



## Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR)

Réunion du 4 juin 2009,  
Bruxelles, Maison de l'Automobile

procès-verbal

*Présents: Patric Derweduwen*

*K. Van Coillie, G. Remy, R. Wagelmans, Y. Fobelets, PJ Bertrand, T. Beeldens, J. Quoirin, M. Scheers (avant-midi), D. Hendrichs (après-midi), I. De Maegt (après-midi), E. Machtelinckx (après-midi), M. De Meuter, A. Meerkens, M. Vansnick, G. Popelier, K. Popelier, J. D'haene.*

*Excusés: Paul Kenis, Francis Herbert, Tom De Schutter, Jacques Dekoster, L. Van Ausloos, J. Chiers*

*invité: P. Silverans*

*Secrétariat: F. Merckx, M. Broeckaert, A. Ben Taouet*

### Introduction (Patric Derweduwen, président CFSR):

A dater de ce jour, un nouveau représentant de la police de la route, à savoir Monsieur Jurgen D'haene, assistera aux réunions de la CFSR.

L'ordre du jour de la réunion est approuvé sans remarques.

Pour ce qui concerne le thème de la formation à la conduite, un rapport est actuellement en cours de finalisation en collaboration avec Monsieur Gilbert Auwaerts (SPF Mobilité et Transports).

## Note Cadre Sécurité Routière (Marc Vansnick, cellule stratégique du Secrétaire d'Etat à la Mobilité Etienne Schouppe)

Monsieur Marc Vansnick présente à la Task Force Sécurité Routière la note cadre "Sécurité Routière" reprenant les recommandations de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière.

### **Bref aperçu de la structure organisationnelle:**

L'AR du 26 juin 2002 "portant création d'une Commission fédérale pour la Sécurité routière et d'un Comité interministériel pour la Sécurité routière", a permis aux autorités publiques de renforcer leur structure organisationnelle visant à mener une politique de sécurité routière énergique.

Le Comité interministériel pour la Sécurité routière (CISR) est composé de Ministres du Gouvernement fédéral et des Gouvernements régionaux. Le CISR examine les recommandations de la CFSR et coordonne les options politiques qui en découlent, dans le cadre des compétences respectives.

Le 5 mars 2008, le CISR a décidé de mettre en place une Task Force chargée de veiller à ce que les objectifs quantitatifs fixés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière soient atteints. La Task Force doit, par conséquent, proposer des mesures énergiques permettant de réaliser l'objectif visant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2010 et à ne plus dépasser 500 tués d'ici 2015.

La Task Force se réunit tous les mois et vise actuellement à instaurer des mesures quick win permettant d'atteindre des résultats à court terme. L'accent porte plus particulièrement sur la communication et la répression.

### **Lignes de force de la note:**

L'IBSR fournit les moyens en matière de communication. Des campagnes et des actions de sensibilisation portant plus particulièrement sur l'alcool, le port de la ceinture et la vitesse sont organisées; certaines sont axées sur des groupes cibles spécifiques tels que poids lourds, jeunes conducteurs et motards.

Tant la surveillance de la circulation que la justice, avec sa politique de poursuites et de sanctions, se voient accorder un rôle important.

- Le renforcement de la surveillance routière est préparé au sein du groupe de travail politique criminelle de la CFSR: les contrôles doivent être intensifiés et organisés de manière plus ciblée.
- Des sanctions plus rapides et mieux adaptées sont en cours d'élaboration: un bureau d'encaissement central va être mis en place (des pourparlers en la matière ont lieu avec le Ministère de la Justice). Si le contrevenant ne réagit pas, son procès se poursuivra et des mesures coercitives seront prises pour l'obliger à payer.
- Pour l'instant, les cas de récidive ne sont pas suffisamment pris en compte en cas de sanction. Ceci va changer.
- Le titulaire de la plaque d'immatriculation est considéré comme le seul

responsable, ceci afin d'éviter qu'un contrevenant n'échappe à l'identification.

Ces éléments en matière de communication et de politique criminelle doivent encore être développés et concrétisés plus avant.

Par ailleurs, le volet infrastructure permet d'actualiser les mesures préconisées par les Etat Généraux de la Sécurité Routière.

L'aspect infrastructure permet une meilleure implication des Régions.

Citons également les domaines de la sécurité du véhicule et de la formation à la conduite. Ceux-ci ne sont pas abordés dans la note telle qu'elle a été présentée aux membres.

La formation à la conduite sera réformée sur la base de la troisième directive UE relative au permis de conduire.

La proposition de loi concernant l'introduction de l'alcolock, introduite par le député Jef Van den Bergh, devrait être approuvée en séance plénière de la Chambre<sup>1</sup> le même jour que la réunion de ce groupe de travail. Les arrêtés d'exécution en la matière doivent encore être rédigés.

