



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

Réunion du 26 juin 2006 (14)

Présents :

- MM. DERWEDUWEN Patric, IBSR, Président de la CFSR
BEELDENS Theo, Motorcycle Action Group (MAG)
BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Équipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)
CAELEN Erik, Union de la Ville et des Communes de Bruxelles-Capitale
CHIERS Johan, RYD
DEBLAERE Paul, Police Fédérale
Mme DE BOECK Ann, Gezinsbond
MM. DE MEUTER Michel, FEBIAC
DIDIER Bruno, Assuralia
HERBERT Francis, Association de Parents d'Enfants Victimes de la Route
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
PEPELIER Geert, VTB-VAB
ROUFFAERT Armand, Adm. van Leefmilieu en Infrastructuur – Vlaamse Gemeenschap
Mme SCHEERS Miran, IBSR
MM. VANBROEKHOVEN Willem, GOCA
VAN COILLIE Karel, Touring
Mme VANDENBERGHE Anne, SPF Mobilité et Transport (remplace Mme A. MEERKENS)
M. WAGELMANS Rudi, Commission Permanente de la Police Locale

Excusés :

- Mme. MEERKENS Anne, SPF Mobilité et Transport, Vice-Présidente de la CFSR
MM. DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
DE SCHUTTER Tom, Union des Villes et Communes de Wallonie
D'HAESE Patrick, Fietsersbond
HENAU Luc, Onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap
KENIS Paul, College Procureurs Generaal
STEENHOUWER Roland, RACB
VAN AUSLOOS Luc, Collège des Procureurs Généraux

Invités :

- MM. CORNILLIE Jan, Cellule Stratégique du Ministre de la Mobilité
BEKAERT Simon, Cellule Stratégique du Ministre de la Mobilité
Mmes KLINCKHAMERS Patrizia, Police Fédérale
DE WESER Wendy, Police Fédérale

Assistent à la réunion (IBSR) :

- MM. CASTEELS Yvan, HENDRICHS Denis, PELCKMANS Jan, RIGUELLE François, SILVERANS Peter
Mmes BEECKMANS Michèle

Introduction

Le Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, Monsieur Derweduwen, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux membres. Pour expliquer le long délai qui s'est écoulé depuis la dernière réunion, il renvoie aux statistiques d'accidents de 2003 et 2004 qui n'ont été publiées qu'au printemps de cette année, ainsi qu'à l'annonce des statistiques de 2005.

Il accueille Monsieur Jan Cornillie, qui interviendra au nom du Ministre R. Landuyt.

Monsieur Lode Verkinderen du SAV siègera comme membre effectif à la Commission, en tant que représentant du secteur du transport en remplacement de Monsieur Machenil.

Monsieur Michel De Meûter remplace Monsieur Joost Kaesemans en tant que représentant de la Febiac.

Le Président souhaite la bienvenue aux deux nouveaux membres.

L'ordre du jour est approuvé.

Commentaire de Monsieur Derweduwen concernant la stratégie de la CFSR pour 2006-2007

La note distribuée en cours de réunion aux membres de la Commission n'existe actuellement qu'en français. Une traduction en néerlandais est en cours.

Sur la base de cette note, Monsieur Derweduwen esquisse l'évolution de la sécurité routière et souligne l'évolution positive à laquelle a également contribué la CFSR.

La CFSR a pour mission d'assurer le suivi des mesures destinées à promouvoir la sécurité routière et de proposer les mesures à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs prévus.

Compte tenu de la publication des statistiques d'accidents 2003 et 2004 et de la parution imminente des statistiques 2005, Monsieur Derweduwen propose qu'il soit procédé à une évaluation en profondeur de la situation en matière de sécurité routière en Belgique. Cette analyse doit résulter en une série de nouvelles recommandations qui doivent permettre une poursuite de la baisse du nombre de tués sur les routes de façon à atteindre l'objectif de ne pas dépasser 750 en 2010. Ces recommandations seront préparées par des groupes de travail qui devront déposer leurs conclusions pour février/mars 2007.

Le Président propose de mettre en place les groupes de travail suivants:

GT1: statistiques et indicateurs

GT2: vitesse excessive et inadaptée

GT3: conduite sous l'influence de l'alcool

GT4: conduite sous l'influence de drogues et de médicaments

GT5: port de la ceinture de sécurité

GT6: infrastructure

GT7: jeunes conducteurs.

La présidence et le secrétariat seront assurés par des collaborateurs de l'IBSR, sauf si des membres de la Commission proposent spontanément leur candidature. Le planning des activités et une proposition de répartition des tâches sont repris dans le document distribué.

Monsieur Herbert rappelle les débats actuellement menés sur la sécurité des poids lourds et propose de créer également un groupe de travail "poids lourds". Messieurs Verkinderen et Deblaere se rallient à cette proposition.

Monsieur Wagelmans demande que le lien soit fait avec le comité de direction "poids lourds". Comme certains membres de la Commission ne connaissent pas ce comité de direction, Monsieur Wagelmans précise qu'il s'agit d'un groupe de pilotage chargé de coordonner les

activités de contrôle se rapportant aux transports lourds dans le cadre de l'application du Plan d'Action National pour le Transport par Route. Seuls les services de contrôle sont représentés au sein de ce comité de direction. Le but n'est pas de faire deux fois le travail.

