

Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

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



Commission Fédérale pour la Sécurité Routière Procès-verbal

Réunion du 20 mars 2008 (20)

Présents:

- MM. DERWEDUWEN Patric, IBSR - Président de la CFSR
AUWAERTS, SPF Mobilité et Transports (remplace M^{me} MEERKENS)
BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Équipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)
BRUGGEMAN Ivan, Police Locale (remplace M. Wagelmans)
CAELEN Erik, Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
CHIERS Johan, RYD
DEBLAERE Paul, Police Fédérale
- M^{me} DE BOECK Ann, Gezinsbond
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
DE MEUTER Michel, FEBIAC
KENIS Paul, Collèges des Procureurs Généraux
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
POPELIER Geert, VTB-VAB
QUOIRIN Jacques, GOCA
- M^{me} SCHEERS Miran, IBSR
- MM. VAN AUSLOOS Luc, Collèges des Procureurs Généraux
VAN COILLIE Karel, Touring

Excusés:

- M. HERBERT Francis, Association des Parents d'Enfants Victimes de la Route

Invitée:

- M^{me} DEBAUCHE Wanda, Centre de Recherches routières

Assistent à la réunion (IBSR):

- MM. DE DOBBELEER Werner, MERCKX Floris (secrétaire), TANT Mark
M^{mes} BEECKMANS Michèle, ENGELS Ingrid, TORO Fiorella

Introduction

Monsieur Derweduwen, Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux membres.

L'ordre du jour est approuvé.

Le procès-verbal de la réunion précédente est approuvé moyennant la prise en compte de quelques remarques formulées par les membres.

Suivi des recommandations de la CFSR

Le Président donne la parole à Madame Toro qui fait le point sur les propositions de lois commentées lors de la réunion de la CFSR du 12 février 2008 (voir tableau récapitulatif en annexe).

Les membres de la CFSR n'ont pas d'autres questions ou remarques sur le sujet.

Le Président évoque le suivi de la réunion du CIMSR du 05/03/2008. Il déclare qu'une note-cadre va être rédigée. La rédaction de cette note sera confiée à une Task Force associant les aspects de sécurité routière à la régionalisation. Cette Task Force se réunira une première fois le 24 avril.

Monsieur Loyaerts demande que les groupes de travail reprennent leurs activités sans tarder. Certains dossiers doivent, en effet, être traités d'urgence. Le Président reconnaît que la situation actuelle concernant le nombre de tués sur les routes suscite des interrogations qui doivent être résolues rapidement si l'on veut atteindre, pour le 1^{er} janvier 2010, l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière 2002 (750 tués par an sur les routes). Monsieur Dekoster s'inquiète de la sécurité des usagers faibles et craint que l'on ne perde un temps précieux à discuter d'aspects administratifs ou législatifs. L'objectif est de réduire le nombre d'accidents corporels.

Le Président commente la proposition de loi spéciale et son impact sur l'IBSR et la CFSR. Il évoque plus particulièrement les aspects qui risquent d'avoir des répercussions importantes, tels les limitations de vitesse et le contrôle technique. Ce dernier joue un rôle important dans le financement de l'IBSR (le contrôle technique doit rétrocéder 6 % de ses revenus à l'Institut), qui a pris contact à ce sujet avec les autorités. La situation défavorable de l'IBSR a également des conséquences pour les activités de la CFSR.

La question qui se pose est de savoir s'il existe des pays qui ne disposent pas d'une organisation centrale telle que l'IBSR. Monsieur Derweduwen répond qu'il faut de toute façon un organisme central mais que, dans de nombreux pays, les aspects "recherche" et "communication" sont scindés (cf. les Pays-Bas). C'est également le cas en Suisse et en Autriche. Par contre, en Espagne, la DGT réunit les deux aspects. Cela dit, la situation actuelle est défavorable tant pour l'IBSR que pour la sécurité routière en Belgique. Elle suscite également une certaine inquiétude parmi le personnel de l'Institut: certaines personnes risquent de quitter l'IBSR pour travailler ailleurs. Le Président évoque deux scénarios possibles: soit les 6 % restent acquis et les départements de l'IBSR sont adaptés, soit les 6 % ne sont pas versés par les Régions et l'IBSR continue à exister au niveau régional.

Monsieur Kenis conçoit la régionalisation de manière beaucoup plus vaste. Il souhaite obtenir un maximum d'avis détaillés de toutes les parties intéressées ainsi que du Conseil d'Etat avant que la régionalisation ne soit mise en œuvre. Monsieur Kenis estime que les objectifs visés peuvent également être atteints moyennant de légères modifications à la législation actuelle et via une réglementation cohérente. En cas de nécessité d'appliquer une procédure administrative, la loi Mulder en Flandre peut être prise pour exemple (Monsieur Kenis remet un exemplaire de cette loi au Président; voir également sa note sur la législation

routière). Monsieur Kenis évoque la mention de “fait punissable” reprise dans la décision-cadre: dans le cas d'affaires pénales, il s'agit d'une procédure judiciaire. Cet aspect doit être analysé à tête reposée. Monsieur Van Coillie partage entièrement ce point de vue. Monsieur Van Ausloos précise que la remarque de Monsieur Kenis reflète l'opinion du Collège des Procureurs Généraux.

Monsieur Bruggeman confirme ces dires et demande de pouvoir disposer de plus de temps pour pouvoir instaurer une procédure pénale efficace. Monsieur Caelen est lui aussi d'avis que la régionalisation représente une menace pour la sécurité routière. Monsieur Dekoster enchaîne en disant que l'objectif est et doit rester la sécurité routière, c'est-à-dire une baisse du nombre d'accidents mortels.

Monsieur Auwaerts établit une comparaison avec l'Allemagne, où la sécurité routière est une matière largement fédéralisée.