Une proposition de loi en vue de l'instauration de tests et d'analyses salivaires fait actuellement l'objet de discussions. Reste à espérer qu'elle sera approuvée au parlement avant les vacances d'été. L'objectif serait qu'elle puisse entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 2010.

Il est essentiel que le nombre de tués sur les routes continue de baisser. L'évolution de la situation en 2009 sera dès lors suivie de près. Le cas échéant, de nouvelles mesures seront prises afin de pouvoir atteindre l'objectif 2015.

### **Questions et réponses:**

D'après Monsieur Karel Van Coillie, il manque environ trois points.

Il relativise les améliorations que l'on espère obtenir grâce à des actions de sensibilisation en matière de limitations et de contrôles de vitesse: cela fait des années que Touring demande d'examiner si le non-respect des régimes de vitesse à certains endroits n'est pas lié au fait que la limitation de vitesse y est trop basse.

Il demande également que les campagnes ciblées ne s'adressent pas unilatéralement aux automobilistes.

Pour ce qui concerne la politique criminelle, il faut également tenter de corriger le comportement routier des usagers faibles.

Monsieur Pierre-Jean Bertrand insiste sur le danger d'adapter aveuglément les régimes de vitesse à l'infrastructure routière existante. Des vitesses peu élevées sont indispensables à la sécurité routière. Ceci requiert un réaménagement des routes à bon nombre d'endroits, tâche qui incombe aux gestionnaires de la voirie.

Il demande également une meilleure collaboration avec les communautés en matière d'éducation routière.

Monsieur Patric Derweduwen signale que l'IBSR occupe une position de force dans le

domaine de l'éducation routière. Dès que les nouveaux ministres de l'enseignement seront en place, il leur adressera un courrier au nom de l'IBSR.

Réaction de Monsieur Marc Vansnick:

La note de la Task Force a déjà été discutée le 12 mai dernier au sein du CISR. Le Ministre Guido De Padt a formulé plusieurs remarques à propos des contrôles de police qui, pour être crédibles, doivent être organisés au bon endroit et au bon moment. Un communiqué de presse détaillé a été diffusé sur le sujet.

Il y a donc unanimité, non seulement sur la nécessité d'augmenter le nombre de contrôles mais également d'en améliorer la qualité.

Les chauffeurs de camions sont déjà soumis à des contrôles sévères par les contrôleurs du SPF. Il s'agit également de veiller à une meilleure compréhension mutuelle entre les conducteurs en général et les chauffeurs de poids lourds.

Monsieur Pierre-Jean Bertrand demande que l'on se penche sur le contexte juridique de réglage et de contrôle du stationnement. Il existe un conflit permanent entre les compétences dont dispose la police et celles des contrôleurs de stationnement autonomes. Il est essentiel de tirer les choses au clair une fois pour toutes.

Monsieur Karel Van Coillie partage ce point de vue et fait référence à la ville de Courtrai, où, depuis la dépenalisation des infractions en matière de stationnement, des problèmes ne cessent de se poser.

Le contenu du document par lequel le contrôleur de stationnement procède au constat n'est pas réglementé. Il est donc difficile au contrevenant de se défendre.

Il arrive que la force probante de ces documents soit mise en doute.

La formation de ces contrôleurs est considérée comme insuffisante.

Le délai de prescription des infractions en matière de stationnement n'est pas suffisamment clair (5 ans ou ...).

Il n'est pas évident non plus de savoir quelles sont les possibilités dont on dispose pour contester un constat ni quelles sont les limites pour déterminer les redevances de stationnement, l'emploi des langues, les modalités d'enlèvement du véhicule en cas de non-paiement.<sup>ii</sup>

D'après Monsieur Patric Derweduwen, l'IBSR est particulièrement favorable à une combinaison de la sensibilisation et des contrôles.

Il est également essentiel que le test salivaire puisse entrer en vigueur fin 2010. Une campagne de soutien est d'ores et déjà prévue pour la deuxième moitié de 2010.

La campagne drogues 2009 abordera les problèmes du week-end.

### Rapport thématique de l'IBSR sur les motards (Peter Silverans, IBSR – Observatoire pour la Sécurité Routière)

Le rapport thématique est disponible sur:

[http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/motorrijders\\_nl.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/motorrijders_nl.pdf)

**Contexte:**

L'Observatoire pour la Sécurité Routière mis en place au sein de l'IBSR publiera régulièrement des rapports thématiques. Les accidents y seront, par exemple, catégorisés en fonction du mode ou du type de transport; un rapport thématique sur les accidents impliquant des cyclistes est actuellement en cours d'élaboration. D'autres angles d'incidence pour procéder à des analyses thématiques d'accidents sont l'âge, les usagers faibles qui font l'objet d'une approche spécifique tels les enfants et les seniors; le moment où s'est produit l'accident tel le jour de la semaine.

