « politique criminelle » jusqu'à l'arrivée du Ministre. Les membres approuvent.

Approbation des PV des réunions du 17 mai 2004 et du 28 octobre 2004.

Monsieur Dekoster n'ayant pas reçu les documents, l'approbation est reportée. Les membres sont priés de communiquer leurs remarques éventuelles par mail à madame Beeckmans pour le mardi 7 décembre au plus tard.

Suivi du GT « remorques et chaises roulantes tractées par un vélo » (créé lors de la CF SR du 28/10/04 et présidé par Madame Lieve Vermoere du SPF Mobilité et Transports)

Madame Vermoere commente les documents qui ont été envoyés aux membres et leur demande s'ils sont d'accord avec les principales conditions reprises dans l'AR à savoir :

- âge des passagers : moins de 8 ans (sauf personne handicapée)
- conducteur transportant des passagers : doit être majeur (+ de 18 ans)
- remorque : 80 kg maximum (sauf si auto freinée)

Une discussion s'engage sur différents points. Monsieur Dekoster préférerait que l'on fixe une limite de poids maximale (par exemple 100 kg) pour la remorque même freinée et que l'âge du conducteur soit fixé à minimum 16 ans.

Monsieur Herbert opérerait pour un alignement sur les autres pays (principalement Allemagne et Suisse) qui prévoient moins de 7 ans pour les passagers et minimum 16 ans pour le conducteur.

Pour l'âge du conducteur, Monsieur Kenis préfère que l'on s'aligne sur l'âge du conducteur d'un cyclo(avec passager) c.à.d. 18 ans (majeur).

Il faut donc choisir entre la cohérence nationale ou européenne.

Le Président demande aux membres de la CF SR de se prononcer sur les différentes possibilités.

En conclusion, la CFSR préconise :

- âge des passagers : moins de 7 ans (sauf personne handicapée)
- âge conducteur transportant des passagers : doit être majeur
- remorque : 80 kg maximum (pas de limite si auto freinée)

Le Ministre Landuyt rejoint la séance.

Suivi du GT «suivi de la loi SR - Statistiques » (présidé par Miran Scheers)

Madame Scheers présente le document qui a été envoyé aux membres de la CFSR. Il s'agit d'un schéma de méthode pour une approche idéale, élaboré suite à la première réunion du GT. Lors de la prochaine réunion, prévue le 14 décembre 2004, le GT examinera quelles sont les propositions qui sont réalisables.

Monsieur Herbert s'interroge sur la différence de sanctions selon la présence ou l'absence de victimes. Il trouve normal que les infractions avec victimes entraînent des sanctions graves. Néanmoins, d'un point de vue de prévention, il faut sanctionner de manière sévère une infraction grave même s'il n'y a heureusement pas de victimes. Il faudrait des statistiques comparatives à ce sujet.

Madame Scheers transmettra la suggestion au GT.

Monsieur Draux souligne la qualité du travail réalisé par le GT mais formule néanmoins quelques remarques :

- remarque générale : il est important de faire la distinction entre ce qui est pris en compte pour l'évaluation de la loi et pour les statistiques de la sécurité routière en général.
- il faudra bien définir les périodes de référence.
- la probabilité d'être pris n'est pas un élément relevant pour l'évaluation de la loi car la loi ne modifie pas l'attitude des services de police.
- les thèmes des Etats Généraux ne sont pas nécessairement repris dans la loi.
- dans « probabilité objective d'être pris » qu'entend-t-on par **nature** des contrôles orientés?
- dans la « probabilité subjective d'être pris » :
 - lorsqu'on mentionne « le nombre de dépliants distribués et autre communication », qu'entend-t-on par « autre communication » ?
 - les contrôles annoncés ne sont pas signalés de manière structurée car n'importe qui peut signaler des contrôles
- il est intéressant de comparer la rapidité des délais de paiement selon les différents systèmes de sanction (perception immédiate...).
- quelle est la différence entre « nombre de déchéances prononcées » et « nombre de déchéances subsidiaires exécutées » ?
- il faut différencier les nouvelles sanctions introduites par la loi et les anciennes sanctions qui subsistent.
- dans les mesures de sécurité :
 - il faut distinguer l'immobilisation du véhicule en vertu de l'art. 50 ou de l'art. 58bis
 - la « retenue du permis et durée de la retenue » est-elle une donnée relevante étant donné que la durée (3, 6 ou 12h) peut être prolongée ?