Le Président clôt la discussion.

Présentation et discussion des propositions de lois de la Commission Infrastructure de la Chambre

Le Président propose de discuter nouvelles des propositions de loi ou de résolution.

1. Proposition de résolution visant à encourager le port du casque pour les cyclistes; Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne le port du casque par les jeunes cyclistes. (doc 52 0579/001; doc 52 0690/001)

Le Président donne la parole à Monsieur De Dobbeleer. Il s'agit ici de deux propositions de lois traitées de manière combinée. La première vise à rendre obligatoire le port généralisé du casque, la seconde à rendre obligatoire le port du casque chez les enfants. D'après Monsieur De Dobbeleer, certaines actions liées au brevet du cycliste et à la proposition de réduction du taux de TVA sur les casques pour cyclistes pourraient être menées plus en détail. Les enfants représentent un groupe à risque particulièrement vulnérable dans le trafic et méritent donc une attention particulière. Monsieur De Dobbeleer remarque que les risques éliminés grâce au port du casque pourraient également être évités grâce à une réduction du nombre d'accidents proprement dits. Un problème important est le fait de forcer les enfants à porter le casque. Cette obligation doit être imposée par les parents. Les adultes et les adolescents représentent le principal groupe cible car ils ont une fonction d'exemple vis-à-vis des enfants. L'aspect répressif est également important. En cas de contrôles restreints, le port du casque restera également limité. L'IBSR entreprend déjà bon nombre d'actions en matière de sensibilisation et accorde une attention particulière aux enfants via les brochures et les émissions télévisées. L'IBSR s'engage néanmoins à intensifier ses campagnes et actions afin d'encourager le port du casque.

Le Président remercie Monsieur De Dobbeleer.

Doc 52 579/001

Monsieur Dekoster se demande si certaines personnes ne mettent un casque que dans des circonstances données, par exemple uniquement lorsqu'elles circulent en groupe.

Monsieur Deblaere n'est pas d'accord avec la mention dans la proposition de loi, selon laquelle "le fait d'imposer le port du casque engendrerait une forte baisse du taux d'utilisation de ce mode de transport." D'après Monsieur De Dobbeleer, cette affirmation est étayée par des études canadiennes, australiennes... Une seule étude contredit cette thèse. Monsieur Dekoster renvoie à la European Science Federation: le port du casque doit être encouragé et non déconseillé. Monsieur Kenis est d'avis que si l'on indique que "La CFSR est d'accord avec cette proposition" point final, chacun pourra s'y retrouver. La CFSR n'est pas censée faire plus.

Monsieur Van Coillie est d'accord avec la proposition de loi mais celle-ci doit mentionner la responsabilité objective.

Le Président conclut que la CFSR approuve cette proposition de loi moyennant la prise en compte de la remarque de Monsieur Kenis. La CFSR recommande que les actions menées dans le cadre des brevets de cyclistes (organisées par les Régions et destinées aux élèves de 5^{ème} année primaire) soient poursuivies de manière à toucher un plus grand nombre d'enfants. Concernant la proposition de diminution de la TVA, la CFSR rappelle que lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002, il avait déjà été recommandé de réduire ou de supprimer le taux de TVA sur les dispositifs de protection afin de les rendre plus abordables pour le consommateur.

Doc 52 690/001

Madame De Boeck se demande si le port du casque n'est pas contre-productif. Le fait de mettre un casque n'incite-t-il pas à prendre plus de risques avec, à la clé, une augmentation du risque d'accidents ? Selon Monsieur De Dobbeleer, cette théorie s'appuie sur des bases scientifiques. Une étude britannique a néanmoins montré que les automobilistes adoptent un comportement plus dangereux à l'égard des cyclistes qui portent un casque. Monsieur Deblaere s'oppose à cette proposition de loi car elle ne prévoit le port obligatoire du casque que pour les enfants jusqu'à 12 ans. Il plaide plutôt pour une généralisation du port du casque. Monsieur Chiers est du même avis. Comment faire comprendre à un enfant qu'il doit porter un casque si ses aînés le ne font pas ? On part du principe qu'il faut appliquer la même logique pour ce qui concerne le port de la ceinture. Monsieur Bruggeman envisage également d'éventuelles exemptions (notamment médicales).

D'après Monsieur Van Coillie, il ne faut pas sous-estimer l'impact du port du casque sur l'utilisation du vélo. Monsieur Bertrand demande de pouvoir disposer de plus d'informations en la matière. Il est difficile de déterminer dans quelle mesure le port obligatoire du casque a une influence sur le nombre de cyclistes. Il recommande dès lors la réalisation d'une étude sur le sujet.

Le Président conclut que la CFSR remet un avis partagé en raison des divergences de points de vue qui sont apparues lors de la discussion. Certains membres estiment que l'obligation du casque doit être imposée, sans distinction de l'âge; d'autres membres estiment que la sensibilisation au port du casque donne des résultats encourageants et que l'obligation risquerait d'entraîner une diminution du nombre de cyclistes.

2. Proposition de résolution relative à l'amélioration de la signalisation routière à l'intention des personnes atteintes de dyschromatopsie. (doc 52 0641/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Tant.