Monsieur Bertrand propose de mettre également en place un groupe de travail "piétons", en référence à une étude actuellement menée par l'IBSR concernant les accidents impliquant des piétons sur les endroits de traversées en Région de Bruxelles-Capitale.

Monsieur Van Coillie s'interroge sur l'opportunité de créer des groupes de travail pour différents groupes cibles spécifiques.

Monsieur Derweduwen demande aux membres de la réunion s'ils sont d'accord de rajouter ces deux groupes de travail.

Les membres de la Commission marquent leur accord sur le rajout des deux groupes de travail suivants à la liste susmentionnée:

GT8: poids lourds

GT9: piétons.

Le Président précise que les candidatures pour participer aux groupes de travail peuvent être communiquées en fin de réunion. Ces candidatures ne doivent pas se limiter aux organisations représentées au sein de la Commission.

Intervention de Monsieur Cornillie (représentant de Monsieur R. Landuyt) concernant le suivi des recommandations de la CFSR et autres initiatives

Monsieur Cornillie commente différents dossiers à propos desquels la Commission a formulé des recommandations ainsi que d'autres dossiers en cours qui ont notamment été présentés au Conseil des Ministres du 7 juin.

1. Réforme de la formation à la conduite

Le contenu de la proposition de réforme de la formation à la conduite est connu dans les grandes lignes:

- simplification des modèles de formation;
- début de la formation pratique à partir de 17 ans;
- 3 modèles de formation possibles pour se préparer à l'examen pratique:
 - filière libre:
 - min. 3 mois, max. 3 ans d'entraînement avec guide;
 - le guide doit être titulaire du permis de conduire depuis au moins 8 ans; un guide non-professionnel ne peut être rémunéré contrairement à un instructeur de conduite breveté;
 - courte formation pratique de 6 h dans une auto-école (chaque auto-école doit obligatoirement offrir ce type de formation), suivie de min. 3 mois, max. 3 ans d'entraînement avec guide;
 - à partir de 18 ans, 20 h de formation pratique dans une auto-école, suivies de min. 3 mois, max. 1,5 an d'entraînement sans guide;
- concernant l'examen pratique, les épreuves qui se déroulent actuellement sur terrain privé seront intégrées dans l'examen sur la voie publique;
- la réforme de la formation à la conduite prend cours le 1^{er} septembre 2006, le nouvel examen pratique entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2006.

Monsieur Cornillie parcourt les recommandations formulées par la Commission le 3 octobre 2005:

Recommandation 1

Le modèle professionnel reste maintenu, tout comme le stage (étendu) de "conduite en solo". La CE a interpellé le Ministre sur la conduite en solo sans examen préalable.

Recommandation 2

N'est pas retenue. Le candidat peut continuer à se présenter autant de fois que nécessaire, sans "délai d'attente" intermédiaire obligatoire.

Recommandation 3

N'est pas retenue. Pas d'enregistrement ni de restriction au niveau des guides. Le délai depuis lequel le guide doit être en possession d'un permis est toutefois étendu à 8 ans minimum.

Recommandation 4

N'est pas retenue. L'encadrement pédagogique du guide n'est pas obligatoire.

Recommandation 5

Le contenu de cette formation de base de 6 h est fixé dans une circulaire (en cours d'élaboration).

Recommandation 6

Une circulaire autorisera l'utilisation du simulateur de conduite dans la formation pratique de base. L'équivalence avec les cours pratiques sur la voie publique doit encore être établie.

Recommandations 7 et 8

Comme la proposition de réforme de la formation à la conduite ne prévoit pas de test d'évaluation intermédiaire, elle ne prévoit pas non plus d'instrument de contrôle concernant la durée et le contenu de la formation pratique dispensée au cours de la phase précédant le test d'évaluation. Cela dit, l'auto-école peut toujours faire passer un test d'évaluation au prix coûtant.

Recommandation 9

A partir du 1^{er} décembre 2006, les épreuves sur terrain privé seront incorporées dans l'examen sur la voie publique.

Recommandation 10

Au cours de la première année qui suit l'obtention du permis de conduire, les infractions de troisième ou de quatrième degré entraîneront automatiquement une déchéance du droit de conduire.

Après son exposé, Monsieur Cornillie invite les membres à poser leurs éventuelles questions.

Monsieur Chiers estime que l'exposé sur la proposition de réforme de la formation à la conduite ne dit pas grand-chose sur le contenu de cette formation. La formation professionnelle minimale de 6 h ne permettrait pas d'aborder suffisamment ce contenu.

Il souligne également la possibilité pour les instructeurs de conduite brevetés d'accompagner le candidat contre paiement. Etant donné que le contrôle de la qualité de la formation donnée se fait via les auto-écoles, Monsieur Chiers se demande comment les instances publiques contrôleront les instructeurs opérant de manière individuelle.

Monsieur Chiers s'interroge également sur le maintien de la possibilité (existante) qui prévoit que les candidats-conducteurs peuvent rouler seuls après avoir suivi minimum 20 h de formation professionnelle. Il propose qu'après la formation, certes limitée, de 20 heures, les candidats soient immédiatement soumis à un examen.

Enfin, il remarque qu'après 3 ans, les conducteurs qui possèdent un permis provisoire peuvent, après avoir réussi l'examen théorique, reprendre la formation pratique et continuer ainsi à conduire (moyennant certaines restrictions) sans devoir passer d'examen.