Les mesures permettant d'améliorer la sécurité routière feront également l'objet d'un rapport thématique, par exemple sous la forme d'une analyse des données de politique criminelle ou de l'efficacité de certaines mesures.

L'Observatoire vise à exploiter de la manière la plus optimale possible les statistiques disponibles, tant pour ce qui concerne les chiffres d'accidents proprement dits que pour une foule de données ayant trait à la sécurité routière (tels les kilomètres parcourus par les véhicules et les voyageurs).

Il va de soi que, pour ce faire, l'Observatoire consultera un maximum de sources pour en extraire et analyser les données pertinentes.

L'Observatoire pour la Sécurité Routière publie régulièrement une newsletter afin de tenir que les professionnels informés de ses activités.

La première newsletter en date du 3 avril 2009 concernait les accidents impliquant des motards. Pour télécharger et vous abonner à la newsletter, cliquez sur:

[http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/nieuwsbrief\\_1.htm](http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/nieuwsbrief_1.htm)

L'IBSR a également organisé une campagne visant à renforcer la sécurité des motards en améliorant leur visibilité avec pour slogan "ne vous laissez pas surprendre par les motards".

Cf.:

<http://www.bivv.be/main/OnzeCampagnes/Archief/DetailCampaign.shtml?detail=850919564&language=nl>

L'enregistrement des accidents dans notre pays fournit très peu d'informations sur leurs causes.

Le projet de recherche européen MAIDS a procédé à une étude en profondeur des accidents de motos. Cf. <http://www.maids-study.eu/>

### **Question et réponses:**

Monsieur Theo Beeldens signale que la Belgique n'a pas participé au projet MAIDS mais que 250 accidents mortels impliquant des motocyclistes ont été analysés en collaboration avec le MAG. 96 % des paramètres MAIDS ont été retrouvés chez les compagnies d'assurance. Celles-ci disposent donc de nombreuses données d'accidents et il est conseillé de les consulter si l'on obtient une analyse étoffée sur le sujet.

En Flandre, dans 76 % des accidents impliquant un motard, ce dernier n'était pas en cause.

Plus de 1000 motards y ont été suivis pendant plus d'un an, ce qui s'est traduit par

la collecte d'une foule de données chiffrées intéressantes.

Monsieur Peter Silverans prendra contact avec Monsieur Theo Beeldens afin de pouvoir disposer de ces données. L'Observatoire pour la Sécurité Routière contactera les compagnies d'assurance afin de savoir de quelles données elles disposent.

Les rapports publiés par l'Observatoire pour la Sécurité Routière seront régulièrement mis à jour.

Monsieur Patric Derweduwen signale que les campagnes motards de l'IBSR sont axées tant sur les motocyclistes que sur les automobilistes.

### Recommandations du groupe de travail CFSR motards (Kristiaan Popelier, président du groupe de travail)

Le groupe de travail n'a pas encore clôturé les discussions étant donné que toutes les recommandations n'ont pas encore fait l'objet d'un consensus.

La plupart des membres du groupe de travail sont eux-mêmes des motards de sorte que le groupe de travail peu s'appuyer sur une vaste expertise.

#### **Recommandations et remarques:**

(1) Il faudrait disposer de plus d'informations sur la genèse des accidents impliquant des motards telles que: qui sont les victimes d'accidents; quels sont les motifs du déplacement, expérience de la conduite à moto, permis obtenu avant 1989 ...

On suppose que l'implication croissante des 40-50 ans dans les accidents de motos est due au fait que ces personnes ont encore obtenu leur permis A grâce à la détention d'un permis B.

Les cylindrées plus légères (jusqu'à 125 cc) sont également reprises dans les statistiques d'accidents de motos.

(2) La directive UE 2006/126/CE est la troisième directive relative au permis de conduire.

Cf. également: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:NL:PDF>

L'accès au permis moto et plus particulièrement l'âge d'accession représente un point d'attention important. En outre, dans quelle mesure les titulaires d'un permis B pourront-ils encore conduire une moto ?

La législation belge actuelle relative au permis de conduire distingue trois catégories de permis moto: A1 (jusqu'à 125 cc) – A2 (jusqu'à 400 cc ou 35 kW) – A3 (toutes

les grosses cylindrées > 35 kW).

