



**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
Procès-verbal**

Réunion du 22 janvier 2004 (4)

Introduction

Le président souhaite la bienvenue aux membres et présente ses meilleurs vœux pour l'année 2004.

Il fait part de quelques changements intervenus parmi les membres de la Commission.

Monsieur Jean-Luc Bastin a démissionné du groupe GAMAH. Un nouveau membre, effectif ou suppléant, devra être désigné. Monsieur Tom D'Hollander (suppléant) représente aujourd'hui les associations de piétons.

Suite aux changements intervenus au sein du SPF Mobilité et Transports, Madame Anne Meerkens est désignée comme membre effectif et Monsieur Gilbert Auwaerts comme membre suppléant. Madame Anne-Marie Authom ne fait plus partie des membres de la Commission.

La version en néerlandais du projet de PV de la réunion du 25 juin 2003 qui a été envoyée aux membres n'était pas la version définitive.

Il est décidé de reporter l'approbation de ce projet de PV à la prochaine réunion.

Le Président présente Monsieur Jan Cornillie, Directeur de la cellule stratégique Mobilité, représentant Monsieur Bert Anciaux, Ministre fédéral de la Mobilité et de l'Economie sociale.

Exposé de Monsieur Jan Cornillie

Au nom du Ministre B. Anciaux, Monsieur Cornillie se réjouit de l'évolution positive que les chiffres des statistiques sur le nombre de PV des accidents avec tués ou blessés enregistrés par les parquets en 2001, 2002 et 2003 laissent entrevoir, à savoir une diminution par rapport à 2000 de 29% du nombre de morts et de 24% pour les blessés.

Au niveau des régions, on constate une diminution de 33% du nombre des tués en région flamande et de 18% en région wallonne. Il faudrait analyser si cette différence d'évolution peut s'expliquer en partie au niveau du nombre de caméras automatiques installées.

Ces bons résultats confirment la nécessité d'une politique continue en matière de sécurité routière.

Soucieux de cette nécessité, le gouvernement actuel a fixé au 1^{er} mars 2004 l'entrée en vigueur de la loi sécurité routière du 7 février 2003, introduisant ainsi la catégorisation des infractions et élargissant la perception immédiate. L'A.R. relatif à l'ordonnance pénale est en préparation et entrera en vigueur plus tard. Ceci fournira aux services de police et aux Parquets une procédure rapide, correcte et profitable à la sécurité routière.

"Vu la spécificité des questions abordées et les limites en terme 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 28 mars 2003, et ce jusqu'au 31 décembre 2003.

Une prorogation de la dérogation jusqu'au 31 décembre 2004 a été accordée par le Conseil des Ministres du 20 janvier 2004"

D'autres mesures préparées par le gouvernement précédent, comme le code de la rue et l'interdiction de dépasser pour les camions, par temps de pluie, sont entrées en vigueur.

Afin de poursuivre les efforts en matière de sécurité routière et d'atteindre l'objectif de réduction de 50% du nombre de morts sur les routes d'ici 2010, le Ministre Anciaux prévoit d'autres mesures :

- encourager les zones 30 aux abords d'école et tendre vers une généralisation en agglomération
- diminuer de 90 km/h à 70 km/h la vitesse sur les routes secondaires (tout en autorisant le 90 km/h aux endroits où l'infrastructure le permet)
- envisager la possibilité d'une vitesse maximale sur autoroute variant en fonction des circonstances atmosphériques (pluie)
- examiner les possibilités d'améliorer le comportement des conducteurs en améliorant leur formation (formation obligatoire pour chauffeurs professionnels – permis par étapes – formation post-permis)
- régionalisation à court terme de la sécurité routière (voir accord gouvernemental) permettant une nouvelle dynamique et un meilleur lien entre la réglementation et l'infrastructure

Madame De Boeck demande s'il est prévu d'imposer l'aménagement de zones 30 aux abords d'école afin d'arriver à leur généralisation. Monsieur Cornillie répond que l'on étudie actuellement comment l'imposer tout en prévoyant la possibilité de certaines exceptions.

Monsieur Cornillie remercie Monsieur Dekoster pour sa suggestion visant à user d'incitants afin d'équiper toutes les voitures de boîtes noires, comme cela a été fait par exemple pour les flottes de voitures à la région bruxelloise, et estime qu'il faut étudier cette possibilité. Le Président rappelle que cela fait partie des recommandations du dossier vitesse.