Monsieur Wagelmans déclare que les banques de données actuelles ne permettent pas de prononcer une déchéance immédiate et automatique du droit de conduire au cours de la première année.

Monsieur Herbert rappelle ses objections formulées lors de la séance parlementaire sur la réforme de la formation à la conduite. Une participation individuelle des automobilistes à la circulation sans avoir passé d'examen préalable confirme la réputation de la Belgique comme un pays peu sûr en matière de sécurité routière.

Monsieur Cornillie répond que c'est surtout le contenu de l'examen qui importe. Le contenu de la formation à la conduite sera aligné sur celui de l'examen. Le contenu de la formation minimale de 6 h sera détaillé sous peu.

Le modèle de formation professionnel qui prévoit 20 heures de conduite minimum suivies d'un stage individuel a fait l'objet de nombreux débats. Les résultats de ce modèle de formation à la conduite seront suivis de près.

Un délai de maximum 3 ans pour s'entraîner avec un guide, c'est évidemment long, mais il est probable que les candidats-conducteurs veilleront à limiter cette période de "conduite sous surveillance". Le but ultime reste, en effet, d'obtenir un permis en bonne et due forme et de bénéficier de la liberté qu'il procure.

2. Daytime Running Lights (DRL)

Le 3 octobre 2005, la CFSR a formulé une série de recommandations concernant les DRL. Monsieur Cornillie renvoie aux conclusions de l'initiative européenne CARS 21 et au point de vue adopté à cette occasion par les ministres européens des transports en matière de DRL. La Belgique a plaidé contre une utilisation obligatoire des DRL. Il a été tenu compte de cet avis.

Le dossier reste d'actualité mais une étude plus approfondie concernant la sécurité des deux-roues motorisés qui, dans certains pays, roulent déjà avec les feux allumés de jour, s'impose. L'avantage éventuel des DRL en matière de sécurité est soumis à certaines conditions et il serait donc prématuré d'instaurer leur usage obligatoire à l'échelon européen.

3. Banque de données véhicules

Le Conseil des Ministres a marqué son accord concernant la mise en place d'une banque de données (source authentique) reprenant toutes les informations sur la vie des véhicules. Tous les services concernés pourront consulter cette banque de données carrefour.

L'investissement dans la création de cette source authentique s'élèvera à €1,8 millions en 2006, €1,6 millions en 2007 et €500.000 en 2008.

Un comité de pilotage où siègeront notamment les services de police assurera le suivi de cette décision.

Dans l'attente d'une réalisation concrète, un protocole entre la police et le Service Immatriculation des Véhicules a été mis en place en vertu duquel la DIV garantit l'accès permanent à ses données.

4. Plate-forme de contrôle transport par route

Une plate-forme contenant des données sur les licences et les infractions en matière de transport par route est mise en place à l'intention des différents services de contrôle de façon à ce que ces informations soient disponibles pour les hommes sur le terrain.

Lors du contrôle budgétaire, un accord a été atteint à propos de ces deux projets. Il devrait à présent être coulé sous forme de loi.

5. Sécurité des poids lourds

L'interdiction de dépasser par temps de pluie est étendue à une interdiction de dépasser en cas de précipitations.

Par ailleurs, une interdiction générale de dépasser est instaurée sur les voies à 2x2 bandes. Le gestionnaire de la voirie peut indiquer des sections où le dépassement est autorisé.

Les contrôles techniques le long de la route se concentreront notamment sur les freins.

La conversion de la directive européenne relative à la compétence professionnelle des conducteurs est pratiquement terminée.

Pour ce qui concerne les transports exceptionnels, une procédure moins rigide va être appliquée pour que les licences soient délivrées dans un délai de maximum 5 à 10 jours.

Des négociations sont actuellement menées avec les Régions afin que la hauteur maximale tolérée pour les transports ordinaires passe de 4,0 m à 4,3 m.

Les services de contrôle vont être équipés de terminaux de paiement afin de faciliter le versement des transactions immédiates lors des contrôles du transport par route.

L'objectif est que 15 % des moyens du fonds de sécurité routière proviennent des contrôles de poids lourds.

Les négociations concernant l'établissement d'un catalogue d'amendes pour les infractions commises par des poids lourds sont en cours.

Certains changements sont également prévus concernant la lettre de voiture CMR. Celle-ci ne devra plus se trouver à bord de certains types de transports et sera bientôt disponible en version digitale.

Un AR "protection du chargement" est actuellement rédigé en collaboration avec les services de contrôle. En matière de surcharge, on envisage l'instauration d'un système d'amende progressif qui tiendrait compte du taux de surcharge.

Monsieur Cornillie conclut que ces mesures concernant les poids lourds représentent une avancée importante dans la lutte contre les accidents de la route impliquant des transports lourds.

6. Simplification routière

Monsieur Cornillie commente une série de points dans le dossier "simplification routière".

Les zones 50 et zones 70 seront appliquées de manière plus systématique de façon à réduire le nombre de panneaux limitant la vitesse. Le gestionnaire de la voirie pourra utiliser certains "signaux de reconnaissance" afin d'attirer l'attention des usagers qui circulent dans une certaine zone, sur le régime de vitesse en vigueur.

