

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



16/11/2005

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière Procès-verbal

Réunion du 3 octobre 2005 (13)

Présents :

- MM. DERWEDUWEN Patric, IBSR, Président de la CFSR
AUWAERTS Gilbert, SPF Mobilité et Transport (suppléant de Mme A. MEERKENS)
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, GezinsbondMM.
- MM. D'HAESE Patrick, Fietsersbond
DHOLLANDER Tom, Voetgangersbeweging
DIDIER Bruno, Assuralia
HERBERT Francis, Association de Parents d'Enfants Victimes de la Route
- Mme LENOTTE Bernadette, Institut du Transport Routier
- MM. MATTHYS B., FEDEMOT (après-midi)
POPELIER Geert, VTB-VAB
ROUFFAERT Armand, Adm. van Leefmilieu en Infrastructuur – Vlaamse Gemeenschap
- Mme SCHEERS Miran, IBSR
- MM. VANBROECKHOVEN Willem, GOCA
VAN AUSLOOS Luc, Collège des Procureurs Généraux
VAN COILLIE Karel, Touring
VAN DE VELDE Erik, MAG (suppléant de M. Th. BEELDENS) (matin)
WAGELMANS Rudi, Commission Permanente de la Police Locale

Excusés :

- Mme. MEERKENS Anne, SPF Mobilité et Transport, Vice-Présidente de la CFSR
- MM. BEELDENS Theo, Motorcycle Action Group (MAG)
DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
KAESEMANS Joost, FEBIAC
KENIS Paul, Collège des Procureurs Généraux
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
STEENHOUWER Roland, RACB

Invités :

- MM. CORNILLIE Jan, Cellule Stratégique du Ministre de la Mobilité
BEKAERT Simon, Cellule Stratégique du Ministre de la Mobilité

Assistent à la réunion (IBSR) :

- MM. HENDRICHS Denis, LEMAIRE Nicolas, PELCKMANS Jan, VAN VOOREN Johan
Mmes BEECKMANS Michèle, NEUVILLE Christiane

Introduction

Le Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, Monsieur Derweduwen, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux membres. Il accueille monsieur Jan Cornillie, qui fera un exposé au nom du Ministre R. Landuyt.

Suite à l'envoi de documents par monsieur Henau aux membres de la CFSR, le Président rappelle qu'il est demandé aux membres, qui désirent transmettre des informations, de le faire par l'intermédiaire de l'IBSR, qui assure le secrétariat de la CFSR.

L'ordre du jour est approuvé.

Exposé de monsieur Cornillie (représentant le ministre R. Landuyt)

Monsieur Cornillie remercie les membres de la CFSR, au nom du ministre, pour le travail accompli lors de l'évaluation de la loi sur la sécurité routière. Beaucoup de travail reste à faire à présent pour la mise en place de cette loi.

Il rappelle que deux points sont à l'ordre du jour à la demande du ministre. Il s'agit des discussions et des recommandations des GT « formation à la conduite » et « daytime running lights ». Ce sont deux dossiers importants dans lesquels la CFSR peut également jouer son rôle d'expert.

Formation à la conduite

Le ministre a élaboré un projet d'AR concernant la réforme de la formation à la conduite. Deux éléments importants ont été pris en compte pour cette réforme :

- la nécessité pour les jeunes d'acquérir de l'expérience de la conduite afin de diminuer leur forte implication dans les accidents
- le rôle social de la mobilité et la nécessité d'offrir aux jeunes une formation à un prix raisonnable

Lorsque la CFSR aura communiqué son avis sur cette proposition de réforme, il sera transmis au conseil des ministres. Une décision devrait être prise pour la fin de l'année.

Daytime Running Lights

Cette problématique revient couramment à l'actualité et il semble difficile d'avoir un avis définitif. C'est pourquoi le ministre aimerait que la CFSR se prononce à ce sujet.