Environ 8 % de la population masculine et moins de 1 % de la population féminine souffrent de dyschromatopsie. Ces troubles se déclinent sous différentes formes et gradations. La revue spécialisée "Clinical and Experimental Optometry" avait déjà consacré plusieurs articles à la dyschromatopsie et l'aptitude à la conduite ou les accidents. L'article "The case against protan drivers holding professional driving licences" (2002) soutient que les protanopes seraient confrontés à un risque accru d'accidents et qu'il serait, par conséquent, légitime de ne pas leur octroyer de permis de conduire professionnel. Cependant, l'article "Protans and driving safety" (2002) conteste cette thèse et l'assimilation inopportune à la présence d'alcool dans le sang, également exposée dans la proposition de loi. Il indique qu'une interprétation erronée des résultats publiés par Verriest et al. (un ophtalmologue et scientifique belge) est à l'origine du malentendu. Dans "Protan colour vision deficiency and road accidents" (2002), l'argumentation scientifique soutient que les protanopes seraient quand même confrontés à un risque accru d'accidents.

D'autres revues ont également abordé ce sujet.

"Accident Analysis and prevention" a analysé les accidents de divers groupes de conducteurs. Dans un groupe de 56 conducteurs, seuls 7 souffraient d'un handicap visuel, dont 3 d'une dyschromatopsie. Ce dernier groupe n'est donc pas surreprésenté et aucun lien n'a pu être établi avec la nature ou la cause de l'accident. Selon "Human Factors", c'est uniquement lorsque la couleur est le seul facteur distinctif que des problèmes de reconnaissance ou de détection peuvent apparaître. Dans les situations où il faut effectivement chercher ou en cas de redondance (par le positionnement, par exemple), l'effet négatif que peuvent subir les personnes souffrant de dyschromatopsie s'évanouit. Par conséquent, la "visibilité", est entre autres déterminée par la couleur, mais peut être doublement codée grâce à d'autres "caractéristiques distinctives" telles que la forme, l'emplacement et l'intensité. "Survey of Ophthalmology" indique qu'une dyschromatopsie n'entraîne pas un risque accru d'accidents, mais qu'il faut veiller à ce que les personnes atteintes de ce trouble puissent également traiter les "signaux critiques". La multiplication des sources d'information (redondance) représente une aide essentielle en la matière (luminance, position, motif).

Bref, la littérature internationale ne laisse absolument pas entendre que la dyschromatopsie entraîne, par définition, un risque plus élevé d'accidents, à condition qu'il y ait redondance de l'information.

C'est pourquoi Monsieur Tant soutient la proposition qui vise à entamer une concertation avec des experts médicaux et des spécialistes de la circulation routière afin de faire un tour d'horizon des problèmes mais aussi des possibilités de solution. Un département de l'IBSR, le CARA, Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, dispose de l'expertise médicale et des contacts nécessaires pour organiser une telle concertation avec les experts médicaux. Cette concertation peut servir de base aux mesures à adopter concernant la signalisation routière (proposition 2) et la SNCB (proposition 3).

L'IBSR approuve la proposition de résolution car elle vise à considérer, d'une part, la problématique posée et, d'autre part, les possibilités de solution ou mesures alternatives. Cependant, les motifs à la base de la proposition, tels que formulés dans la résolution, sont infondés. La problématique est, au contraire, plus complexe.

Tout d'abord, la problématique médicale vécue n'est pas, ou pas suffisamment décrite. Il est important d'indiquer que la majeure partie de la "population de patients" n'est pas daltonienne, mais souffre plutôt d'une déficience de la vision colorée, et plus précisément d'une cécité au rouge (environ 5 % de la population masculine). La littérature internationale souligne que les personnes atteintes de dyschromatopsie réagissent effectivement plus lentement aux stimuli de couleur, mais que lorsque la redondance de l'information est suffisante, ces individus ne sont pas surreprésentés dans les statistiques d'accidents. Selon la littérature, la couleur ne suffit pas, à elle seule, à la visibilité de la signalisation. L'emplacement, la forme et la clarté, par exemple, jouent également un rôle. Le recours au principe de redondance a pour conséquence de donner à l'utilisateur de la route la possibilité de disposer non pas d'un seul (dans ce cas, la couleur), mais de plusieurs autres repères (clarté, différence de contraste, forme et emplacement).

Monsieur Van Coillie signale que le règlement du gestionnaire de la voirie détermine uniquement les dimensions des panneaux routiers et autres et n'entre donc pas en ligne de compte.

Monsieur Dekoster remarque, pour sa part, que différents pays utilisent des panneaux bleus clair en raison de leur plus grande visibilité.

Le Président conclut que la CFSR soutient la proposition visant à considérer les motifs médicaux et techniques relatifs à la dyschromatopsie et leur impact sur la perception des situations de sécurité routière en Belgique. Cette étude servira de base à l'adaptation ou non des caractéristiques visuelles des signaux et de l'aménagement routier, aux suggestions visant à améliorer la sécurité et la convivialité de l'infrastructure pour les personnes souffrant de dyschromatopsie et pourra également constituer le fondement d'un débat européen en la matière (comme proposé dans la résolution). L'IBSR fait remarquer qu'il dispose de l'expertise médicale (département CARA) et technique (département Mobilité et Infrastructure) nécessaires à la "considération" souhaitée.

3. Proposition de loi complétant l'article 12 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. (doc 052 653/001)

Le Président donne la parole à Madame Toro. La proposition de loi vise à consacrer le principe selon lequel, dans un embouteillage, un cycliste ou un cyclomotoriste a, sauf si sa vitesse est inadaptée, toujours priorité sur les automobilistes qui effectuent une manœuvre.

Monsieur Derweduwen souligne que les écarts de vitesse entraînent un plus grand risque d'accidents. La différence de vitesse entre les véhicules pris dans un embouteillage et ceux qui s'y faufilent ne dépasse pas 20 km/h. D'après Monsieur Bruggeman, une file se définit comme une circulation se déplaçant à l'allure du pas. Monsieur De Meûter déclare qu'il est de toute façon également impossible aux motards de rouler vite en ville, dans les tunnels et autres. Monsieur Kenis partage cet avis. Monsieur Van Coillie est partiellement d'accord. Ainsi, dans certains pays, il est interdit aux motards d'emprunter les tunnels. Ceci est formulé de manière incorrecte dans la proposition de loi. Cet aspect doit être analysé plus en détail par le groupe de travail "Motards" et le groupe de travail "Simplification du Code de la Route". Monsieur Populier estime que la réglementation en la matière n'est pas claire. Monsieur Bertrand propose de ne pas toucher à l'article 9, en prévision de la simplification du Code de la Route.