Le groupe de travail voudrait fixer à 16 ans l'âge d'accession à la catégorie A1. A cet âge, le sens des responsabilités est suffisamment développé. 18 ans est considéré comme trop âgé étant donné que la plupart des jeunes de cet âge optent directement pour la voiture. Par ailleurs, le permis A permet d'acquérir de l'expérience dès l'âge de 16 ans avant de passer ensuite à une moto plus puissante. Une moto (jusqu'à 125 cc) est également mieux équipée qu'un cyclomoteur qui, par ailleurs, est souvent trafiqué.

Questions + Réponses:

Monsieur Peter Silverans se demande si cette mesure n'équivaut pas trop à promouvoir la conduite à moto qui comporte tout de même de grands risques. Le fait de fixer l'âge d'accession à 16 ans ne représente-t-il pas un danger pour la sécurité routière ? Ne déplorera-t-on pas plus de tués parmi les jeunes à partir de cet âge ?

Monsieur Patric Derweduwen se demande quelles sont les limites d'âge appliquées par les pays environnants. Il s'agit également de bien connaître les effets que l'on peut attendre d'un tel changement.

Monsieur Theo Beeldens souligne que, dans de nombreux pays, l'âge minimum pour conduire un cyclomoteur est fixé à 14 ans mais que chez nous, cette limite n'est pas réaliste. Le fait d'autoriser la conduite d'une petite cylindrée de 125 cc à partir de 16 ans devrait permettre d'entraîner une baisse du nombre d'accidents avec des motos plus puissantes. Il compte fortement sur l'impact positif de l'expérience acquise.

Monsieur Kristiaan Popelier insiste sur le fait qu'une moto de 125 cc doit être considérée comme un modèle d'entrée de gamme. Ce véhicule est encore très proche d'un cyclomoteur.

Monsieur Theo De Meuter souligne qu'une moto de 25 cc n'est pas un engin destiné à rouler vite. On peut s'attendre à ce que la 25 cc remplacera, dans une certaine mesure, le cyclomoteur. Reste à espérer que cette substitution n'aura pas d'impact négatif sur les statistiques de sécurité routière.

Madame Anne Meerkens relaie les propos de Monsieur Patric Derweduwen et demande que les arguments pour fixer la limite à 16 ans soient mieux étayés. L'abaissement de l'âge dans le texte de la directive est le résultat d'une forte pression exercée par l'Italie. Madame Anne Meerkens suit les activités de l'UE ayant trait à la troisième directive relative au permis de conduire et fera un compte rendu en la matière lors de la prochaine réunion de la CFSR.<sup>iii</sup>

Monsieur Marc Vansnick demande quelles sont les conclusions du groupe de travail: que signifie le fait que "la plupart des membres" sont en faveur des 16 ans ? Il est important de savoir qui soutient cette recommandation.

Le président du groupe de travail renvoie au procès-verbal de la réunion qui donne un relevé précis du nombre de voix. Lors de cette réunion, la question de l'âge a été âprement discutée. Finalement, les antagonistes se sont résignés à accepter la fixation de l'âge à 16 ans.

Monsieur Patric Derweduwen conclut que le choix de l'âge pour pouvoir conduire une petite cylindrée doit être mieux étayé.

La CFSR hésite à prendre position sur cette première recommandation provisoire du groupe de travail. Elle attend le dossier définitif.

Monsieur Kristiaan Popelier poursuit son plaidoyer à propos de la recommandation (2):

Tout permis moto, donc également A2 et A, reste accessible de l'extérieur. A partir de 24 ans, une personne peut accéder directement au permis A sans passer par un permis A1 et A2. Le titulaire d'un permis B peut obtenir un permis A1 (max.125 cc ou 11 kW) moyennant le suivi d'une formation car la conduite d'une moto diffère de la conduite d'une voiture. La conduite de trois-roues > 15 kW requiert un permis B et est autorisée à partir de 21 ans.

### (3) Equipement de protection pour motards

Le groupe de travail a rejeté le port obligatoire de vêtements de protection spécifiques; il a néanmoins fait un pas dans ce sens en recommandant d'imposer de manière générale aux motards le port de gants, de chaussures fermées, de vêtements à manches longues et d'un pantalon.

Il recommande également d'abaisser à 6 % la TVA sur les vêtements de protection.

#### Questions + Réponses

Madame Anne Meerkens déplore ce rejet. Il est en effet prouvé que le port de vêtements de protection appropriés permet de sauver des vies et de réduire la gravité des lésions.

Monsieur Geert Popelier souligne l'important rôle protecteur du casque. Le dénominateur "vêtements de protection" est très général.

Monsieur Theo Beeldens sait qu'aux Etats-Unis d'Amérique, les motards ne portent pas de casque. Il estime, par ailleurs, que les motocyclistes doivent être sensibilisés au port de vêtements de protection; un abaissement du taux de la TVA pourrait être un incitant en la matière.