Monsieur Cornillie annonce également que le ministre veut simplifier la réglementation routière. Dans ce but, il veut consulter le public et faire appel à l'« auto-expérience ». Les usagers peuvent émettre des suggestions, des remarques ou faire part de problèmes rencontrés dans ce domaine, sur le site « je suis pour ». Les premières réactions sont positives et nombreuses.

Une synthèse de ces expériences rapportées sera faite (mars-avril 2006) et les grandes lignes en seront tirées. Le ministre soumettra ensuite les propositions à la CFSR pour avis (mai-juin 2006).

En conclusion, voilà donc les 3 grands thèmes sur lesquels la CFSR devra se prononcer.

Monsieur Herbert demande s'il est prévu quelque chose dans le domaine d'une évaluation régulière des conducteurs.

Monsieur Cornillie répond que les statistiques concernant les accidents avec blessés et tués ne révèlent pas une augmentation avec l'âge mais que, par contre, c'est le cas pour les accidents avec dégâts matériels.

Dans les directives européennes il existe néanmoins la possibilité d'introduire des conditions médicales ou relatives à la connaissance du code.

Si l'on décidait d'examiner ce thème il faudrait sûrement une concertation avec les groupes visés car il faut éviter de limiter la mobilité de ce groupe et de le stigmatiser.

Monsieur Derweduwen confirme que des études montrent que les personnes âgées n'occasionnent pas le risque mais le subissent et qu'un screening général des personnes âgées présente un rapport coût-bénéfice négatif.

D'autre part, le candidat au permis de conduire doit signer une déclaration sur l'honneur concernant son état physique. On pourrait envisager de faire signer à nouveau un tel document lors du renouvellement administratif des permis.

Monsieur Herbert explique qu'il ne visait pas uniquement les personnes âgées mais qu'il suggérait plutôt de réaliser un contrôle du conducteur tout au long de son évolution (comme cela se fait via le contrôle technique pour les voitures).

Monsieur Didier fait remarquer que lorsque quelqu'un a une fréquence d'accidents supérieure à la moyenne on la dirige parfois vers le CARA. Si l'avis est négatif, la personne doit rendre son permis dans les 4 jours. Malheureusement, si la personne ne s'exécute pas, il n'y a rien qui se passe. Monsieur Didier demande au cabinet d'agir dans ce domaine.

Monsieur Cornillie répond que c'est un des problèmes en relation avec l'exécution dans la pratique de la loi Sécurité routière. Il propose de faire un inventaire des problèmes d'exécution de la loi Sécurité routière.

Pour monsieur Bertrand, plutôt que de faire signer à nouveau une déclaration par les conducteurs, on pourrait envisager une brochure informative à l'usage de tous.

Monsieur Cornillie trouve qu'effectivement cette approche est plus positive.

Monsieur Vanbroeckhoven estime également qu'il ne faut pas stigmatiser les personnes âgées et qu'il faut garantir leur mobilité. En général, ces personnes s'adaptent et roulent préventivement.

Le président remercie monsieur Cornillie pour son exposé.

Approbation du PV de la réunion du 17 mai 2005

Aucune remarque n'est formulée et le PV est donc approuvé.

Discussion et approbation des recommandations du GT Formation à la conduite (présidé par Jan Pelckmans)

Monsieur Derweduwen rappelle que c'est un dossier difficile et que la pression du timing était élevée.

Monsieur Pelckmans commence ensuite sa présentation par un schéma expliquant, dans les grandes lignes, les deux modèles de formation (modèle X et modèle 3) de la proposition du ministre.

Monsieur Derweduwen demande aux membres présents s'ils sont ouverts à la discussion concernant le modèle X.

Monsieur Van de Velde, qui a participé aux travaux du GT, estime que ce modèle introduit un nouveau circuit de formateurs à la conduite. Il craint que ce modèle X ait peu de succès car, d'une part, il impose au guide de suivre les 6 h de cours avec son candidat et, d'autre part, il introduit un test d'évaluation obligatoire uniquement pour ce modèle.

Monsieur Derweduwen mentionne à l'intention de la CFSR que monsieur Van de Velde est ici en tant que représentant du MAG bien qu'il occupe également une fonction dans les auto-écoles.