Monsieur Van Coillie estime qu'il est important de dire aux usagers de la route comment ils doivent se comporter dans le trafic. Cela implique certaines règles. Ainsi, l'Allemagne applique le principe des règles permissives, à savoir une sorte de code d'instruction sur ce que l'usager doit faire dans la circulation.

Le Président résume en disant que la CFRS rappelle l'obligation de prudence des usagers les plus forts à l'égard des usagers les plus faibles ou vulnérables, notamment en termes d'adaptation de la vitesse (arrêté royal du 4 avril 2003 instaurant le Code de la Rue). La CFRS rappelle, par ailleurs, que la loi du 20 mars 2007 *modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur (M.B., 6 avril 2007)*, introduit de nouvelles règles de prudence selon les circonstances et les catégories d'usagers (bien que les arrêtés d'application nécessaires n'aient pas encore été publiés). La CFRS ne soutient pas la proposition de loi et recommande plutôt que l'obligation de prudence soit également imposée aux deux-roues dans les cas de figure évoqués dans la proposition.

4. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les capitaines de route encadrant les groupes de cyclistes et de motocyclistes. (doc 52 656/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Auwaerts.

Le Code de la Route fait la distinction entre les cyclotouristes et les groupes de motocyclistes. Nous devons tout d'abord nous interroger sur le nombre d'accidents impliquant des cyclotouristes et nous demander dans quels cas ceux-ci sont imputables au capitaine de route. Ainsi, bon nombre d'entre eux n'exercent cette

fonction que de manière occasionnelle. Dans cette optique, la proposition de loi risque donc d'être contre-productive. Monsieur Auwaerts demande dès lors que la décision d'imposer une formation aux capitaines de route s'appuie sur une base scientifique.

Monsieur Bruggeman est favorable à la proposition de loi. Il plaide pour qu'on les rassemble en un seul groupe qui bénéficie d'une formation adéquate avec une attention particulière pour les capitaines de route des groupes de motocyclistes. L'école de police de Flandre-Occidentale propose un cours de huit heures. Celui-ci a révélé que la mise à l'arrêt de la circulation engendre beaucoup de stress. Monsieur Dekoster enchaîne en disant que la Fédération Belge de Cyclotourisme prévoit également une formation.

Madame Engels déclare que l'IBSR est sans cesse confronté à des demandes de personnes qui veulent bénéficier d'une formation sur le terrain. Elle estime justifiée la requête de disposer d'une base scientifique mais précise que, dans bon nombre de situations, un accident est évité de justesse. L'insécurité subjective joue donc également un rôle important dans cette problématique.

Monsieur Caelen n'est pas tout à fait d'accord avec l'uniformisation prônée par Monsieur Bruggeman. Certes, le travail avec de volontaires doit se faire de manière uniforme mais l'introduction d'un statut unique n'est pas une bonne solution.

Le Président conclut que la CFSR a longuement débattu sur la question du type de formation et de son caractère obligatoire et demande un délai de réflexion supplémentaire afin de rendre un avis bien étayé.

5. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en vue de supprimer des exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité; Proposition de loi étendant l'obligation du port de la ceinture de sécurité. (doc 52 677/001; doc 52 736/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Tant.

Doc 52 677/001

En sa séance du 12 février 2008, la CFSR avait remis un avis positif sur la proposition de loi doc 52 0458/001, portant également sur les exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité. Pour rappel: *“L'IBSR soutient le principe de suppression des exceptions existantes au port obligatoire de la ceinture de sécurité, en raison de l'évolution technologique et du confort des dispositifs actuels. Le CARA confirme la pertinence de maintenir la seule exception pour des raisons médicales.”* Cette proposition de loi, tout en tenant compte des dernières évolutions législatives, maintient le principe de suppression de toutes les exceptions existantes, excepté lorsqu'il existe une contre-indication d'ordre médical.

Monsieur Bruggeman confirme qu'il existe un seul institut habilité à juger si un conducteur qui est exempté du port obligatoire de la ceinture est apte à la conduite, en l'occurrence le CARA.

D'après Monsieur Van Coillie, l'aptitude à la conduite et une exception au port obligatoire de la ceinture pour raisons médicales sont deux choses totalement distinctes. Monsieur Tant confirme mais précise néanmoins que, dans la pratique, la plupart des candidats doivent passer un test d'aptitude à la conduite. Ces deux aspects se chevauchent donc en grande partie.

Monsieur Auwaerts estime qu'une exemption au port obligatoire de la ceinture pour des raisons médicales suscite certaines interrogations. Une exemption éventuelle doit être déterminée par un centre et non par le médecin traitant.

Le Président conclut que la CFSR confirme la décision qui précède, à savoir la suppression des exceptions au port obligatoire de la ceinture de sécurité, sauf pour des raisons médicales fondées. La Commission considère que l'instance qui accorde l'exception doit être indépendante de l'intéressé qui souhaite en bénéficier. Le médecin traitant ne peut endosser le rôle de médecin examinateur. Le CARA, le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, confirme que, souvent en pratique, la personne qui demande à être dispensée du port de la ceinture pour des raisons médicales sollicitera également un avis sur son aptitude à la conduite. Il serait donc logique que le CARA soit l'instance compétence en matière de dispenses.