Monsieur Rudi Wagelmans estime que le port obligatoire de vêtements de protection par les motards n'est pas contrôlable par les services de police.

### (4) Contrôle technique motos

Le groupe de travail recommande que, lors du contrôle technique moto, on vérifie les aspects sécurité plutôt que les paramètres d'homologation.

#### Questions + Réponses

Monsieur Rudi Wagelmans demande si les restrictions en matière de conduite qui s'appliquent aux conducteurs novices (pendant 2 ans) vaudront également pour les motocyclistes<sup>iv</sup>. Ce point sera abordé lors de discussions ultérieures.

Monsieur Yves Fobelets souligne qu'un automobiliste qui conduit depuis 10 ans peut néanmoins être un motard débutant.

D'après Monsieur Geert Popelier, on peut être qualifié de motard débutant dès que l'on a réussi l'examen.

Monsieur Kristiaan Popelier souligne que le groupe de travail a opté pour un examen plutôt que pour une formation. En effet, un examen permet de prouver ses capacités.

#### (5) Visibilité

On ne sait comment solutionner le problème de la visibilité des motos qui roulent avec leurs phares allumés une fois que les DRL (daytime running lights) auront été généralisés.

Le groupe de travail n'est pas partisan des casques fluo.

Un gilet fluo ne peut être rendu obligatoire mais le port de celui-ci peut néanmoins être encouragé.

Le groupe de travail décide de continuer à plancher sur l'élément "casque" pour améliorer la visibilité.

#### (6) Signaleurs

Les capitaines de route devraient suivre une formation obligatoire.

#### Questions + Réponses

D'après Monsieur Theo Beelden, le MAG est occupé depuis longtemps au développement d'une telle formation. L'objectif est d'arriver à un programme global avec un seul type de signaleur et une réglementation unique s'y rapportant. Il est fait appel à l'IBSR pour la réalisation de ce programme global.

#### (7) Utilisation du GSM pendant la conduite à moto

Ceci est-il également considéré comme une infraction du troisième degré ?

Monsieur Karel Van Coillie demande un renforcement des contrôles en la matière.

#### (8) Transport d'enfants

Les sièges pour enfants sont autorisés de 8 à 12 ans; en dessous de 8 ans, ils ne peuvent pas être utilisés à moto.

Les enfants de plus de 12 ans sont transportés comme des passagers ordinaires.

## (9) Screening et formation

La plupart des motards entre 40 et 50 ans ont obtenu leur permis avant 1989, époque où le suivi d'une formation n'était pas obligatoire.

### Questions + Réponses

Les motards peuvent demander un avis professionnel concernant leurs capacités de conduite (screening). Ils peuvent également participer à des week-ends de lancement organisés par les associations de motocyclistes.

Ainsi, le MAG travaille toujours avec des instructeurs professionnels. Un week-end de lancement est un événement unique organisé en début de saison: les automobilistes ne s'attendent pas encore à rencontrer des motards sur la route tandis que ces derniers n'ont plus piloté leur engin depuis de nombreux mois.

Monsieur Kristiaan Popelier demande qu'une campagne soit organisée tous les mois. L'IBSR suit les réactions engendrées par la campagne.

Monsieur Theo Beeldens renvoie à une étude réalisée au Royaume-Uni, selon laquelle les accidents entre motos et voitures sont d'autant plus graves lorsque l'automobiliste n'a aucune affinité avec les motocyclettes. D'où l'importance d'organiser des campagnes motos à l'intention des automobilistes.

## (10) Points de discussion

Motards dans les embouteillages: ne pas modifier les règles actuelles.

Gilet fluo pour motards: le groupe de travail est contre.

Piaggio (scooter italien avec large empattement): peut actuellement être conduit avec un permis voiture mais, à l'avenir, nécessitera toujours la détention d'un permis moto; n'est pas autorisé à circuler sur les autoroutes en raison de l'absence d'une cage de sécurité.

### Questions + Réponses

Monsieur Geert Popelier signale qu'il règne une grande confusion, surtout parmi les automobilistes, sur ce que les motards sont autorisés à faire en cas d'embouteillage. Monsieur Karel Van Coillie confirme que la situation actuelle pose problème et qu'il faut trouver des solutions.

Lorsque les voitures sont à l'arrêt, les motos peuvent se faufiler entre elles à 30 km/h; dès que les voitures se remettent à rouler, les motards doivent se réinsérer mais cela prend parfois un certain temps.

Pause de 11h35 à 11h50

## Recommandations du groupe de travail politique criminelle (Miran Scheers, présidente du groupe de travail)

### **Contexte et points de discussion**

Les travaux se poursuivent sur la base des recommandations des Etats Généraux de 2007.