Le Président souligne qu'une des missions de la CFSR est de proposer des mesures au pouvoir politique et interroge Monsieur Cornillie sur ce qui se fera dans le futur. Ce dernier confirme que le Ministre souhaite soumettre les mesures à la CFSR avant de les mettre en vigueur.

Monsieur Van Coillie interroge le représentant du ministre sur la portée de la régionalisation. S'agit-il de régionaliser le code de la route ? L'organisme qu'il représente (Touring) est en effet souvent contacté par des clubs étrangers dans un but d'harmonisation de la réglementation au niveau international.

Monsieur Cornillie estime qu'il y a en Europe deux tendances :

- coordonner au niveau européen et tendre vers un code unique facilitant le trafic international sur le réseau principal
- permettre une réglementation adaptée au niveau local ou régional tenant compte des points noirs et des situations à risque en donnant plus d'autonomie au pouvoir local

A long terme, le but est de combiner et de lier les deux tendances et de fournir les informations nécessaires dans la voiture à l'aide de systèmes tels les GPS, les limiteurs de vitesse intelligents....

Comptes rendus de la CISR des 9/12/03 et 18/12/03)

En l'absence de Madame Meerkens qui a participé à ces réunions, en a assuré le secrétariat, et était chargée d'en faire un compte rendu, le Président rappelle que la réunion du Comité du 18/12/03 a été consacrée à un rapide compte-rendu des activités du Comité d'Accompagnement des EGSR et de la CFSR, aux statistiques et aux indicateurs.

Une réunion préparatoire avait eu lieu le 9/12/03 au cours de laquelle des propositions ont été avancées pour résoudre le problème des statistiques d'accidents.

Il s'est néanmoins avéré que les représentants des Ministres n'avaient pas eu le temps d'examiner ces propositions et qu'ils n'ont donc pas pris de position claire en la matière lors de la réunion du 18/12/03.

Commentaires sur l'optimisation du fonctionnement de la CFSR

Huit réponses ont été reçues suite au questionnaire envoyé aux membres.

Le Président résume brièvement les remarques formulées dans ces réponses :

- trop de temps entre les dates des réunions et difficulté à se libérer pour une journée entière
- ordre du jour souvent trop chargé
- souhait d'une meilleure information concernant les groupes de travail
- choix de la localisation des réunions
- certaines réunions consistent plus en communications qu'en discussions

Après discussion, il est décidé de :

- favoriser les réunions d'une journée mais à condition de fixer les dates suffisamment à temps et alléger l'ordre du jour
- communiquer la liste des groupes de travail et leur composition (+ Président et secrétaire)
- maintenir l'endroit des réunions
- envoyer les documents plus longtemps à l'avance

Approbation du PV de la réunion du 25 juin 2003

Des erreurs s'étant glissées au niveau de la transmission de la traduction, un nouveau PV en néerlandais (qui annule celui envoyé par mail) est distribué aux membres présents. L'approbation du PV est donc reportée à la réunion suivante.

Monsieur Kaesemans demande de tenir compte des remarques suivantes concernant le PV:

Concernant le point code de déontologie en matière de publicité pour les véhicules automobiles :

- 1) En faisant reconnaître notre code par le JEP et en laissant à ce jury le suivi de son application, nous reconnaissons la nécessité d'avoir un mécanisme de contrôle et nous y donnons une suite adéquate. FEBIAC s'oppose toutefois à un mécanisme de sanction de son code déontologique volontaire.
- 2) Un rapport annuel sur les plaintes reçues et leur traitement sera établi par le JEP. FEBIAC marque son accord pour collaborer si le JEP l'estime nécessaire et souhaitable.

- 3) Le terme « vitesse d'accélération » peut effectivement prêter à confusion et sera dès lors enlevé du code. Il ne sera toutefois sûrement pas remplacé par le terme « puissance de reprise » comme mentionné dans le PV. Ces termes sont en effet semblables. Il me semble que le terme « puissance de réserve du moteur », tel qu'il figure dans le code, est assez explicite et suffit.

Suite aux remarques de Messieurs Kenis et Didier, le 2^e paragraphe de la recommandation 1 du groupe de travail "politique pénale" est remplacé par :

"Monsieur Herbert s'interroge sur l'existence d'une banque de données relatives aux voitures non-assurées et sur la possibilité de la consulter on-line. Monsieur Kenis répond qu'une telle banque de données existe au Fonds Commun de garantie. Il semble qu'elle soit consultable depuis janvier 2003".