La CFSR souhaite par ailleurs attirer l'attention des auteurs de la proposition de résolution sur l'information suivante: un récent calcul réalisé au sein de l'IBSR nous informe qu'une augmentation de 20 points de pourcentage du port moyen de la ceinture (uniquement à l'avant) permettrait de sauver une centaine de vies par an sur les routes belges.

Doc 52 736/001

Cette proposition vise à ce que les personnes dispensées du port obligatoire de la ceinture prennent place à l'avant du véhicule. D'après Monsieur Tant, cela complique la législation existante ou proposée. En cas d'exemption, une sensibilisation est néanmoins requise.

Le Président conclut ce qui suit: faisant référence à l'avis positif sur la proposition de loi doc 52 0458/001 (12 février 2008) et à celui, également positif, rendu sur la proposition de loi doc 52 0677/001 (20 mars 2008), la CFSR ne soutient pas cette autre proposition de loi.

Bien qu'introduisant également une extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité, cette proposition comprend deux dispositions contestables. La première est de permettre aux conducteurs de véhicules prioritaires de détacher leur ceinture à moins de 300 mètres de la destination de leur mission. La CFSR considère que le risque d'accident sur cette dernière partie du parcours reste élevé et que le gain de

temps du fait d'un détachement anticipé de la ceinture est par contre quasi nul et ne justifie en rien un tel risque.

La deuxième disposition contestable est le fait d'interdire aux personnes qui font l'objet d'une dérogation du port de la ceinture en raison de contre-indications médicales graves, de prendre place à l'arrière du véhicule afin de ne pas constituer un danger pour les passagers avant en cas de collision. La CFSR ne conteste pas le danger que peut représenter un passager arrière non attaché pour le passager avant, mais l'interdiction peut mettre les personnes concernées dans des situations difficiles si elles n'ont pas la possibilité de choisir leur place dans le véhicule. Par contre, le service qui délivre la dérogation se doit de tenir un rôle de sensibilisation sur les conséquences du non-port de la ceinture, tant pour la personne dispensée que pour les autres passagers.

6. Proposition de loi modifiant la réglementation en vue de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs et d'instaurer le permis de conduire pour les conducteurs de cyclomoteurs. (doc 52 697/001)

Le Président donne la parole à Monsieur Auwaerts.

Pour ce qui concerne l'immatriculation, Monsieur Auwaerts s'en tient au point de vue précédent. La politique criminelle doit pouvoir distinguer facilement les différentes catégories de véhicules. C'est pourquoi un examen théorique ainsi qu'un examen pratique au permis de conduire sont nécessaires. La directive UE prévoit que les Etats membres peuvent déterminer eux-mêmes si l'examen se déroule sur la voie publique ou sur un terrain privé. Dans notre pays, il ne faut pas de permis pour conduire un engin atteignant une vitesse de 25 à 45 km/h.

Monsieur Van Coillie signale que le titulaire d'un permis B peut également conduire un cyclomoteur. La proposition de loi prévoit la suppression des exceptions, ce qui veut dire que pour pouvoir conduire un cyclomoteur atteignant 25 km/h, le conducteur doit obtenir un permis. Monsieur Auwaerts déclare vouloir maintenir le statu quo. L'Europe n'impose pas de catégorie de permis. Les cyclomoteurs peuvent également être comparés à des vélos donc on pourrait aussi imposer un permis aux cyclistes. Les directives UE sont souvent le résultat d'un compromis entre les pays et les groupes de pression. D'aucuns se demandent pourquoi ceci ne peut pas être adapté dans le texte en ajoutant la mention selon laquelle les cyclomoteurs classe A sont exemptés de permis.

Monsieur Dekoster propose ce qui suit: bien qu'il existe deux catégories de cyclomoteurs, il s'agit souvent de véhicules identiques dont l'un est équipé d'un kit qui limite l'arrivée des gaz et l'autre non. Peut-être faut-il envisager l'immatriculation de tous ces véhicules sans toutefois imposer de permis aux cyclomoteurs de classe A qui sont en règle.

Monsieur Auwaerts remarque qu'il faut mettre la pression sur les vendeurs de kits destinés à trafiquer les cyclomoteurs. D'après Monsieur Van Coillie, le problème se situe plutôt au niveau des fournisseurs. Monsieur Kenis signale que la Flandre-

Orientale et la Flandre-Occidentale disposent de scénarios pour savoir comment s'y prendre avec ces fournisseurs.

Selon Monsieur Bruggeman, ceci ne résout pas tout à fait le problème. On peut également trafiquer un cyclomoteur en enlevant certaines pièces. Le problème est même encore plus complexe. Dans le cas de l'arrivée sur le marché d'un nouveau type de cyclomoteur qui ne dépasserait pas 18 km/h, celui-ci tomberait en fait dans la catégorie des engins de déplacement.

Monsieur Guillemin fait le rapprochement avec le débat sur les casques pour cyclistes. Le but n'est pas de déconseiller les déplacements en cyclomoteur mais d'imposer éventuellement un examen.