La priorité de droite devient plus absolue, comme c'est le cas dans les pays voisins. Un conducteur qui s'arrête en venant de droite conservera la priorité.

L'application du devoir de prudence sera formulée de manière plus claire et vaudra pour toutes les dispositions.

Une nouvelle catégorie de moyens de déplacement, à savoir les dispositifs de locomotion (tels que steps électriques, Segway, etc.), est introduite. Lorsque ces dispositifs se déplacent à l'allure du pas, ils sont assimilés à des piétons. Lorsqu'ils se déplacent à une allure plus rapide (maximum constaté), ils sont assimilés à des cyclistes. Ceci permettra également de donner plus facilement une place aux futurs nouveaux dispositifs dans le code de la route.

7. Projet divers d'AR

Outre les initiatives précitées, Monsieur Cornillie énumère une série de projets d'AR qui sont actuellement en cours d'élaboration:

- AR "cartes de stationnement": système de cartes de stationnement pour riverains, voiture partagée, médecins... avec une plus grande autonomie communale;
- AR "cyclomoteurs sur la chaussée": adaptation à la demande des gestionnaires de la voirie;
- AR "abords d'écoles": zones 30 aux abords d'école limitées aux jours d'école de 7 à 19 h;
- AR "permis de conduire G": introduction d'un permis pour la conduite de véhicules agricoles;
- AR "veste de sécurité": le Ministre a marqué son accord sur l'introduction, conformément à la demande du Parlement, de l'obligation de prévoir une veste de sécurité dans les voitures.

Monsieur Cornillie invite ensuite les membres de la Commission à poser leurs éventuelles questions concernant les points précités.

Madame De Boeck s'informe sur l'état d'avancement du dossier "sièges pour enfants". La Ligue des Familles souhaite informer les parents des nouvelles obligations qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2006 et demande si une campagne d'information est prévue.

Monsieur Cornillie signale que le projet d'AR est prêt mais que la Commission européenne se pose certaines questions à propos des exemptions. Ces questions portent surtout sur la possibilité (ou l'impossibilité) d'installer simultanément 3 sièges pour enfants sur la banquette arrière d'un véhicule. Le Ministre attend le feu vert de la CE afin de prévoir éventuellement une exemption pour le troisième siège comme c'est le cas dans la réglementation des Pays-Bas. Les aspects d'ordre sécuritaire priment mais il est également tenu compte de la faisabilité pratique de ces dispositions.

Il s'informe sur les actions prévues pour informer le public.

Monsieur Herbert déclare qu'il faudrait inciter les constructeurs automobiles à équiper, dès le départ, les véhicules de sièges-enfants intégrés. Cela représenterait également une solution pour les conducteurs qui transportent des enfants de manière occasionnelle.

Monsieur Van Coillie demande de quelle manière la Commission sera impliquée dans le dossier simplification routière.

Monsieur Cornillie déclare que pour l'instant, seule une décision de principe a été prise dans ce dossier et qu'il existe un accord sur quelques mesures concrètes. La révision totale

nécessite encore une mise au point juridique. Les projets de textes seront soumis aux membres de la Commission à l'automne.

Monsieur Loyaerts se demande comment les exceptions à l'interdiction de dépasser pour les camions sur les voies à 2x2 bandes seront expliquées aux usagers de la route. Concernant les interdictions actuelles de dépasser, la Région wallonne étend actuellement ses expériences en matière de signalisation variable. Une interdiction générale de dépasser telle qu'annoncée engendre dès lors une certaine incertitude.

Monsieur Cornillie annonce l'introduction d'un nouveau panneau autorisant le dépassement sur certains tronçons de route sûrs. La règle actuelle est donc inversée. Il ne sera plus question d'une interdiction locale de dépasser mais bien d'une autorisation de dépasser.

Monsieur Loyaerts aimerait obtenir plus de précisions sur les modalités d'application concrètes et la possibilité de limiter l'interdiction de dépasser dans le temps. Les doutes des gestionnaires de la voirie doivent être éliminés le plus rapidement possible.

Monsieur Verkinderen rejoint le point de vue de Monsieur Loyaerts et s'interroge sur l'opportunité d'introduire un nouveau signal routier. Il n'existe pas d'harmonisation internationale en la matière. Ce sont souvent les étrangers qui ne respectent pas les règles et qui sont impliqués dans des accidents.

Monsieur Cornillie insiste sur le fait que l'implantation des panneaux sera discutée avec les Régions et que les nouveaux signaux seront également annoncés et expliqués dans les pays frontaliers. Le message est que si l'on n'est pas certain de pouvoir dépasser, il vaut mieux s'abstenir.

Monsieur Derweduwen remercie Monsieur Cornillie pour son exposé et assure aux membres de la Commission qu'ils seront tenus informés des développements dans les différents dossiers.

Approbation du procès-verbal de la réunion du 3 octobre 2005

Monsieur Deblaere signale qu'il n'était présent que l'avant-midi.

Le procès-verbal est approuvé moyennant cette remarque.

Présentation et discussion des statistiques d'accidents 2003, 2004 et 2005 par Monsieur Th. Coppens

Le Président constate l'absence de Monsieur Coppens de la Direction Générale Statistique et Information Economique du SPF Economie et propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

Comparaisons internationales en matière de sécurité routière par Monsieur Derweduwen

La présentation PowerPoint est distribuée aux membres.