Présentation des indicateurs de sécurité routière (voir documents)

(Statistiques d'accidents – Indicateurs de comportement – Indicateurs d'activités de contrôle des forces de police – Indicateurs d'attitudes – Projets de recherche)

La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière constate et déplore qu'on ne dispose, pour le moment, d'aucune statistique d'accident permettant l'évaluation des mesures de sécurité routière ou la proposition de nouvelles mesures.

Concernant le projet Agora, suite à une question de Monsieur Herbert concernant la liste des besoins en matière d'enregistrement des données d'accidents établie suite à la consultation des différents utilisateurs potentiels, Madame Scheers répond que cette liste peut être communiquée aux membres qui le désirent.

Toujours concernant Agora, la localisation des accidents sera optimisée lorsque les coordonnées GPS pourront être intégrées dans la banque de données.

Monsieur Dekoster fait remarquer que les statistiques présentées concernent la police fédérale et s'interroge sur les statistiques de la police locale. Le Président confirme qu'elles sont reprises dans les statistiques de l'INS.

Monsieur Beeldens souligne l'importance de connaître les causes des accidents et estime que les compagnies d'assurances devraient pouvoir fournir ces données. Il demande au représentant du ministre que l'on insiste auprès des assurances pour obtenir ces données.

Le président fait remarquer qu'au niveau européen on tente d'élaborer une structure chargée d'étudier les accidents et leurs causes. Les compagnies d'assurance quant à elles statuent sur la responsabilité pénale et pas sur les causes.

Monsieur Didier appuie l'idée d'un institut chargé d'étudier les causes des accidents et estime qu'une autre piste serait l'étude des rapports des expertises judiciaires, en collaboration avec les universités.

Monsieur Herbert attire l'attention sur les résultats de la mesure du port de la ceinture en ce qui concerne la différence constatées chez les hommes s'ils sont conducteurs ou passagers (87,3 %- 48,8 %) et, pour l'ensemble des conducteurs, selon qu'ils conduisent de jour (63,5 % le week-end – 61,4 % en semaine) ou de nuit (47,4 % le week-end – 51,8 % en semaine). Madame Scheers signale que le rapport avec l'analyse complète sera envoyé.

Monsieur Auwaerts signale qu'au niveau européen, une recommandation en matière d'"enforcement" prévoit de demander aux différents pays de communiquer les chiffres pour certains indicateurs de sécurité routière comme par exemple le nombre de caméras, de

points noirs, etc....et qu'il faudrait se préparer pour répondre à cette demande qui va beaucoup plus loin que le projet SafetyNet.

Madame Scheers répond que l'IBSR prévoit la réalisation d'une étude de faisabilité en la matière.

Monsieur Cornillie quitte la séance.

Perception de la vitesse - sondage

L'étude complète sera bientôt disponible sur le site de l'IBSR.

Les membres déplorent qu'après les bons résultats obtenus en 2002, les résultats aient malheureusement régressé en 2003.

L'année 2002 a effectivement été une année très importante au point de vue sécurité routière avec, entre autres, les EGSR. Au cours de cette année, le gouvernement avait multiplié les communications dans ce domaine et les médias avaient largement informé le public des contrôles effectués. De plus, les campagnes « Tine et Sophie » étaient novatrices ce qui explique leur impact.

Par contre, la sécurité routière a été moins présente dans l'agenda politique en 2003 et on en a moins parlé dans les médias.

Si l'on regarde les bons résultats obtenus en France, on remarque qu'il ne se passe pas un jour sans qu'on parle de sécurité routière dans les infos. Il serait bon de suivre cet exemple en Belgique et de contacter les médias à ce sujet (RTBF a déjà été contactée). Il vaut mieux inclure des informations quotidiennes de sécurité routière dans les JT plutôt que d'y consacrer des émissions spécifiques mais plus espacées dans le temps. (= proposition de Monsieur Didier)

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 Van Ausloos suggère d'étudier la possibilité pour la Commission d'avoir la personnalité juridique permettant de pouvoir réagir en justice

Le Président propose la constitution d'un groupe de travail chargé d'étudier plus en détail le respect du code de déontologie de la FEBIAC et de faire ensuite rapport à la commission. Ce groupe de travail pourrait être présidé par Monsieur Auwaerts (moyennant accord de sa hiérarchie) et le secrétariat assuré par l'IBSR (C. Neuville). Les membres seraient : J. Kaesemans, J. Dekoster, F. Herbert, L. Van Ausloos, Dany Donnen, Bruno Godart représentant l'Association des Journalistes.