Le Président conclut que la CFSR reste sur ses positions concernant l'immatriculation des cyclomoteurs. En sa séance du 12 février 2008, la CFSR s'était prononcée en faveur des propositions de loi doc 52 0149/001 et 0459/001 relatives à l'immatriculation des cyclomoteurs. Pour rappel: *“La CFSR soutient ces propositions de loi qui contribueront effectivement à une plus grande responsabilisation des conducteurs de cyclomoteurs, à un meilleur contrôle du respect des règles concernant la puissance autorisée et la vitesse de ces véhicules, et à un meilleur traitement des litiges par les compagnies d'assurances. La CFSR remet donc un avis positif, sans distinction des textes soumis, en précisant toutefois que cette augmentation du nombre d'immatriculations au sein du SPF Mobilité et Transports demande d'accroître les moyens humains et financiers mis à la disposition de cette administration. La CFSR recommande par ailleurs de veiller à garantir la lisibilité des marques d'immatriculation dans le cadre du contrôle de vitesse et de s'assurer que les plaques permettent d'identifier immédiatement la classe du véhicule (cyclomoteur A, B....). Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007, la CFSR avait déjà recommandé l'introduction de plaques d'immatriculation pour cyclomoteurs et avait insisté sur la nécessité de lutter de cette façon contre les “cyclomoteurs trafiqués” qui sont à l'origine de bon nombre d'accidents impliquant des jeunes (cf. recommandation 5.12, rapport de la CFSR, 12 mars 2007).”*

Concernant la disposition qui demande de supprimer l'exception selon laquelle les conducteurs de cyclomoteurs de classe A sont actuellement dispensés de l'obligation d'être titulaire d'un permis, la CFSR considère qu'il faut tenir compte du nombre très élevé de cyclomoteurs de classe A “trafiqués”. La CFSR souhaite prendre le temps de vérifier l'intérêt d'obliger les conducteurs de “véritables” cyclomoteurs de classe A d'être titulaire d'un permis et prendra une décision après la prochaine réunion.

7. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne la circulation des cyclistes aux carrefours équipés de signaux lumineux. (doc 52 0702/001)

Le Président indique que la CFSR n'a pas été en mesure de s'attarder sur ce texte et prévoit d'en débattre lors de la prochaine réunion en mai 2008.

8. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes. (doc 52 0712/001)

Le Président indique qu'en sa séance du 12 février 2008, la CFSR s'était opposée à la proposition de loi doc 52 0249/001 portant sur une élévation de la limitation de vitesse sur autoroute. Pour rappel: *"Sur la base d'arguments scientifiques fournis par l'IBSR, la CFSR rappelle qu'une élévation de la limitation de vitesse sur autoroute contribuera inévitablement à un taux de mortalité plus élevé (estimation d'environ 30 décès 30 jours supplémentaires par an). La Belgique doit avant tout tenir compte de la situation particulièrement préoccupante de l'insécurité routière et, plus précisément, des derniers chiffres de mortalité (1069 en 2006). La Belgique se situe toujours en 2006 parmi les pays européens (Europe des 15) les moins performants, et ceci également en ce qui concerne la sécurité routière sur les autoroutes. La Belgique est également tenue par des objectifs clairs de réduction du taux de mortalité (750 en 2010 et 500 en 2015). Quant à la limitation à 50km/h en cas de visibilité inférieure à 50 mètres, la CFSR émet également un avis négatif, considérant les difficultés d'évaluation et préférant l'application de l'article 10.1.1° du Code de la Route qui oblige le conducteur à adapter sa vitesse, notamment en fonction des conditions climatiques. La CFSR recommande l'installation de panneaux à signalisation variable afin d'imposer aux usagers, des limitations de vitesse adaptées aux circonstances. Une augmentation de la vitesse produit par ailleurs plus d'émissions polluantes, ce qui va également à l'encontre des préoccupations actuelles. La CFSR remet donc un avis négatif sur l'ensemble de la proposition de loi".*

Cette autre proposition de loi introduit la même disposition (élévation de la limitation de vitesse sur autoroutes à 130 km/h) et développe des arguments similaires. La CFSR remet donc un avis négatif.

9. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes. (doc 52 0713/001)

Le Président indique que la CFSR n'a pas été en mesure d'aborder cette proposition de loi et prévoit d'en discuter lors de la prochaine réunion en mai 2008.

10. Proposition de résolution relative au lancement de projets pilotes "écocombis". (doc 52 0727/001)

Le Président donne la parole à Madame Wanda Debauche du Centre de Recherches Routières (CRR). Cette dernière présente les conclusions du rapport du groupe de travail VLL (Véhicules plus longs et plus lourds) que le CRR a dirigé en collaboration avec l'IBSR, le SPF Mobilité et Transports et les Régions (cf. présentation). Ce groupe de travail visait une approche multidisciplinaire, assortie de comparaisons avec des expériences étrangères. Madame Debauche fait remarquer que ces comparaisons doivent être considérées avec précaution et qu'il ne faut pas comparer

des pommes avec des citrons. Ainsi, les milieux urbains scandinave et belge sont totalement différents.

Le Président remercie Madame Debauche et donne aux membres de la CFSR la possibilité de poser des questions sur ce groupe de travail.

Monsieur Deblaere pose une question relative à la classification des routes. Madame Debauche indique qu'une classification des routes a été réalisée sur la base de la sécurité routière (présence ou non d'une piste cyclable, etc.).

Monsieur Loyaerts fait remarquer que le véhicule est maniable, mais que la géométrie constitue, en l'occurrence, un facteur important. Il fait référence aux résultats du BAST (l'agence fédérale allemande pour les routes), qui se montre beaucoup plus critique à l'égard des VLL. Monsieur Loyaerts attire l'attention sur le fait que l'adresse du chauffeur et la géométrie sont deux choses différentes. En outre, les côtes et les virages constituent de sérieux problèmes pour les VLL. Monsieur Auwaerts signale, à ce propos, que les expériences menées en Allemagne ont été interrompues car l'infrastructure était inadaptée. La discussion menée ici doit porter sur le transfert modal et les véhicules plus volumineux (trains, navires, etc.) plutôt que sur les routes à proprement parler. Monsieur Auwaerts évoque également les conséquences négatives des VLL pour la distance de freinage. Concernant les glissements modaux, il est difficile de tirer des conclusions car l'examen est réalisé au cas par cas. Ce n'est qu'après quelques années d'utilisation que nous pourrions remettre un avis.