Différents histogrammes retracent l'évolution de l'insécurité routière (nombre de tués) en Belgique pendant la période 2000-2004. Cette évolution est positive. La problématique des

formulaire d'accidents manquants (FAC) dans le cas d'accidents où les victimes sont décédées à l'hôpital dans les 30 jours est brièvement évoquée.

Le nombre de décès (30 jours) par million d'habitants et le nombre de décès (30 jours) par million de véhicules représentent une base de comparaison avec d'autres pays européens (CARE 2004). Le nombre de tués par milliard de véhicules-kilomètres est un indicateur encore meilleur, mais tous les pays de l'UE ne disposent pas de ces données d'exposition.

Le pourcentage de baisse du nombre de tués au cours de la période 2001-2004 confirme les importants progrès réalisés par la Belgique ces dernières années, à l'instar de la France. Si les progrès réalisés sont importants et se situent parmi les meilleurs sur cette période en Europe, les autres pays européens ont également réalisés des progrès sensibles, et la Belgique se situe encore parmi les pays les moins performants en Europe en matière de sécurité routière.

Monsieur Loyaerts renvoie à une étude récemment menée par l'UCL (I. Thomas) et l'INRETS (F) à la demande du MET et lors de laquelle la mortalité dans le trafic dans les régions de l'UE a été mise en relation avec la densité de la population. La Belgique n'obtient pas un bon résultat.

Monsieur Verkinderen signale, à ce propos, que la Belgique représente un important pays de transit.

Monsieur Derweduwen cite plusieurs projets européens qui analysent plus en détail les possibilités d'exploitation des indicateurs de sécurité routière: SafetyNet, SUNflower, SUNflower+6... Il s'agit également d'une des tâches essentielles du Groupe de Travail Statistiques.

D'après Monsieur Derweduwen, le nombre de véhicules-kilomètres représente un bon indicateur mais les pays membres de l'UE utilisent différentes définitions. Monsieur Rouffaert constate qu'on ne dispose pas de données concernant le nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur les voiries communales en Belgique.

Perspectives en matière d'enregistrement et d'exploitation des données d'accidents par Madame Klinckhamers – BNG Police Fédérale

La présentation PowerPoint est distribuée aux personnes présentes. Madame Klinckhamers retrace l'évolution de la collecte des données sur la base des FAC et ensuite sur la base des procès-verbaux pour les besoins du baromètre de la sécurité routière. A terme, les deux sources de données seront rassemblées en une banque nationale de données d'accidents de la circulation.

L'objectif de la Direction Générale Statistique et Information Economique du SPF Economie est d'arriver à un compte rendu semestriel des statistiques d'accidents. Depuis début mai 2006, la Police Fédérale fait un compte rendu mensuel des données d'accidents aux 196 zones de police, avec un "retard" de 2 mois. Les zones de police utilisent ces données pour orienter leur politique en matière de répression. La Belgique représente un pionnier européen en la matière avec la diffusion de quick indicators.

Concernant d'autres indicateurs de sécurité routière tels que l'alcool et la vitesse, un projet pilote est actuellement mené dans le Brabant flamand afin d'examiner comment les statistiques en matière de répression peuvent être intégrées dans la future structure informatique.

A la question de Monsieur Beeldens de savoir si les données de la police seront également diffusées à une plus large échelle, Madame Klinckhamers répond que ceci relève normalement de la tâche du SPF Economie qui, comme déjà précisé, tend vers un compte rendu semestriel.

Les données qui circulent en interne au sein de la police permettent d'agir très rapidement.

En cas de décès dans les trente jours après un accident, seule la Direction Générale Statistique et Information Economique du SPF Economie en est informée. Logiquement, cette information devrait être transmise directement à la Banque Nationale de Données. Le SPF Economie procède actuellement à l'adaptation (enrichissement) nécessaire des données.

Le SPF Economie et la Police Fédérale ont passé un accord selon lequel la police peut également communiquer avec des personnes externes (tels les gestionnaires de la voirie) sur les données d'accidents non-enrichies. Toute communication à propos des données enrichies (= chiffres officiels) reste réservée au SPF Economie.

Le Groupe de Travail Statistiques se réunit le 29 juin. Il examinera notamment les besoins au niveau des Régions.

Monsieur Derkinderen s'informe sur les délais de réalisation de ces différents points.

Madame Klinckhamers prévoit que le fusionnement des fichiers aura lieu cette année encore.

Monsieur Deblaere signale que la réalisation du flux automatique de données au moyen des VOFAC pose encore quelques problèmes. L'harmonisation entre la structure générale des constatations par la Police Locale et la Police Fédérale est prévue pour 2007. L'intégration totale des données de la Police Fédérale sera effective fin 2007.

Monsieur Derweduwen s'informe sur l'état d'avancement des statistiques relatives aux activités de répression en matière de vitesse, alcool et ceinture.

Madame Klinckhamers reconnaît la nécessité de disposer de ces données mais déclare que la priorité a été accordée aux données d'accidents. Une demande de financement par des moyens en provenance du Fonds de Sécurité n'a pas été honorée.

Monsieur Deblaere ajoute que pour ce qui concerne POLOFFICE, l'établissement de statistiques en matière de répression routière est prévu pour 2008.

Monsieur Derweduwen attend du Groupe de Travail Statistiques qu'il formule des recommandations claires en la matière.