Monsieur Auwaerts rappelle que le groupe de travail ne devra pas perdre de vue la loi Ansoms dont un AR d'exécution doit encore être publié.

Monsieur Hendrichs examinera pour la prochaine réunion les différentes possibilités d'actions.

Modification de l'ordre du jour

Pour des raisons d'ordre pratique, l'ordre du jour est modifié. L'ordre de présentation de la «loi sécurité routière » et du « suivi du dossier code de la rue » est inversé.

D'autre part, étant donné l'ordre du jour chargé, le suivi des dossiers « ceinture », « vitesse » et « conduite sous influence » est reporté à la prochaine réunion.
Entretemps, les groupes de travail se réuniront afin d'essayer de présenter les conclusions.

Suivi du dossier « code de la rue » par Madame Guillaume (2 documents dont un distribué en séance)

Point 6.2 Panneau F1 :

-une solution graphique a été proposée par le SPF pour résoudre les difficultés rencontrées parfois pour l'inscription du nom parfois trop long pour la taille du panneau.
-le suivi du pourcentage de nouveaux panneaux s'effectuera si possible car cela demande beaucoup d'efforts pour peu de résultats.

Point 6.3 Vitesse de base hors agglomération 70 ou 90 ?

En l'absence de consensus, un groupe de travail sera mis en place. Il sera présidé par Madame Guillaume. Monsieur Van Coillie demande à en faire partie.

Point 6.4 Vitesse de base en agglomération :30 km/h ?

Monsieur Hougardy rappelle que tous les membres n'étaient pas d'accord avec le 30 km/h et que l'on a néanmoins prévu la possibilité de combiner C43 30km/h et F1.
Madame Guillaume répond qu'il y avait une volonté politique, que cela se fait dans les pays voisins et que certaines petites entités méritent le statut de zone 30.

Monsieur Van Coillie s'interroge sur une des conditions pour l'aménagement d'agglomérations 30 km/h, reprise dans l'AM 04/04/2003 :pas de voiries avec B9. Madame Guillaume explique la nécessité, sur certaines voiries importantes dans la hiérarchie du réseau, de maintenir la priorité à la fonction de circulation et à la continuité de l'itinéraire ; ces voiries seront alors pourvues du B9. Par contre, sur des voiries secondaires, la priorité doit être donnée à la fonction de séjour ; le B9 ne se justifie alors pas, on peut envisager la zone 30 et régler la priorité à chaque carrefour.

Messieurs Hougardy et Van Coillie s'opposent à la recommandation visant à accélérer la catégorisation des voies pour étudier la possibilité de généraliser le 30 km/h.

La problématique concernant le 70-90 et le 30 étant similaire, il est décidé de supprimer les recommandations y ayant trait et de traiter de ces 2 problèmes dans le groupe de travail cité plus haut.

Régionalisation de la Sécurité routière

Suite à la déclaration de Monsieur Cornillie en début de séance faisant état d'une volonté politique de régionalisation à court terme de la sécurité routière, et aux conséquences possibles de cette régionalisation, à savoir l'existence de 3 codes de la route différents, le Président fait un tour de table pour demander l'avis des membres sur cette mesure.

Si tous les membres sont d'accord pour dire qu'il s'agit d'une décision politique, il y a divergence sur la compétence qu'a la Commission pour se prononcer à ce sujet.

De nombreux membres attirent l'attention sur le respect des conventions internationales en matière de signalisation routière et la nécessité d'une uniformisation au niveau de la

circulation de transit. Ils insistent également sur la nécessité de conserver des règles fondamentales prévisibles.

Ils sont par ailleurs conscients qu'il faut pouvoir différencier au niveau de la gestion locale, essentiellement au niveau de l'infrastructure, mais la majorité des membres estiment que cette possibilité existe déjà actuellement sur le terrain et ne voient pas l'intérêt de la régionalisation. Ils y voient au contraire pas mal d'inconvénients.

Ils prônent donc une tutelle fédérale et une gestion régionale au niveau de l'infrastructure.

Le Président proposera, pour la prochaine réunion, un document qui devrait synthétiser la position de la CFSR.

Loi sécurité routière du 7 février 2003 et ses A.R. d'exécution du 22/12/03 (voir présentation en annexe)

Monsieur Hendrichs présente les grandes lignes de la nouvelle réglementation. Trois arrêtés royaux ont été publiés le 31/12/2003. Il s'agit de l'arrêté faisant entrer la loi en vigueur, l'arrêté relatif à la perception immédiate et l'arrêté relatif aux infractions graves par degrés.