Le groupe de travail politique criminelle traduit les objectifs de politique criminelle jusqu'au niveau local. Le but est que la police locale sache comment contribuer à la concrétisation des objectifs nationaux.

Les contrôles doivent être plus nombreux mais également plus efficaces.

Un cadre de référence non-contraignant est établi pour chaque zone de police afin de savoir si les objectifs sont atteints ou non.

Un sous-groupe de travail comprenant un réseau de coordinateurs a été mis en place afin de vérifier la faisabilité des objectifs à la base et de créer un support en la matière.

Il est primordial de fixer des objectifs quantitatifs.

2 millions de tests de l'haleine est un objectif trop ambitieux pour 2010.

En 2008, 400.000 tests de l'haleine ont été effectués.

Des objectifs intermédiaires et réalistes s'imposent.

40 millions de contrôles vitesse

Cet objectif a été largement dépassé grâce aux radars automatiques.

Les contrôles doivent être intensifiés et améliorés.

Cet objectif doit être converti en contrôles avec agents, c'est-à-dire 40 millions de contrôles avec présence d'agents.

Ce type de contrôles reste essentiel.

Les contrôles automatiques ont atteint la limite maximale dans certaines zones de police.

Il ne faut pas se fixer des objectifs irréalistes.

Ce qui importe, c'est d'augmenter le nombre et la qualité des contrôles.

En 2009, des outils d'enregistrement sont développés.

### **Recommandations du groupe de travail:**

Les objectifs nationaux en matière de politique criminelle doivent être adaptés en fonction de ce qui est réalisable à l'heure actuelle.

Il s'agit de fixer une norme minimale en matière d'efforts à fournir pour les différents types de contrôles ainsi qu'une augmentation annuelle du taux d'efforts.

Rédaction d'un ouvrage constitué de bons exemples et pouvant servir de manuel de

la qualité permettant l'échange des expériences vécues par différentes zones et des expériences en provenance de l'étranger.

Monitoring et évaluation:

Dans les semaines à venir, une norme minimale sera communiquée aux zones de la police locale; en vertu de cette norme, 8 % de la capacité de travail devront être consacrés aux contrôles routiers.

80 % des efforts en matière de politique criminelle sont fournis par la police locale contre 20 % par la police fédérale.

Tout ceci est concrétisé sous la forme d'un tableau de manière à ce que chaque zone de police sache combien de contrôles elle doit effectuer par équivalent temps plein.

Le sous-groupe de travail a d'ores et déjà vérifié la faisabilité de ces normes pratiques minimales.

Pour ce qui concerne le port de la ceinture, il est difficile de compter le nombre de véhicules contrôlés. C'est pourquoi la norme est exprimée en nombre de perceptions immédiates sur la base de: 1 sur 5 ne porte pas la ceinture et 1 perception immédiate correspond à 5 véhicules contrôlés.

Certaines zones de police font 7 fois plus que la norme minimale tandis que d'autres font moins.

Questions + Réponses:

Monsieur Geert Popelier souligne que les contrôles peuvent servir plusieurs objectifs à la fois. On note ainsi un chevauchement entre les contrôles ceinture et les contrôles alcool.

Monsieur Rudi Wagelmans trouve que les objectifs nationaux ont surtout un caractère quantitatif. Il estime que la qualité doit primer sur la quantité.

Madame Miran Scheers précise que ces normes n'ont pas un caractère obligatoire mais qu'elles doivent stimuler une certaine dynamique.

Monsieur Rudi Wagelmans estime qu'il s'agit avant tout de poursuivre les principaux objectifs de sécurité routière (50% de tués en moins sur les routes d'ici 2010 et maximum 500 tués sur les routes en 2015). D'où l'importance de l'approche qualitative.

Madame Anne Meerkens demande sur quoi s'appuie la répartition 20-80.

Il s'agit d'un accord entre la police locale et fédérale.

Le tableau reprenant les normes minimales sera diffusé dès que possible, de façon à ce que ces normes puissent déjà être appliquées dans le courant de 2009.

12h20 à 13h30 : lunch

## Approbation des procès-verbaux (Patric Derweduwen)

Les approbations se limitent aux **rapports décisionnels** soumis aux membres.

- "Installation d'alcolocks": approuvé.
- "Visibilité et lisibilité des signaux routiers": approuvé (= avis négatif émis par la CFSR).
- "Vitesse maximale":  
Monsieur Denis Hendrichs veillera à ce que le texte repris entre guillemets dans le rapport concerné soit formulé plus clairement.  
Ce texte sera ensuite transmis pour approbation écrite.

Le tableau de suivi des conseils formulés par la CFSR est parcouru.