Monsieur Beeldens demande si des données concernant les responsabilités en cas d'accident seront également disponibles.

Monsieur Herbert renvoie à la proposition de projet BART présentée, en son temps, à la Commission et visant à effectuer une analyse en profondeur des causes et des circonstances d'accidents de la route. Il s'informe sur l'état d'avancement du dossier.

Monsieur Derweduwen répond qu'à sa connaissance aucune information sur les responsabilités n'est enregistrée.

Concernant le Belgian Accident Research Team, il signale que toutes les études préliminaires ont été clôturées et qu'un projet pilote devrait pouvoir démarrer sous peu. Néanmoins, vu les préoccupations des procureurs en matière de respect des contraintes légales, ces derniers n'ont pas encore accordé à l'IBSR l'accès nécessaire aux PV des

accidents. Vu les changements en matière de contrôle technique obligatoire et l'impact budgétaire pour l'IBSR, il s'agit toutefois d'être prudent.

Monsieur Van Coillie s'informe sur le niveau de précision de l'enregistrement actuel et demande si l'on dispose de suffisamment de données pour analyser les accidents.

Monsieur Wagelmans déclare que les FAC contiennent beaucoup d'informations sur les données d'accidents et que ces données sont effectivement enregistrées dans la pratique.

Madame Klinckhamers précise que les informations sont parfois incomplètes et renvoie à certaines initiatives en cours qui devraient permettre d'améliorer la qualité de l'enregistrement.

Entre-temps, Monsieur Derweduwen a pris contact avec le SPF Economie. Il déclare que l'absence de Monsieur Coppens serait due à un problème de communication interne. Le responsable a également précisé que les données d'accidents 2005 seront communiquées le 28 juin et commentées lors du Groupe de Travail Statistiques du 29 juin.

Le Président conclut en déclarant que le baromètre de la sécurité routière établi en collaboration avec la police et la justice constitue un bon indicateur mais qu'il ne permet pas d'expliquer certaines évolutions.

Les services de police fournissent de nombreux efforts pour améliorer l'exhaustivité et l'exactitude des données d'accidents enregistrées.

Pour la Commission, ces chiffres sont importants. Monsieur Derweduwen déclare qu'un compte rendu trimestriel serait préférable à un compte rendu semestriel. Il souligne également l'importance des statistiques en matière de répression pour le suivi de la politique de sécurité routière et attend des groupes de travail de la Commission qu'ils formulent des recommandations claires en la matière.

Monsieur Loyaerts évoque un autre problème dans la convention entre la Région wallonne et le SPF Economie concernant la mise à disposition et l'exploitation des données d'accidents officielles. Cette convention stipule que la Région wallonne ne peut conserver ces données pendant plus de 2 ans. Ceci rend impossible toute analyse rétrospective, ce qui est difficilement admissible. Monsieur Loyaerts sollicite l'appui de la Commission et/ou de l'IBSR pour faire lever cette restriction.

Monsieur Derweduwen souligne que l'IBSR est confronté à un problème identique et a déjà pris contact à ce sujet avec le SPF Economie qui se dit prêt à supprimer cette disposition. Le fait que les résultats des analyses effectuées sur la base des statistiques officielles doivent être soumis à l'approbation du SPF Economie se heurte également à des problèmes pratiques. Les négociations avec Monsieur Nico De Meester du SPF Economie sont en bonne voie, de sorte que l'accord entre l'IBSR et le SPF pourra bientôt être scellé. Le Président part du principe que ce sera également le cas pour les accords avec d'autres utilisateurs des statistiques officielles.

Le Président instaure une courte pause.

Présentation de l'étude SafetyNet et du site www.erso.eu par Monsieur Y. Casteels (IBSR)

L'exposé se fait sur la base d'une présentation PowerPoint (qui sera envoyée ultérieurement). Une note de synthèse en anglais a été préalablement envoyée aux membres de la Commission.

Monsieur Casteels commente les différentes parties du projet européen SafetyNet.

Il donne ensuite une démonstration des possibilités du nouveau site de l'European Road Safety Observatory (www.erso.eu).

Monsieur Herbert demande de quelle façon les accidents, qui sont respectivement au nombre de 1000 et 1300 dans le SafetyNet-WP5 (Independent Accident and Injury Databases) ont été sélectionnés et de quel type d'accidents il s'agit.

Monsieur Casteels répond qu'il s'agit d'accidents graves recensés dans environ 5 pays et que la Belgique n'est pas impliquée dans ce volet de l'étude.

Monsieur Derweduwen insiste sur l'importance du nouveau site qui représente une source d'informations précieuse pour les groupes de travail mis en place au sein de la Commission. Ce site représente le point de départ du futur European Road Safety Observatory qui sera mis en place au sein de la DG Tren.

Dans son prochain programme cadre (FP7), l'Europe prévoit encore environ €40 millions pour financer l'ERSO et la suite de SafetyNet, SUNflower, SUNflower+6, ROSEBUD etc.

Présentation des mesures de comportement "ceinture de sécurité" (2003-2004-2005) par Y. Casteels

L'exposé se fait sur la base d'une présentation PowerPoint (qui sera envoyée ultérieurement).