En ce qui concerne la perception immédiate, on peut constater principalement l'étendue aux infractions graves (du 1^{er} aux 2^{ème} ou 3^{ème} degrés selon que l'on a une résidence en Belgique ou non). A ce sujet, M. Van Coillie s'interroge sur la compatibilité de la nouvelle réglementation avec les principes fondamentaux d'égalité entre citoyens.

Au niveau des infractions graves, il est renvoyé au texte l'arrêté. On constatera malgré tout une augmentation importante du nombre d'infractions graves et l'importance de l'article 1^{er} pour la bonne compréhension du texte.

La classification reprise dans l'A.R. soulève certaines critiques formulées entre autres par Monsieur Kenis et Monsieur Van Coillie.

Par exemple, pourquoi des infractions relatives au même article 16.3 de l'A.R. du 1/12/1975 sont-elles classées l'une (dépassement par la gauche) comme infraction du 2^{ème} degré (art 3.5° a) et l'autre (dépassement par la droite) comme infraction du 3^{ème} degré (art 4 3°) ?

Le groupe de travail "politique criminelle" proposait une évaluation de la catégorisation des infractions.

La CFSR marque son accord ainsi que sur l'étude d'efficacité de la déchéance et du retrait immédiat du permis de conduire.

Etant donné qu'il est prévu un nouvel A.R. modificatif, le Président demande aux membres de la CFSR ayant des remarques sur l'aspect technique de bien vouloir les transmettre le plus rapidement possible par écrit à Madame Meerkens et à Monsieur Hendrichs afin de pouvoir en tenir compte dans cet A.R.

Campagne fédérale sur la nouvelle législation 2004 (voir présentation de Madame Schevelenbos en annexe)

Monsieur Rouffaert fait remarquer qu'il y a eu un manque d'information aux usagers concernés par la nouvelle disposition du code de la route interdisant aux véhicules de plus de 7,5 tonnes le dépassement par temps de pluie, entre autres sur les autoroutes.

Madame Meerkens répond que le SPF fera le nécessaire pour informer les associations de poids lourds et les régions. Il est également prévu d'annoncer cette réglementation aux frontières et un panneau est en préparation.

Monsieur Rouffaert signale que la région flamande a également réalisé un panneau à cet effet.

Présentation des conclusions du groupe de travail « Politique criminelle » (voir document)

On constate qu'au niveau politique, on n'a pas toujours tenu compte des recommandations de la Commission.

Un certain nombre de critiques sont formulées sur la catégorisation reprise dans l'A.R. qui n'a pas tenu compte du code de la rue.

Monsieur Kenis insiste pour que le nouvel A.R. modificatif soit publié dans les plus brefs délais pour remédier aux problèmes soulevés par le groupe de travail. Ceci est considéré comme recommandation de la CFSR.

Madame Meerkens répond que l'on mettra tout en œuvre dans ce but mais qu'il faudra tenir compte des contraintes inhérentes à la publication de tout nouvel arrêté en terme de délais (moyens disponibles, consultation des régions et du Conseil d'Etat...). Monsieur Hendrichs précise qu'un nouvel arrêté ne pourra voir le jour avant 3 ou 4 mois au mieux et il incombera aux acteurs de terrains de combler avec pragmatisme les lacunes qui apparaîtront entre-temps.

Le Président remercie le groupe de travail pour le travail réalisé. Il demande qu'il se réunisse à nouveau afin d'établir une liste de recommandations qui, après approbation par la CFSR, seront transmises au Comité Interministériel. La présidence du groupe de travail sera reprise par Monsieur Hendrichs.

Suivi des dossiers « infrastructure » présentés par les représentants des régions

Région Bruxelles-Capitale (présentation de Monsieur Eric Monami-Michaux)

Monsieur Monami-Michaux présente un exposé des mesures d'infrastructure qui ont été adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de ses EGSR.

Deux documents ont été envoyés.

Monsieur D'hollander félicite la région pour les efforts fournis en faveur de la sécurité des piétons.