Monsieur Herbert ne comprend pas pourquoi il y a plus de contrôles sur le guide et plus de contraintes dans le modèle X que dans le modèle 3 (filière libre) alors que cela devrait être l'inverse.

Monsieur Popelier répond que la proposition du ministre est basée sur celle de la VAB qui prévoyait un modèle unique (modèle X). Le fait de rajouter la filière libre pose effectivement un problème.

Monsieur Herbert ne voit pas la nécessité de maintenir la filière libre et remet son existence en question.

Monsieur Derweduwen rappelle qu'une étude de l'IBSR n'a pas montré de différence significative en accidents, dans les 3 ans ayant suivi l'obtention du permis, entre les différents modèles de formations. De plus, au niveau international, des études ont montré l'importance de la conduite accompagnée d'un guide.

L'objectif du ministre est d'avoir, à long terme, un seul modèle de formation mais qu'il faut tenir compte de l'accessibilité sociale et du prix.

Messieurs Van Coillie et Van de Velde font remarquer qu'il y a un problème de représentativité des données dans l'étude de l'IBSR et estiment qu'on ne peut pas tirer de conclusions de cette étude.

Madame De Boeck souhaite le maintien de la filière libre mais plaide pour plus d'encadrement des parents (guides).

Monsieur Van Coillie ne voit pas d'amélioration de la sécurité routière dans la réforme proposée.

Monsieur Vanbroeckhoven rappelle que le système de formation en Belgique est très compliqué et qu'il est difficile de faire des comparaisons car il y a des possibilités de changement filière en cours de formation. Le but du ministre est de simplifier le système pour qu'il y ait une formation de base suivie d'une période de conduite accompagnée.

Monsieur Pelckmans passe ensuite toutes les recommandations du GT en vue et les soumet à l'approbation de la CFSR :

GENERALITES

Recommandation 1

La CFSR recommande de prévoir, à côté des deux modèles de formation proposés, un modèle entièrement professionnel qui offrirait éventuellement, à partir de 18 ans, un accès plus rapide au permis.

Pour monsieur Popelier, ce serait un retour à la situation actuelle !

Une discussion s'engage alors sur le fait que le modèle entièrement professionnel devrait être une exception ; mais actuellement on constate que le modèle 2, qui devait également être une exception, ne l'est pas dans la pratique.

Ce modèle entièrement professionnel tiendrait compte des réalités sociales mais est-ce bien nécessaire de l'introduire alors que dans le modèle X il est également possible de ne faire appel qu'à un instructeur professionnel ?

Monsieur Popelier propose une formulation de la recommandation 1 moins catégorique et suggère par exemple.: « La CFSR recommande d'étudier la possibilité de prévoir..... »

Monsieur Derweduwen propose que la CFSR recommande un suivi étroit des différentes possibilités de formation à la conduite. Pour cela il faudrait une fusion du fichier permis de conduire et du fichier accident, ce qui semble impossible vu « le mauvais état » du fichier permis de conduire.

Monsieur Auwaerts rétorque que le problème ne vient pas du fichier permis de conduire mais bien de l'impossibilité de comparer deux fichiers dont un « avec les noms » (permis de conduire) et l'autre « sans les noms » (accidents). Si les forces de police utilisaient plus volontiers le fichier « PC », les communes seraient stimulées à le mettre à jour.

Après de nombreuses discussions, la CFSR marque son accord sur la recommandation 1 à condition quelle soit formulée d'une manière moins catégorique, comme proposé par monsieur Popelier.

Monsieur Van Coillie a réagi au projet de procès-verbal et s'oppose à une formulation moins catégorique de la recommandation 1.

EXAMEN THEORIQUE

Recommandation 2

La CFSR recommande qu'après 3 échecs à l'examen théorique le candidat doit attendre une période d'au moins 1 mois avant de pouvoir se représenter à l'examen.

Certains membres estiment qu'il faut imposer une formation comme c'était le cas avant le 1^{er} août 2004. On ne voit effectivement pas ce que peut apporter ce délai d'1 mois.