Le Président prend note des remarques et charge le GT de discuter de ces points.
Il donne ensuite la parole au Ministre.

Concernant la pertinence des différentes statistiques pour l'évaluation de la loi, le Ministre Landuyt souligne qu'il ne faut pas se concentrer uniquement sur la loi. Ce sont les données concernant les accidents qui importent. Il faut donc disposer de données sur la probabilité d'être pris. Il faut examiner les données objectives dont on dispose afin de déterminer s'il faut modifier la loi ou les modalités de répression.

Il souhaiterait que l'on recueille des données concernant les récidives de comportement, car ce sont elles qui occasionnent le plus d'accidents, et que l'on en tienne compte dans les indicateurs.

Il souligne d'autre part que des travaux sont également en cours au niveau du gouvernement et du parlement. Au niveau parlementaire, une évaluation interne va avoir lieu au sein de la commission infrastructure et une audition publique est prévue avec les fonctionnaires du ministère public et, le cas échéant, les magistrats et les juges de police. Un rapport de ce groupe devrait être disponible en janvier. Un bilan global regroupant les travaux des deux groupes sera alors réalisé. Le Gouvernement et le Parlement décideront en toute autonomie sur base des données rassemblées.

Concernant le GT statistiques, Monsieur Popelier s'étonne qu'il n'y ait pas de consultation du secteur des assurances concernant les données d'accidents. D'après lui, ce secteur ne confirme pas l'évolution positive.

Monsieur Didier fait état d'une enquête, auprès d'un échantillon (75% du parc automobile tourisme et affaire), montrant une augmentation de 2% des sinistres pour les 6 premiers mois de 2004 par rapport à 2003. Mais ces résultats sont à prendre avec prudence.

On envisage de réitérer l'enquête sur base trimestrielle en essayant d'avoir un plus grand échantillon et d'autres types de véhicules. On ne pourra néanmoins jamais disposer de 100% d'information.

Ces informations ne sont pas disponibles au sein de l'union professionnelle et étant donné les différents systèmes informatiques des différentes compagnies, il n'est pas facile de les recueillir. On ne peut espérer avoir les données du premier trimestre qu'à la fin du deuxième trimestre au plus tôt.

Monsieur Herbert demande si, dans cette enquête, on fait la distinction entre les accidents matériels et les accidents corporels.

Monsieur Didier répond que la demande du Cabinet était d'avoir une idée de l'évolution du nombre de sinistres sans distinction entre les deux types d'accidents. On peut envisager d'intégrer cette distinction mais cela ne sera pas facile.

Monsieur Van Coillie formule quelques questions ou remarques relatives au GT statistiques :

- dispose-t-on de statistiques relatives au nombre de transactions par type d'infractions ?
- les thèmes des Etats Généraux (vitesse, feu rouge....) se rapportent à des infractions qu'il est facile de constater. Dans la jurisprudence, on constate qu'il y a beaucoup d'autres infractions dangereuses (refus priorité, comportement vis à vis des piétons..) pour lesquelles peu de PV sont dressés.
- comment établir le lien entre les données et la loi ?

Madame Scheers répond qu'il n'est pas possible de lier les transactions aux types d'infractions. Il est peut-être possible de faire le lien avec les différentes catégories mais pas avec les infractions prises séparément.

Il est difficile d'anticiper et de savoir comment lier les données et la loi car il faut d'abord voir quelles seront les données disponibles.

Monsieur Herbert rappelle qu'une disposition pénale prévoit qu'un exploitant de café qui sert un client ayant bu peut être poursuivi. On pourrait donc aussi poursuivre un employeur qui a poussé un employé à ne pas respecter les règles de circulation.

Il serait intéressant de voir dans les statistiques combien de fois le Parquet a utilisé cette possibilité.

Le Président conclut en rappelant que la Belgique accuse un retard énorme au point de vue du suivi des indicateurs de la SR. Il estime qu'il vaut mieux aller progressivement et mettre d'abord en place des indicateurs limités et, une fois les résultats obtenus, en mettre d'autres en place.

Le Ministre Landuyt quitte la séance.