Les résultats révèlent une tendance positive, tant pour ce qui concerne le comportement des conducteurs que celui des passagers (avant). Les objectifs formulés lors des Etats Généraux ont été atteints. Il reste toutefois d'importants efforts à fournir pour atteindre le niveau d'autres pays européens.

Quelques constatations:

- le pourcentage de port de la ceinture chez les hommes a pratiquement atteint le niveau des femmes; une amélioration plus rapide a été constatée chez les hommes;
- le taux de port de la ceinture augmente proportionnellement à la vitesse autorisée;
- en Flandre, le port de la ceinture n'augmente presque plus.

Monsieur Herbert constate, non sans surprise, que le port de la ceinture semble avoir atteint un point de saturation alors que, par rapport à d'autres pays (en France, le port de la ceinture est de 95 %), il reste des progrès à faire. Comment expliquer ce phénomène ?

Monsieur Casteels renvoie au système de permis à points en vigueur en France et à l'augmentation du nombre de contrôles dans ce pays.

Monsieur Deblaere demande comment se déroule l'observation du port de la ceinture sur autoroute.

Monsieur Casteels répond qu'elle a lieu aux sorties d'autoroute ou à l'arrivée aux aires d'arrêt.

Monsieur Van Coillie se demande si la présence de témoins ceinture dans le véhicule a un effet positif sur le port de celle-ci.

D'après Monsieur Casteels, ceci est difficilement mesurable car on ne sait pas quels véhicules en sont équipés.

Monsieur Herbert précise qu'un nombre limité de véhicules sont équipés d'un tel témoin dans leur version standard. Les systèmes auditifs sont particulièrement efficaces.

Monsieur Verkinderen veut savoir si le nombre de contrôles ceintures en Belgique a augmenté.

Monsieur Deblaere répond qu'une légère augmentation du nombre de contrôles ainsi qu'une hausse du nombre d'infractions ont été constatées en 2002, 2003 et 2004. La Police Fédérale avait espéré que lors de la nouvelle catégorisation des infractions, le non-port de la ceinture serait considéré comme une infraction de deuxième degré. Cela aurait pu donner une nouvelle impulsion au grand public et inciter plus de gens à s'attacher.

Dès qu'il sera possible de percevoir les amendes de manière plus efficace grâce à un terminal de paiement, le nombre de contrôles sera renforcé.

Monsieur Derweduwen conclut que les résultats sont positifs mais qu'ils doivent encore être améliorés. Il souhaite que le groupe de travail s'appuie sur les résultats de cette mesure de comportement pour la formulation de nouvelles recommandations.

Présentation des mesures de comportement « vitesse » (2003-2004-2005) par F. Riguelle (IBSR)

L'exposé se fait sur la base d'une présentation PowerPoint (qui sera envoyée ultérieurement).

Une évolution positive a été constatée au niveau des vitesses moyennes.

Les objectifs concernant la v85 et le pourcentage de conducteurs qui dépassent la vitesse autorisée de plus de 10 km/h n'ont toutefois pas été atteints.

Le respect des distances de sécurité représente lui aussi un problème qui augmente proportionnellement aux limitations de vitesse autorisées.

A la question de Monsieur Van Coillie concernant les vitesses moins élevées mesurées dans la Région de Bruxelles-Capitale, Monsieur Riguelle répond que la situation de trafic spécifique dans cette Région est difficilement comparable à la situation dans les 2 autres Régions.

Monsieur Deblaere remarque que sur une des photos de la présentation, le fonctionnement d'un radar (Doppler) pourrait être influencé par un rail de sécurité métallique (réflexion) qui se trouve à proximité. Vu l'absence d'un observateur sur place, il n'est pas possible non plus de savoir si d'autres facteurs influencent l'écoulement normal du trafic. Comment cela est-il contrôlé ?

Monsieur Riguelle signale que pour chaque site de mesure, il est procédé à l'établissement d'une fiche reprenant des informations sur l'environnement et sur la situation de trafic qui doivent tous deux garantir un écoulement normal de la circulation.

Monsieur Derweduwen ajoute qu'il s'agit de mesures indicatives et non d'un contrôle de la vitesse pratiquée. Ces mesures se déroulent chaque année au même endroit, ce qui permet de procéder à des comparaisons. Par ailleurs, pour qu'une mesure soit considérée comme valable, il faut un intervalle minimum entre deux véhicules. Ceci évite que des mesures ne soient effectuées en cas de congestion du trafic. Tout est donc mis en œuvre pour garantir leur fiabilité.

Monsieur Deblaere souhaite simplement que les mesures se déroulent de la manière la plus fiable possible.

Madame Scheers déclare que des accords clairs ont été pris avec la firme allemande chargée d'effectuer les mesures et que les techniciens de l'IBSR procèdent à des vérifications pour en tester la fiabilité.

A la question de Monsieur Deblaere, Monsieur Derweduwen confirme que les gestionnaires de la voirie et la police sont informés des mesures, et ce, afin d'éviter tout malentendu.

Monsieur Herbert s'inquiète des vitesses élevées pratiquées par les camions, surtout si l'on tient compte de leur distance de freinage plus longue.

Monsieur Riguelle précise que la vitesse mesurée concerne des véhicules de plus de 10 m de long qui ne sont pas forcément des camions.

Monsieur Verkinderen déclare que les résultats de mesures concernant les camions doivent être nuancés.