Une proposition est faite de porter ce délai à 3 mois pour exercer une pression sur le candidat et le pousser à étudier.

On souligne également le fait que la suppression de cours obligatoires entraînera la disparitions de ces cours.

Monsieur Popelier souligne que dans le futur des cours seront donnés dans l'enseignement néerlandophone.

La majorité des membres présents de la CFSR approuvent la recommandation 2.

APPRENTISSAGE AVEC PERMIS DE CONDUIRE PROVISOIRE MODELE 3

Recommandation 3

La CFSR constate que l'apprentissage avec un permis de conduire provisoire modèle 3 se déroule, dans la plupart des cas, dans un contexte familial.

Lorsque le candidat fait appel à un guide qui n'est pas issu du milieu familial et qui est rétribué pour ses prestations, la CFSR recommande l'obligation, pour ce guide, de répondre à des conditions supplémentaires comprenant, notamment, le suivi obligatoire d'une formation « guide catégorie B »

Monsieur Herbert fait remarquer que cette recommandation n'a rien à voir avec la sécurité routière mais bien avec la concurrence.

Monsieur Didier et monsieur Auwaerts signalent qu'en France l'enseignement rétribué ne peut se concevoir que dans le cadre des auto-écoles.

Madame De Boeck estime qu'il ne faut pas supprimer la restriction concernant le nombre de candidats pour lesquels une personne peut être guide car sinon cela permet des guides semi-professionnels, sans garantie de qualité, ce qui n'est pas souhaitable. Elle marque son accord pour le principe de la création de cours pour les guides (parents) mais pas pour les rendre obligatoires.

Monsieur Chiers souligne la différence entre les deux communautés : en Flandre le guide est souvent quelqu'un de la famille tandis qu'en Wallonie un réseau de semi-professionnels s'est malheureusement créé.

Pour monsieur Herbert, le fait que le guide soit issu de la famille n'est pas une garantie de qualité.

Monsieur Pelckmans propose que l'on garde la limitation à 1x guide/an sauf parents.

Suite à une question de monsieur Beckaert concernant le taux de réussite à l'examen sur la voie publique selon les différentes filières, monsieur Vanbroehoven communique que, si l'on considère les deux premiers essais, les modèles 1, 2 et 3 ont des taux de réussite comparables, la licence d'apprentissage étant supérieure.

Monsieur Deblaere estime qu'une des conditions générales pour le guide devrait être « jamais été déchu ».

Le problème est que lorsqu'un conducteur est déchu à vie, la mention en est faite sur le permis de conduire mais pas dans le casier judiciaire. Si le conducteur perd son permis, la mention ne figurera pas sur le permis de remplacement.

Monsieur Van Ausloos plaide pour un casier judiciaire « conducteur ». Il faut une banque de données des retraits et déchéances.

Concernant les conditions du guide, la CFSR se prononce pour le maintien des « 6 ans de permis » au lieu des « 4 ans » proposés.

En conclusion, la CFSR n'accepte pas la recommandation 3 concernant la formation pour le guide non issu du milieu familial. Elle recommande de conserver toutes les conditions actuelles pour le guide, y compris celle qui concerne 1x guide /an sauf parents.

La CFSR recommande qu'un GT analyse les possibilités d'améliorer la qualité de la filière libre (encadrement du guide).

APPRENTISSAGE AVEC PERMIS DE CONDUIRE PROVISOIRE MODELE X

Formation de base

Recommandation 4

La CFSR recommande que le contenu de la formation de base (min. 6h) soit spécifié plus en détail.

Monsieur Herbert demande pourquoi on est passé de 10 à 6h et si le modèle X est un concept européen ?

Monsieur Popelier répond que c'est basé sur l'expérience à l'étranger.

Monsieur Auwaerts fait remarquer qu'au niveau européen on s'occupe des examens mais pas de la formation.

De nouvelles initiatives sont prises par des pays comme les Pays-Bas, l'Allemagne, le Royaume Uni et la Suède qui visent à introduire la conduite accompagnée d'un guide et la filière libre « structurée ».