Suivi du GT « suivi de la loi SR - Politique criminelle » (Présidé par Anne Meerkens)

Madame Meerkens commente le rapport de la réunion du 26 novembre 2004 qui a été envoyé aux membres.

Le Groupe de Travail regrette que par le passé on n'ait pas tenu compte de certaines recommandations faites par la CFSR. Elle souhaite que dans le futur, lorsque des recommandations ne sont pas retenues, il y ait une explication.

Tout comme Madame Meerkens, Monsieur Kenis insiste sur le feedback. Il insiste également sur la coordination des GT (formels ou informels) et sur la nécessité de tenir la CFSR informée de leurs travaux.

Il rappelle que, si l'on veut évaluer l'incidence de la nouvelle loi sur les charges de travail des services de police, il faut savoir de quels moyens informatiques disposaient les services de police au 1er mars 2004 pour appliquer la loi.

Monsieur Derweduwen suggère que la coordination se fasse en prévoyant que chaque président de GT participe également aux réunions des autres GT

Monsieur Cornillie annonce que le Cabinet se chargera de réunir les trois personnes.

Il rappelle qu'il y a une démarche formelle qui se fait à trois niveaux parallèles à savoir la Commission fédérale, le Gouvernement et le Parlement et que les travaux de ces trois entités seront regroupés début février 2005. Rien n'empêche par ailleurs qu'il y ait aussi des démarches informelles de la part d'associations, professionnelles ou non, marquant leur intérêt pour la sécurité routière.

Si l'on estime qu'il y a actuellement un manque d'information parce que la loi n'est pas encore en vigueur depuis suffisamment longtemps, une des recommandations pourrait être par exemple qu'il faut attendre encore un certain temps car il est trop tôt pour évaluer la loi.

Monsieur Derweduwen remercie Monsieur Cornillie pour ces importantes précisions et se réjouit au nom de la CFSR pour l'intérêt porté par le Ministre à la CFSR et à la SR.

Les deux groupes de travail, dont la CFSR a pris acte aujourd'hui, poursuivront leurs travaux et présenteront leurs conclusions à la prochaine réunion de la CFSR (les conclusions devraient être transmises une dizaine de jours auparavant).

Monsieur Debruyne insiste pour que le troisième GT se réunisse afin d'apporter, entre autre, une réponse aux questions relatives au stationnement et au fond d'amendes.

Monsieur Cornillie prendra contact avec la cellule stratégique afin de réunir le troisième groupe de travail avec la collaboration du SPF Intérieur.

Suivi du GT « incitation à commettre des infractions » (créé lors de la CFSR du 28/10/04 et présidé par Denis Hendrichs) – texte en néerlandais envoyé par mail, texte en français distribué en séance.

Madame Heeren résume le document qui a été transmis aux membres.

Elle mentionne également l'émission « zware voet » de VTM où une caméra filme des policiers constatant des infractions commises. Le juge a estimé que le secret de l'instruction a été violé et a disculpé les contrevenants.

Monsieur Herbert estime la proposition du GT intéressante et trouve qu'elle aurait l'avantage supplémentaire de pouvoir s'appliquer au cas où des employeurs useraient d'abus d'autorité auprès de leurs employés en les incitant à commettre des infractions.

Il trouve par ailleurs paradoxal que le juge n'ait pas accepté les preuves dans le cas de « zware voet » alors que les preuves filmées ont été acceptées dans des cas de maltraitance d'animaux.

Monsieur Kenis fait remarquer qu'en vertu de l'article 35 de la loi sur la fonction de police, les fonctionnaires de police ne peuvent, sans nécessité, exposer à la curiosité publique les personnes arrêtées, détenues ou retenues. Ils ne peuvent soumettre ou laisser soumettre ces personnes, sans leur accord, aux questions de journalistes ou de tiers étrangers à leur cas, ni à des prises de vues.....