- Concernant le dossier 52/1414, le Collège des Procureurs doit encore être consulté.
- Le dossier 52/1462 est reporté.

## Présentation du rapport thématique "Accidents de camion" (Peter Silverans)

Cf. le deuxième rapport thématique de l'Observatoire pour la Sécurité Routière:  
[http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/vrachtwagenrapport\\_NL.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/vrachtwagenrapport_NL.pdf)

Le Secrétaire D'Etat Etienne Schouppe a d'ores et déjà présenté ce rapport à la presse, en même temps que le lancement du projet BART (analyse approfondie d'accidents impliquant des camions).

- On dispose de trop peu de données pour pouvoir analyser plus en profondeur les accidents de camions. Le projet BART pourra contribuer à résoudre le problème grâce à l'analyse en profondeur d'accidents de camions qui se produisent sur les autoroutes et les routes régionales de Flandre-Orientale et Flandre-Occidentale.

### Questions + Réponses

L'analyse en profondeur BART s'intéressera-t-elle également aux accidents dus à l'angle mort ? Pour l'instant, les communiqués dans les journaux laissent présager que les victimes sont souvent des cyclistes âgés.  
Ces accidents seront également pris en compte dans la mesure de leur survenance.

Monsieur Karel Van Coillie:

Est-ce qu'il est procédé à une comparaison avec l'étranger ? Dans quelle mesure l'infrastructure joue-t-elle un rôle ?

Une réponse à cette question sera cherchée dans la mesure du possible.

Monsieur Geert Popelier:

Qu'en est-il des accidents liés à l'angle mort recensés à l'étranger ? Quel rôle peuvent jouer les rétroviseurs et les mesures d'infrastructure pour éradiquer ce type d'accidents ?

Réponse: Il n'est pas procédé à une comparaison avec l'étranger. On ne dispose pas, en Belgique, d'informations sur le rôle des rétroviseurs. Quoi qu'il en soit, leur introduction n'a pas d'impact sur les chiffres d'accidents.

Il n'existe pas non plus d'informations sur le rôle des mesures d'infrastructure.

## Recommandations du groupe de travail "trafic lourd" (Erwin Machtelinckx, président du groupe de travail)

La dernière réunion de ce groupe de travail a eu lieu le 30/4/2009.

### **(1) Recommandations concernant les camions torpédo**

Les camions torpédo ont un long nez; ils se distinguent des camions ordinaires à cabine avancée.

En principe, ces camions devraient répondre aux exigences techniques mais lorsqu'ils sont combinés, ils ne répondent plus aux normes en matière de longueur.

Maximum 1000 camions Volvo de ce type circulent en Belgique.

Ces camions ne sont pas nécessairement plus sûrs pour le chauffeur.

Ils ont un long empattement et l'essieu arrière est surchargé.

Par ailleurs, ils sont plus difficiles à manœuvrer que les camions à cabine avancée.

SAV et Febiac estiment que la longueur et donc la capacité de chargement restent essentielles.

Le long nez peut être raccourci de 50 cm. Ceci a un impact non négligeable sur la consommation de carburant et sur les émissions. Lors de l'évaluation, il ne faut donc pas considérer uniquement la sécurité du chauffeur.

Des problèmes d'infrastructure peuvent se poser étant donné que, lors de l'aménagement des routes, il n'est pas tenu compte des camions torpédo.

D'après le Fietsersbond, le long nez agrandit encore l'angle mort.

Conclusion du groupe de travail:

Il ne vaut pas la peine, pour l'instant, d'adapter le règlement technique relatif aux véhicules; ce serait différent si l'UE devait modifier la directive en la matière.

On attend, par ailleurs, les conclusions sur l'écocombi.

### **Questions + Réponses:**

Il n'y a pas de remarques.

Chacun marque son accord sur le rapport qui devient, par la même occasion, le point de vue de la CFSR en la matière.

## **(2) Problématique de l'angle mort**

Les données disponibles sont insuffisantes.

De toute façon, elles ne sont pas catégorisées selon qu'il s'agisse d'un camion torpédo ou d'un camion à cabine avancée.

Les personnes victimes d'accidents liés à l'angle mort sont non seulement de jeunes cyclistes mais aussi de plus en plus souvent des cyclistes plus âgés.

C'est pourquoi il est essentiel de:

- sensibiliser
- s'intéresser à la configuration de l'infrastructure, en aménageant notamment des pistes cyclables mieux séparées de la chaussée
- continuer à équiper les camions d'instruments adaptés.

## **Questions + Réponses**

Monsieur Pierre-Jean Bertrand: La Belgique doit mettre en place un groupe de travail ad hoc au niveau européen lors de la présidence belge de l'UE.