On estime généralement qu'il faut environ 100 heures d'expérience (avec professionnel ou avec guide) et que la formation doit commencer tôt afin que le candidat ne soit pas pénalisé par cette longue expérience.

Aux Pays-Bas et au Royaume Uni il n'y a pas un minimum légal d'heures de cours obligatoires ; en France, le livret d'apprentissage doit attester de 3.000 km parcourus.

De toute façon, les accidents ont rarement lieu pendant l'apprentissage en conduite accompagnée mais plutôt pendant les premiers mois après l'obtention du permis.

Monsieur Van de Velde estime que le guide ne devrait assister qu'aux 2 dernières heures des 6h de formation de base. Les autres membres de la CFSR estiment qu'il doit assister aux 6 heures.

La CFSR approuve la recommandation 4. Madame De Boeck s'abstient.

(Remarque

Etant donné que l'horaire sera difficile à respecter, le Président supprime le point suivant de l'ordre du jour « Présentation des résultats des mesures de comportement vitesse 2004 et des mesures d'attitudes 2004 » qui sera traité dans une réunion future.)

Simulateur de conduite

Recommandation 5

La CFSR estime qu'il est nécessaire de développer l'expérience et la recherche concernant l'utilisation du simulateur de conduite dans la formation pratique pour la catégorie B, dans le contexte de la Belgique.

La CFSR recommande d'intégrer l'usage du simulateur dans la réglementation, mais estime que l'on dispose de trop peu d'arguments pour consacrer déjà du temps à l'entraînement sur simulateur dans la formation limitée de base, au détriment de la formation pratique dans le véhicule.

Monsieur Van de Velde demande comment on peut estimer que 20 min de simulateur remplacent 1h de cours pratiques ?

Monsieur Pelckmans répond que des expériences du TNO ont montré que le simulateur permet un entraînement plus intensif de certaines situations à risque (conduite de nuit, pluie, verglas,...) et de la perception des risques. Par contre, pour ce qui est du démarrage, changement de vitesse etc... il n'apporte pas grand chose.

Monsieur Auwaerts rappelle que pour éviter la « maladie du simulateur » il faut l'utiliser 10 à 15 minutes maximum et que l'on conseille de commencer par 5 minutes.

Monsieur Popelier rétorque que tout le monde n'est pas malade devant un simulateur et que les conducteurs débutants ne le sont pas.

Monsieur Vanbroeckoven résume les avantages du simulateur, à condition bien sûr qu'il soit de bonne qualité :

- permet l'entraînement intensif de certaines situations
- pas d'impact sur la mobilité
- positif vis-à-vis de l'environnement
- augmente les capacités d'apprentissage par l'absence de risque de dégâts

Monsieur Herbert estime que c'est parce que la formation de base est limitée, que l'on ne peut pas consacrer du temps à l'entraînement sur simulateur. Il estime aussi que l'on ne peut pas développer de l'expérience concernant l'utilisation du simulateur si l'on ne l'introduit pas dans la formation.

Monsieur Popelier fait remarquer qu'aucune auto-école n'investira dans un simulateur si la possibilité de son utilisation n'est pas reprise dans la loi. Son utilisation doit donc être prévue comme possibilité dans le contenu de la formation.

La CFSR marque son accord pour prévoir, dans la réglementation, l'utilisation du simulateur au cours de la formation. La recommandation 5 devra être formulée d'une manière moins négative, en insistant sur l'avis positif de la CFSR sur le principe de l'utilisation du simulateur, vu les avantages qu'il offre, ainsi que sur la nécessité d'instaurer des exigences de qualité technique et de définir le contenu des séances sur simulateur.

S'exercer avec le guide phase 1

Recommandation 6

La CFSR recommande de prévoir un instrument de contrôle qui offrirait une certaine garantie sur la durée et le contenu de la formation dispensée au cours de la phase précédant le test d'évaluation.