Monsieur Van Ausloos, qui était à l'origine partisan de la modification de l'article 66 du code pénal émet par contre les remarques suivantes :

- il est réticent vis à vis de l'ajout du terme « défi » car on vise un objectif de sécurité routière mais, par voie de conséquence, on perturbe l'équilibre de tout le système pénal .
- Il estime qu'il faut poursuivre uniquement « celui qui incite ou provoque » à commettre une infraction routière.
- Il rappelle que « l'incitation » est prévue dans la circulaire « agressivité ». Une autre possibilité (au lieu de modifier la loi) serait d'envisager une directive ministérielle donnant tout son sens à cette circulaire
- Le problème de la constatation peut être résolu par le système PROVIDA (caméras embarquées sur des véhicules banalisés) qui apporte des éléments de preuve

Monsieur Hendrichs rappelle que le GT a procédé en deux étapes :

- faut-il oui ou non introduire une nouvelle incrimination relative à l'incitation générale ou spécifique ? Il demande à la CFSR de se prononcer aujourd'hui à ce sujet.
- si la CFSR émet une réponse positive, le GT effectuera alors une analyse plus poussée sur la manière d'y parvenir.

Il rejoint la remarque de monsieur Van Ausloos concernant l'article 66 du code pénal à savoir qu'une modification de cet article toucherait non seulement à la sécurité routière mais également à tout le droit pénal.

Monsieur Herbert estime qu'il serait intéressant de voir si ce problème est traité en France et comment il est traité.

Le Président demande aux membres de se prononcer pour ou contre l'introduction de cette nouvelle incrimination.

Avant que les membres ne se prononcent, Monsieur Draux veut insister sur la difficulté d'apporter des preuves de l'incitation à commettre une infraction. Si la CF SR se prononce favorablement, il faudra un partenariat entre les services de police et le judiciaire pour qu'il y ait des sanctions effectives. Il rejoint l'avis de monsieur Van Ausloos concernant l'adaptation de la circulaire agressivité de sorte qu'il y ait un consensus entre les deux services.

A la demande du Président, les membres se prononcent à main levée. La majorité se prononce en faveur d'une modification de la législation permettant l'introduction de cette nouvelle incrimination.

Au nom de la CF SR, le Président demande au GT d'examiner ce qui se fait en France, de proposer pour la prochaine réunion une analyse plus détaillée et d'examiner les possibilités d'utilisation dans d'autres domaines comme par exemple celui de donneurs d'ordre (employeurs/ employés) comme suggéré par monsieur Herbert.

Monsieur Draux demande que l'on insiste dans la recommandation de la CF SR sur la nécessité d'un consensus entre les services de police et le judiciaire afin d'avoir la certitude d'une sanction.

Suivi dossier « zones de rencontres » » texte transmis par mail

Madame Guillaume présente le dossier.

Certaines remarques sont formulées :

Monsieur Pelckmans, qui a participé aux travaux liés à l'introduction du nouveau statut « zone de rencontre » dans le code de la rue, rappelle qu'il y avait été décidé de considérer les deux termes séparément car la « zone résidentielle », et sa signalisation spécifique, est fixée au niveau international tandis que la « zone de rencontre » est un concept spécifiquement belge, néerlandais ou suisse.

D'autre part, il y a actuellement une circulaire qui se rapporte uniquement aux « zones résidentielles » tandis que les « zones de rencontres » sont définies dans un A.R.

Si l'on ne garde qu'un seul terme « zone de rencontre », il faudra adapter la circulaire.

Il préfère opter pour la solution du maintien des deux termes, auquel cas il faudrait établir une circulaire séparée relative aux « zones de rencontre ».

Concernant la localisation à 500m, Monsieur Caelen estime que c'est une matière qui relève des compétences régionales car il faut tenir compte du statut des voies (la majeure partie des communes ont établi une hiérarchie dans leur réseau routier). Cette matière n'a donc pas sa place ici.

Concernant les entrées et sorties, il est d'accord pour l'effet de porte. La manière de le réaliser n'est pas importante mais il doit être reconnaissable.

Il fait remarquer que les recommandations ne traitent pas du problème des trottoirs. Or, il estime que si ces zones n'ont pas eu de succès auprès des communes, c'est en partie suite à l'obligation d'avoir tout à niveau. Il faudrait supprimer cette obligation.

Monsieur Rouffaert s'interroge sur la compétence (fédérale ou régionale) dont relèvent ces aménagements mais n'a actuellement pas de réponse à la question.

Monsieur Popelier constate que les recommandations formulées concernant l'aménagement de ces zones sont très sévères. Vu l'impact négatif que ces zones ont sur l'écoulement du trafic, il ne peut marquer son accord que s'il a la garantie que l'ampleur de ces zones reste limitée.