Lunch

Présentation des résultats de l'étude ALCOLOCK par Monsieur P. Silverans (IBSR)

L'exposé se fait sur la base d'une présentation PowerPoint (qui sera envoyée ultérieurement).

Il existe également un résumé de l'étude (en néerlandais).

L'étude ALCOLOCK a fait l'objet d'un symposium international qui s'est déroulé le 20 juin à Bruxelles et auquel ont participé divers membres de la Commission.

Monsieur Silverans commente en détail les résultats de l'étude qui sera clôturée sous peu.

Un premier volet de l'étude, qui n'est pas commenté plus en détail, concerne les transports commerciaux où les systèmes alcolocks sont surtout utilisés dans un contexte préventif.

Un deuxième volet concerne l'application de l'alcolock dans le cadre de la procédure de réintégration dans le droit de conduire de patients dépendants de l'alcool ou de récidivistes en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. L'étude belge porte sur le deuxième volet.

Monsieur Herbert s'enquiert des perspectives d'avenir de l'alcolock. Ce système peut-il être imposé comme mesure alternative ?

Madame Scheers répond qu'il a été proposé à la Ministre Onkelinx de mettre en place un projet national instaurant l'alcolock comme une possibilité de mesure alternative. Comme les projets en matière de mesures alternatives sont financés par la Justice, on examine si des fonds en provenance du Fonds de Sécurité Routière peuvent être utilisés à cet effet.

A la question de Monsieur Popelier concernant le coût de l'appareil, Monsieur Silverans répond qu'il faut compter €90/mois. Ce montant n'inclut pas l'encadrement du projet.

Monsieur Herbert s'informe sur les possibilités d'instaurer le système alcolock dans les transports commerciaux sur la base des expériences menées en Allemagne, en Espagne et en Norvège.

D'après Monsieur Silverans, des recherches complémentaires s'imposent. Même les Etats-Unis, où 70.000 conducteurs privés se sont vu imposer la conduite avec un alcolock, n'ont pas d'expérience avec l'application de ce système dans le secteur commercial. Celle-ci en est donc encore au stade expérimental.

Monsieur Herbert demande si les compagnies d'assurances seraient éventuellement intéressées.

Madame Scheers a uniquement connaissance d'un projet au Canada où plusieurs compagnies d'assurances n'acceptent d'assurer certains conducteurs que si leur véhicule est équipé d'un alcolock.

Monsieur Verkinderen se demande qui supporte les coûts de l'application du système alcolock dans les transports commerciaux.

Monsieur Silverans répond que, lors de l'étude ALCOLOCK, ceux-ci ont été pris en charge par le consortium de recherche.

Monsieur Verkinderen s'attend à ce que des problèmes puissent surgir dans la relation employeur-employé.

Toujours pour ce qui concerne les coûts, Monsieur Herbert part du principe que l'on peut s'attendre à une intervention financière de la part des compagnies d'assurances.

D'après Monsieur Verkinderen, une application à plus vaste échelle devrait entraîner une baisse des coûts de production de l'appareil.

Présentation des mesures d'attitudes 2003-2004 par Monsieur P. Silverans

L'exposé se fait sur la base d'une présentation PowerPoint. Un rapport de recherche est également disponible.

Monsieur Silverans commente les principaux résultats.

Madame De Boeck demande des explications à propos de la possibilité de réponse "souvent" lorsqu'il est question de comportement avoué en matière de port de la ceinture.

Monsieur Silverans déclare que ceci n'est pas spécifié plus avant et que cette description fait partie des possibilités de réponses standard lors de mesures d'attitudes.

Monsieur Herbert se demande dans quelle mesure une mesure d'attitude (subjective) est influencée par le risque objectif de se faire prendre. Ce n'est sans doute pas par hasard que les comportements qui sont soumis à moins de contrôles (tel le port de la ceinture) obtiennent de plus mauvais scores lors des mesures d'attitudes.

Monsieur Deblaere confirme que les contrôles doivent encore être renforcés et que l'on constate une évolution positive en la matière. La formation dispensée au personnel et la mise à disposition d'un plus grand nombre de moyens entraîne une modification de l'attitude de la police vis-à-vis de certaines infractions. Les policiers portent plus souvent la ceinture qu'avant et sont moins réticents pour effectuer des contrôles alcool en journée.

Monsieur Herbert renvoie à la France où l'augmentation des contrôles de police est particulièrement visible sur le terrain.

Madame Scheers ajoute que, d'après la mesure de comportement "alcool", les conducteurs qui ont eux-mêmes subi un contrôle estiment le risque de se faire prendre comme nettement plus élevé.

Monsieur Derweduwen souligne qu'il appartient aux groupes de travail d'évaluer et, le cas échéant, de reformuler les objectifs prévus. A ce propos, il importe également de disposer de statistiques fiables concernant les activités de contrôle. Les plans de sécurité zonaux permettent d'ores et déjà un meilleur suivi.

Mise en place des groupes de travail

Plusieurs membres de la Commission ont quitté la réunion avant la fin. Le Président estime dès lors qu'il serait peu opportun de déjà procéder à la constitution des 9 groupes de travail.

Dans le courant de la semaine prochaine, un appel pour prendre part aux groupes de travail sera lancé aux candidats. Cet appel s'adresse également aux non-membres de la Commission.

Monsieur Derweduwen remercie les membres et clôture la séance.