La CFSR approuve cette recommandation mais demande d'ajouter qu'elle estime qu'un minimum de 10 h de conduite accompagnée est nécessaire.

Test d'évaluation

Recommandation 7

La CFSR marque son accord sur l'introduction d'un test d'évaluation. Les candidats qui suivent la filière libre devraient également avoir la possibilité de passer un test d'évaluation.

La CFSR recommande que le test d'évaluation ne soit pas obligatoire et marque son accord sur les avantages qui sont accordés, selon le projet, au candidat qui passe le test d'évaluation.

La CFSR recommande également que :

- les épreuves sur le terrain privé soient intégrées dans l'évaluation sur la voie publique
- aucun avantage ne soit accordé lorsque le test d'évaluation est interrompu
- le test d'évaluation ait lieu dans le centre d'examen où se déroulera ensuite l'examen pratique

Plusieurs membres se demandent s'il est normal qu'un candidat dont l'évaluation est mauvaise ait les mêmes avantages que le candidat dont le test d'évaluation est bon.

La majorité des membres estiment que le candidat de filière libre devrait également avoir la possibilité de passer un test d'évaluation.

Par contre, les membres ne sont pas du même avis concernant le caractère obligatoire ou facultatif de ce test, quelle que soit la filière.

Le président de la CFSR interromp les discussions et reporte la suite des débats et les conclusions à l'après-midi.

Lunch

La CFSR approuve la recommandation 7. Elle estime qu'il faut introduire le test d'évaluation facultatif pour les deux filières. Le contenu de ce test d'évaluation devrait être défini. Ce test d'évaluation devrait procurer les mêmes avantages pour les deux filières. La CFSR recommande qu'un GT examine la possibilité d'introduire des conséquences pour le candidat dont le test est mauvais

PERMIS DE CONDUIRE A L'ESSAI

Recommandation 8

La CFSR estime que l'introduction d'un permis de conduire à l'essai constitue un aspect important de la réforme de la formation à la conduite.

La CFSR est d'avis que la simple prolongation du permis de conduire à l'essai, faisant suite à certaines infractions ou délits, est une mesure insuffisante.

La CFSR constate, par ailleurs, que l'application pratique du permis à l'essai engendre certains problèmes.

La CFSR recommande dès lors qu'un groupe de travail spécifique examine la problématique liée à l'introduction d'un permis de conduire à l'essai et formule des recommandations concrètes à ce sujet.

Le président de la CFSR propose qu'un GT se prononce sur les conditions supplémentaires qui pourraient éventuellement être imposées pendant la période probatoire :

- taux d'alcool max 0,2 au lieu de 0,5 (limitation approuvée lors du dossier des EGSR)
- limiter le nombre de passagers
- restrictions concernant la conduite de nuit de w.e

Il estime que la période d'1 an pourrait être portée à 2 ans.

Il propose d'approfondir tous ces éléments dans un groupe de travail.

Monsieur Chiers et monsieur Vanbroeckhoven estiment qu'il ne faut pas trop de restrictions pendant le permis à l'essai. Il ne faut pas que les restrictions figurent dans les recommandations mais que cela soit traité dans un GT.

La CFSR marque son accord sur la recommandation 8 et la création d'un GT pour examiner la problématique du permis à l'essai

Discussion et approbation des recommandations du GT « Daytime Running Lights »
(présidé par Johan Van Vooren)

Monsieur Nicolas Lemaire présente les travaux du GT.

Monsieur Popelier demande pourquoi il n'y a pas d'initiative européenne dans ce domaine.

Monsieur Auwaerts répond que la discussion existe depuis des années. Les conclusions des études SWOV sont positives mais elles sont contestées par certains. De plus, un argument contre est souvent l'augmentation de la consommation de carburant.

Les usagers faibles sont contre car ils craignent un effet négatif.

Il s'étonne que le tableau indique que 18 pays l'ont introduit. Il ne faudrait pas confondre « obliger » et « recommander sur une base volontaire ».

Monsieur Van Vooren répond que l'analyse bénéfices/coûts tient compte du surplus de la consommation. Dans le tableau, il s'agit bien d'obligation.