Monsieur Van Coillie rejoint l'avis de Monsieur Popelier. Pour lui, les mesures prises séparément sont plus ou moins défendables (excepté la suppression de l'obligation d'être situé à moins de 500m d'une voie normale) mais l'ensemble ne semble pas acceptable. Il s'oppose à la libéralisation (assouplissement des conditions relatives à l'aménagement) des zones résidentielles et des zones de rencontre, où la vitesse est limitée à 20 km/h, comme cela a déjà été fait pour les zones 30.

Madame Guillaume comprend l'appréhension de Messieurs Popelier et Van Coillie mais veut les rassurer.

D'après elle, certaines communes avaient déjà par le passé donné le statut de zone résidentielle (de manière illégale et sans les aménagements prévus) à des rues où l'on trouvait des établissements horeca, des écoles etc....sans que cela ne pose de problèmes étant donné que la configuration de la voirie était telle qu'il n'était pas possible de rouler à une vitesse supérieure à 20 km/h.

Même en cas de libéralisation de certaines mesures, le gestionnaire est responsable et peut être condamné. Elle demande donc d'accepter des mesures pas trop strictes;

Concernant le nombre de véhicules, Monsieur Dekoster se réfère à ce qui se passe dans les pays anglo-saxons où l'on décourage l'accès aux parents et aux enseignants et où on supprime le stationnement aux abords d'écoles pour que les gens stationnent ailleurs et que les enfants aillent à pied.

Monsieur Dekoster rejoint l'avis de messieurs Popelier et Van Coillie sur la nécessité d'un certain nombre d'aménagements. Il souligne néanmoins le danger que représentent certains aménagements (dévoiements, dénivellations) pour les cyclistes. Ces aménagements doivent donc être clairement indiqués. Il demande que l'on tienne compte de tous les usagers de la route.

Le Président revient à la question importante, au niveau de la compétence, qui a été soulevée par Monsieur Rouffaert.

Pour le Président, la CFSR permet un échange de vues entre personnes d'horizons différents et a uniquement un pouvoir de recommandation. Elle respecte donc les différents niveaux de compétences.

Même si les compétences sont régionalisées, il est intéressant de pouvoir échanger les avis des uns et des autres au sein de la CFSR.

C'est pour cette raison que le Président propose d'aborder quand même ce dossier, même s'il s'agit d'une compétence régionale, et de faire des recommandations qui essayent de rejoindre l'avis de tous.

Les autorités investies de leur compétence ont bien sûr le choix de retenir ou non ces recommandations.

Le Président propose d'organiser une réunion du GT infrastructure où l'on examinera le point de vue des uns et des autres et où on essayera d'aller un peu plus loin dans les recommandations afin d'avoir un dossier finalisé pour la prochaine réunion de la CFSR.

Monsieur Rouffaert marque son accord.

Afin d'avoir une bonne communication et une bonne coordination, Monsieur Wagelmans estime qu'il ne faut pas créer un nouveau GT et que ce dossier devrait être traité au sein du troisième GT (qui ne s'est pas encore réuni) créé par le Ministre et chargé de traiter de l'évaluation des possibilités de collaboration avec les communes et les Régions à propos de la nouvelle loi.

Le Président rappelle que le GT infrastructure est un groupe de travail, présidé par Michèle Guillaume, qui existe déjà et fonctionne. Il maintient donc la décision de le réunir afin de proposer des conclusions communes qui seront soumises à la CFSR.

Discussion et approbation rapport annuel

Le Président envisageait de réaliser une synthèse des recommandations et des travaux de la CFSR comportant les nouvelles recommandations « vitesse » et « ceinture » ainsi que les recommandations du GT « politique criminelle ». Le temps ayant manqué, cette présentation est reportée à la prochaine réunion.

Il signale que Monsieur Cornillie a proposé d'organiser, après la prochaine réunion de la CFSR, une réunion commune en présence des membres de la CFSR et des différents ministres du Comité interministériel.

Le Président remercie les membres pour leur présence et leur travail et signale que la prochaine réunion aura lieu vers fin janvier-début février afin de laisser aux différents GT le temps de finaliser leur rapport.

Il souhaite que le GT « incitation », présidé par Monsieur Hendrichs, puisse remettre ses conclusions définitives à cette occasion.