Monsieur Van Coillie demande à Madame Debauche des explications sur les glissements de maximum 3 % observés au niveau des chiffres repris dans la présentation. Cette dernière répond que les chiffres néerlandais sont les seuls à être totalement fiables. Cela a-t-il un sens de n'effectuer des mesures que dans une seule direction ? Celle-ci joue un rôle au niveau du chargement du véhicule. Cela pose de sérieux problèmes: chaque transport doit, pour des raisons environnementales, mettre à profit sa capacité maximum, etc. Monsieur Populier ajoute qu'un poids variant entre 44 et 60 tonnes entraîne également une augmentation de la charge des essieux. Selon Madame Debauche, cette charge ne change pas et n'est actuellement pas étudiée. Monsieur Dekoster demande si l'environnement, dans lequel les tests sont réalisés (plaine, montagne, etc.), joue un rôle dans la pollution de l'air, etc. Madame Debauche reconnaît qu'il n'existe aucune base en la matière car les véhicules ne peuvent pas être testés dans toutes les conditions ni sur tous les types de routes.

Monsieur Deblaere indique qu'il serait intéressant d'impliquer la police et la justice dans le groupe de travail VLL, étant donné que le contrôle est quand même essentiel en ce qui concerne les infractions au chargement, par exemple. Madame Debauche annonce que Monsieur Deblaere sera désormais invité à participer au groupe de travail.

Monsieur Dekoster se demande si les pistes cyclables néerlandaises et belges ont la même physionomie. Il craint en effet que les agglomérations ne se prêtent pas à un tel transport lourd. Si le GPS des chauffeurs tombe en panne, il est possible que des VLL traversent également des agglomérations. Ne devrait-on pas leur en interdire

l'accès ? Selon Madame Debauche, aux Pays-Bas, les pistes cyclables sont physiquement séparées de la route par une surélévation ou un accotement. En principe, mis à part les autoroutes, les VLL ne doivent circuler que dans des zonings industriels, qui disposent d'une infrastructure adaptée en la matière.

Monsieur Auwaerts juge important de tenir compte, dans la condition annexe, de la problématique de la mobilité. Monsieur Van Coillie estime que la CFSR ne doit pas prendre position sur le projet, mais se prononcer sur la manière dont il est mené. Messieurs De Meûter et Kenis partagent ce point de vue. Si l'on envisage de mener une expérience, il faut tenir compte d'une série de choses que l'on pourrait recenser sur papier dans une liste d'une dizaine de points.

Monsieur Bertrand et Madame De Boeck ne se montrent pas favorables à cette proposition.

Le Président conclut que la CFSR recommande de prendre en considération les conclusions du rapport:

- Veiller à ce que les VLL n'entrent pas en concurrence avec des alternatives multimodales (glissement modal de la voie d'eau et du rail vers la route);
- Etudier chaque itinéraire potentiel de façon détaillée afin de vérifier si l'infrastructure routière correspond aux besoins des VLL;
- Etablir des normes strictes de sécurité en lien avec des points techniques tels que l'angle mort, le système de freinage, la manœuvrabilité en entrée et sortie, la circulation dans les ronds-points, les conséquences d'une perte de chargement...;
- Adapter la formation des chauffeurs aux spécificités de conduite des VLL. Les transporteurs intéressés devraient dès lors obtenir une autorisation spécifique (tant pour le chauffeur que pour le véhicule et l'itinéraire).

La CFSR ne s'oppose pas au principe de mise en place d'un projet pilote qui respecterait les conclusions de l'étude coordonnée par le CRR, mais recommande, dans ce cas, que des représentants des autorités policières et judiciaires soient impliqués dans la phase préparatoire du projet et que le texte de loi soit explicite en ce qui concerne l'interdiction des VLL dans les agglomérations. La CFSR recommande enfin qu'avant toute extension ou généralisation de l'utilisation des VLL, il soit procédé à une étude rigoureuse du risque de transfert modal.

11. Proposition de résolution visant à faire équiper les véhicules à moteur de phares de jour. (doc 52 0741/001)

Le Président indique qu'en sa séance du 12 février 2008, la CFSR s'était déjà opposée à la proposition de loi doc 52 460/001. Pour rappel: *“La CFSR a pris acte du rapport préparé par l'IBSR qui synthétise les recherches sur l'impact des feux de croisement de jour sur la sécurité routière. Bien que les résultats des études semblent positifs, les associations représentant les usagers faibles font part de leurs craintes quant à une sous-évaluation dans les études, des effets négatifs pour les usagers faibles. L'utilisation des feux de croisement de jour pourrait réduire la visibilité des motards et des cyclistes, empêcherait les piétons et surtout les enfants,*

d'établir un contact visuel avec le conducteur d'une voiture (alors que les chiffres de mortalité des usagers faibles se sont récemment dégradés en Belgique), et irait à l'encontre d'une réduction de la consommation d'énergie. De nouvelles études sont en cours dans des pays autres que les pays scandinaves (où cette disposition trouverait davantage de pertinence). C'est pourquoi la CFSR remet un avis négatif et recommande d'attendre les résultats de ces dernières recherches".

Cette proposition de résolution introduit le scénario technique en plus du scénario basé sur le comportement. La CFSR ne soutient pas le principe de l'allumage automatique mais ne conteste pas la variante qui tient compte du degré de luminosité. La CFSR recommande de nouveau d'attendre les résultats des recherches et projets pilotes en cours dans les autres pays membres de l'Union européenne.

Le point sur les groupes de travail

Le Président propose de faire le tour des activités des groupes de travail.