Les représentants des usagers faibles dans la CFSR ne sont pas partisans de l'introduction des DRL. Les deux-roues craignent de perdre l'avantage d'être mieux vus grâce à leurs feux et les piétons craignent que les conducteurs de voitures s'estiment mieux vus et donc conduisent moins préventivement. Cette inquiétude est surtout valable dans le cas des enfants.

Selon monsieur Matthys, aucune étude n'a suffisamment étudié l'impact des DRL sur les usagers faibles. L'étude de Perlot et Prower remet en cause les résultats des études en faveur des DRL. Il est très difficile d'isoler les effets des DRL.

De plus, un pays n'est pas l'autre et il est souvent difficile de comparer (p.ex, nombre de motos en circulation).

Monsieur Van Coillie trouve que, comme l'a fait remarquer monsieur Popelier, il n'y a rien de prévu au niveau européen et qu'il y a donc des différences dans les modalités d'application pour les pays qui l'ont instauré. Il faudrait une uniformité au niveau européen.

Il s'interroge aussi sur les conséquences lorsque certains usagers allument les feux et d'autres ne les allument pas.

Monsieur Herbert préfère une mesure liée au véhicule plutôt qu'une mesure liée au comportement.

Monsieur Vanbroeckhoven souligne que ETSC recommande l'usage des feux de jour et estime donc que la Belgique doit le recommander.

Monsieur Derweduwen estime qu'il faut lancer un projet-pilote sur par ex. 6 mois, comme cela s'est fait dans d'autres pays, qui ont d'ailleurs ensuite confirmé la mesure, et voir si c'est positif.

Monsieur Herbert se demande comment on va pouvoir isoler l'effet de l'allumage des feux.

Monsieur Matthys :

-se pose la même question.

-attire l'attention des membres sur un fait important : les études ayant conclu en l'efficacité de la mesure étaient des pays où les motos n'avaient pas l'obligation d'allumer les feux. La mesure avait donc été introduite pour tous les usagers en même temps ce qui bien sûr a entraîné un résultat positif.

-estime que si un projet pilote était malgré tout lancé en Belgique, il faudrait que ce soit sur 1 an.

-estime que la police n'est pas équipée pour faire ce genre de comptage.

-si le projet pilote se fait avec les feux de croisement, cela ne sera pas représentatif du résultat que l'on aurait avec les DRL.

Monsieur Rouffaert rappelle qu'il faut obtenir une diminution générale des victimes mais aussi une diminution pour toutes les catégories d'usagers.

Monsieur Derweduwen rappelle les conclusions positives concernant les usagers faibles figurant page 9 du rapport du GT. Il est néanmoins sensible à la remarque de monsieur Matthys concernant les études. Il serait intéressant de vérifier si, dans les pays où les études ont été réalisées, les feux des motos devaient être allumés de jour avant l'imposition pour tous.

Monsieur Matthys signale que l'expérience menée en France est décevante et que l'utilisation diminue. Il a été décidé de prolonger l'expérience de 6 mois.

A la demande du président de la CFSR, les membres votent sur deux points :

1) Accord sur le principe de l'introduction des DRL :

-6 personnes votent pour (madame Lenotte et messieurs Auwaerts, Caelen, Derweduwen, Herbert, et Vanbroeckhoven)

-1 personne vote contre (monsieur Matthys qui demande que si la mesure est quand même introduite, ce soit sous certaines conditions)

-5 personnes s'abstiennent (madame De Boeck, messieurs D'haese, Dhollander, Rouffaert et Van Coillie)

Madame Lenotte quitte la séance.

2) Accord pour le projet-pilote :

-2 personnes votent pour (messieurs Auwaerts et Derweduwen)

-7 personnes votent contre (madame De Boeck, messieurs Caelen, D'haese, Dhollander, Herbert, Vanbroeckhoven et Van Coillie)

-2 personnes s'abstiennent (messieurs Rouffaert et Matthys)

Monsieur Derweduwen remercie les membres et clôture la séance.