Région flamande (exposé de Monsieur Rouffaert)

Monsieur Rouffaert parcourt le document qui a été envoyé aux membres et y ajoute quelques précisions :

- la communauté flamande voudrait atteindre le nombre de 400 caméras en 2004
- la police fédérale a demandé l'installation de 100 caméras automatiques sur les autoroutes

- un budget annuel de 100 mil.€ est prévu pour l'aménagement des points noirs
- des crédits ont été libérés pour les pistes cyclables (en collaboration avec les communes)
- des nouvelles prescriptions pour les passages pour piétons, en fonction du type de route et du type d'environnement, ont été consignées dans le vademecum
- une attention spéciale à été consacrée aux 2x2 bandes avec ou sans berme mais comportant des voies de tram
- des actions ont été faites dans le domaine de la formation et de la sensibilisation des cyclomotoristes et des motocyclistes
- des études en faveur de la sécurité des motocyclistes ont porté sur le marquage et la protection par rapport aux poteaux
- amélioration des marquages en général
- les directives pour les normes en matière de catégorisation du réseau routier sont prêtes
- extension de la signalisation variable (surtout à Anvers)
- réalisation d'aménagements de ronds-points
- suppression des conflits en cas de changements de direction (phases lumineuses aux carrefours munis de feux)
- diminution de la vitesse de marche pour les piétons à 1m/sec
- expérimentation d'aménagements pour les cyclos B qui, en agglomération, passent de la piste cyclable à la chaussée

Madame De Boeck s'interroge sur l'aménagement des abords d'école zone 30.

Monsieur Rouffaert répond que l'on commence par en aménager dans les communes qui en font la demande. S'il s'agit d'une route régionale, c'est la région qui se charge de l'aménagement ; s'il s'agit d'une route communale, l'aménagement se fait en collaboration avec la commune.

Région wallonne (exposé de Monsieur Peeters)

Une augmentation du nombre de caméras automatiques est prévue sur les autoroutes où le risque d'accidents est le plus élevé et où l'infrastructure ne permet souvent pas d'autre forme de contrôles.

Monsieur Peeters signale que l'on peut se procurer une brochure dans les séries « Les cahiers du MET » (cahier n°15) reprenant les statistiques pour l'année 2000 (Direction de la Communication – Rue des Pieds d'Alouettes 28, 5100 Naninne- tél 081/40.84.80).

Monsieur Peeters parcourt ensuite le document distribué.

Monsieur Dekoster demande pourquoi l'on rencontre souvent en Wallonie des ronds-points qui ne sont pas conformes aux conclusions issues de l'étude effectuée sur les ronds-points par la région wallonne.

Monsieur Peeters explique que les ingénieurs chargés de l'aménagement sur le terrain se laissent souvent guider par la crainte de formation de bouchons.

Monsieur Dehayé regrette le manque d'aménagements de pistes cyclables.

Conclusions du Président

- 4 groupes de travail seront constitués :

Politique criminelle qui existait déjà sous la présidence de Madame Scheers et qui passe sous la présidence de Monsieur Hendrichs :

Miran Scheers, Sylvie Delcourt, Patrick Delval, Olivier Motte, Paul Kenis, Luc Van Ausloos, Geert Popelier, Thierry Papart, Anne Meerkens (ou G. Auwaerts), Frédéric Enschedé, Karel Van Coillie

Infrastructure sous la présidence de Madame Guillaume. Ce groupe sera chargé de proposer à la Commission un consensus 30-50-70-90 :

Pierre-Jean Bertrand, Ann De Boeck, Bernard Dehaye, Jacques Dekoster, Patrick D'Haese, Tom D'Hollander, Chantal Jacobs, Yvon Loyaerts, Armand Rouffaert, Karel Van Coillie

Vitesse-alcool sous la présidence de Madame Scheers :

Denis Hendrichs, Sylvie Delcourt, Patrick Delval, Olivier Motte, Paul Kenis, Luc Van Ausloos, Thierry Papart, Anne Meerkens (ou G. Auwaerts), Frédéric Enschedé, Karel Van Coillie

Code de déontologie sous la présidence de Monsieur Auwaerts (sous réserve d'accord de la hiérarchie)

- La prochaine réunion est fixée au 4 mars* (sous réserve de disponibilité de la salle). On y discutera du suivi des dossiers vitesse, alcool et ceinture.

Une réunion suivante est fixée au 13 mai* (sous réserve de disponibilité de la salle). On y traitera des indicateurs et de la formation à la conduite.

- Un document de synthèse sera rédigé reprenant la position de la CFSR par rapport à la régionalisation.
- Le PV reprendra le compte-rendu des discussions, les recommandations faites en séance (sous forme d'annexe) et la liste des différents groupes de travail (président, membres, objectifs, délais).

* *Etant donné que les groupes de travail n'ont pas pu se réunir avant fin février, la réunion du 4 mars a été annulée.*

La salle n'étant pas disponible le 13 mai, la prochaine réunion est fixée au 17 mai 2004 et est prévue toute la journée.