Le groupe de travail Education

Le Président donne la parole à Madame Engels qui présente le groupe de travail Education. Ce dernier formule des recommandations à l'intention des communautés et considère l'éducation comme une formation continue, et ce, dans toutes les formes d'enseignement. Les recommandations formulées ne sont, certes, pas encore définitives. La dernière réunion s'est tenue le 13 mars 2008, les membres du groupe ont jusqu'au 21 mars pour faire part de leurs réactions. Ensuite, le dossier sera finalisé avant d'être soumis à la CFSR début mai.

Le groupe de travail Statistiques

Madame Scheers prend la parole afin d'exposer aux membres de la CFSR les résultats des recherches du groupe de travail Statistiques. Elle réclame la création d'un comité de surveillance car l'obtention des données traitées par les différents instituts implique une procédure administrative contraignante. Monsieur Van Coillie demande si les statistiques doivent impérativement passer par la Commission avant d'être publiées. Cela demande énormément de temps. Madame Scheers répond que cela est propre à la procédure actuelle.

Madame De Boeck demande si c'est également la raison pour laquelle, depuis 2002, certaines publications (relatives aux cyclistes, etc.) ne sont plus publiées ni sur le site Internet de l'IBSR ni sur celui de la Direction générale de la Statistique et de l'Information économique. Madame Scheers répond que cette publication séparée n'existe plus. Les rapports annuels de l'IBSR de 2002 à 2006 et les statistiques seront publiés dans un seul document.

Monsieur Bruggeman fait remarquer que le mois d'avril est un mois crucial pour PoOffice. Le temps nécessaire et la capacité à traiter les données doivent rester une priorité. Monsieur Kenis explique que, pour le traitement des perceptions immédiates, nous devons attendre la Poste (il faut compter 135 jours à partir du 31 décembre de l'année précédente avant que les données ne soient traitées). En outre, Monsieur Kenis indique que plus il y a de banques de

données, plus les difficultés sont nombreuses. Monsieur Bruggeman signale que tout est mis en œuvre pour parvenir à un suivi définitif stable. Nous n'avons également plus aucune idée du budget qui sera proposé par le Fonds de la Sécurité Routière. Ces problèmes doivent d'abord être résolus.

Monsieur Auwaerts demande si, sur la base des chiffres relatifs aux nouveaux indicateurs, de nouvelles actions sont également proposées. Monsieur Deblaere répond par l'affirmative et précise que l'analyse sera encore réalisée dans le courant du mois de mars. Cela dit, certains facteurs tels que le budget et les moyens, ont évidemment un impact sur les activités.

Le groupe de travail Politique Criminelle

Madame Scheers présente les activités du groupe de travail Politique Criminelle.

Monsieur Deblaere souligne que l'objectif des zones de police a été mal défini. Il faut avant tout s'assurer que les zones sont capables d'atteindre cet objectif. Par ailleurs, maintenir une séparation entre le groupe de travail Politique Criminelle et la Task Force n'a pas de sens. Le fait de les réunir permet d'éviter un double travail, sans préjudice de la cohérence. Monsieur Derweduwen propose de veiller à la cohérence et de ne signaler toute incohérence qu'en cas de problèmes.

Monsieur Bruggeman demande si, pour les objectifs, il est également tenu compte de la capacité de la justice et des parquets à pouvoir suivre. Madame Scheers indique que c'est bien le cas et que c'est la raison pour laquelle le groupe de travail offre un cadre de référence.

Le Président clôt les présentations.

Présentation des résultats et des projets

Journée de la Courtoisie sur la Route

Le Président donne la parole à Monsieur Chiers qui commente l'enquête relative à la courtoisie sur la route réalisée par RYD et TNS Opinion. L'étude s'intéresse à la perception de soi de l'utilisateur de la route. Elle peut être téléchargée sur www.courtoisie.be (www.hoffelijkheid.be).

Monsieur Van Coillie déclare que l'agressivité sur les routes n'a pas augmenté ces dernières années. Monsieur Chiers nuance: il s'agit ici du sentiment d'agressivité, une tendance dont il faut tenir compte.

Monsieur Deblaere demande si l'étude s'intéresse également aux causes du comportement agressif et si elle contient des conseils à l'intention des responsables politiques. Monsieur Chiers indique que ce n'est pas le cas car l'objectif de l'enquête est uniquement de collecter des données de base.

Madame De Boeck demande si l'étude se penche également sur le comportement routier asocial. Monsieur Chiers répond par la négative. Le comportement routier asocial est, en effet, difficile à définir.

Monsieur Van Coillie souligne aussi qu'il existe un lien avec la conduite écologique. Quiconque roule de manière écologique adoptera automatiquement une conduite défensive et donc moins agressive. Selon Monsieur Van Coillie, l'étude n'aborde pas suffisamment l'aspect selon lequel les personnes s'identifient à un certain type d'utilisateur de la route (dans la voiture, vous êtes conducteur; sur le trottoir, piéton...). Monsieur Deblaere estime, lui aussi, qu'il serait intéressant d'avoir un aperçu de la manière dont une personne perçoit l'autre usager de la route. Pour Monsieur Deblaere, un échantillon de 500 Belges ne constitue pas une image représentative. TNS Opinion réfute cette idée.

Monsieur Auwaerts s'étonne de la mauvaise position des Néerlandais en ce qui concerne l'introduction d'un volet sur l'écologie dans l'examen de conduite.

Conclusions du Président

Le Président parcourt les principaux accords pratiques.

La note de Monsieur Kenis sera transmise aux membres de la CFSR.

La date de la prochaine réunion sera communiquée ultérieurement.

Une réunion du groupe de travail "Motards" se tiendra très prochainement. Madame Lieve Vermoeren du SPF Mobilité et Transports sera contactée dans le cadre du groupe de travail "Usagers Vulnérables".

Le Président remercie les membres et clôt la réunion.