Il est beaucoup plus compliqué d'adapter l'infrastructure dans les zones urbaines.

Monsieur Geert Popelier: Des campagnes ciblées doivent être organisées à l'intention des cyclistes plus âgés de manière à pouvoir engranger des quick wins.

Monsieur Karel Van Coillie: Il est important de sensibiliser. Dans le cadre de la "simplification du code de la route" il s'agit par ailleurs d'envisager l'interdiction pour les camions et les cyclistes de se retrouver côte à côte, par exemple devant un feu rouge.

## **Vers un avis de la CFSR sur la proposition de résolution relative à l'escorte de transports exceptionnels (doc 52/1578/001)**

Monsieur Jurgen D'haene commente le dossier.

Les transports exceptionnels sont escortés par un accompagnateur professionnel et par la police alors qu'il ne s'agit pas vraiment d'une tâche pour la police.

Lorsque la largeur du convoi exceptionnel ne dépasse pas 3 m, ce dernier peut également circuler en journée et emprunter les autoroutes. Lorsque sa largeur dépasse 3 m, il doit circuler de nuit; parfois il est délibérément élargi de manière à pouvoir circuler la nuit.

La police préfère ne pas assurer d'escorte de nuit (cf. le débat sur les tâches essentielles de la police).

La police aimerait que l'AR soit modifié de manière à ce que les transports exceptionnels ne doivent pas à chaque fois être escortés par elle, sauf en cas de nécessité.

Généralement les transporteurs s'y prennent relativement tard pour demander une escorte.

C'est dans ce contexte qu'est née la proposition de résolution.

### **Discussion:**

Monsieur Karel Van Coillie:

La résolution porte uniquement sur l'accompagnement, la procédure relative aux transports exceptionnels en tant que tels est maintenue.

Monsieur Geert Popelier:

L'accompagnateur doit disposer de certaines compétences policières; dans le projet d'AR présenté aux membres, tout est prévu: "arrêter la circulation environnante" est la seule compétence policière accordée à l'accompagnateur.

Madame Anne Meerkens:

Le rôle de l'accompagnateur n'est pas à sous-estimer. C'est pourquoi il est important d'organiser des formations et de délivrer des agréments.

Monsieur Erik Caelen:

De plus en plus de tâches sont transférées de la police vers d'autres services; il serait peut-être judicieux de prévoir plus de moyens pour la police de façon à ce qu'elle puisse continuer à assurer toutes ces tâches.

Monsieur Yves Fobelets:

Qui paie l'accompagnateur ? Le transporteur.

Actuellement, l'intervention de la police fédérale n'est pas rémunérée; il pourrait en être autrement dans le futur.

Outre l'escorte de police, il existe également aujourd'hui une escorte privée ce qui veut dire qu'actuellement, les convois exceptionnels sont escortés par la police fédérale mais également par deux accompagnateurs.

Apparemment, dans d'autres pays, ce système est bien réglementé.

Monsieur Jurgen D'haene:

Soutient le plaidoyer visant à accorder plus de moyens à la police. Les moyens actuels impliquent en effet une carence au niveau des effectifs et incitent la police à limiter ses tâches à l'essentiel.

Monsieur Patric Derweduwen:

Nous ne disposons pas de données concernant les accidents qui se seraient produits avec des convois exceptionnels.

Le rapport de cette discussion doit encore être soumis à l'approbation des membres de la CFSR.

Vers un avis de la CFSR sur la proposition de résolution concernant l'utilisation de feux particuliers par les experts requis

## en cas d'accident de la circulation (doc 52/1592/001)

Monsieur Denis Hendrichs fait le point sur les règles actuelles:

- feu bleu + sirène = véhicule prioritaire
- feu orange = assure une meilleure visibilité.

Il a rédigé une note en la matière, qu'il transmettra au secrétariat de la CFSR.

Les experts n'habitent pas nécessairement près des lieux de l'accident.

La mesure proposée ne permettra en aucun cas de résoudre les embouteillages générés par un accident.

A la demande de la Ministre flamande Crevits, la police fédérale a mis en place un groupe de travail ad hoc chargé d'étudier la manière de rendre accessibles les sites d'incidents (comme élément du management des incidents sur autoroutes).

Ce groupe de travail examine notamment qui doit avoir accès aux lieux de l'incident. Il semble surtout important de garantir une accessibilité rapide aux services de police. La mise à disposition de gyrophares bleus aux experts de la circulation ou autres n'est pas souhaitable.

Ce groupe de travail ad hoc aura établi ses conclusions pour début septembre, date à laquelle la Ministre Crevits aura également pris position sur le sujet.

La CFSR marque son accord concernant cette approche.

NB.

La prochaine réunion de la CFSR sera organisée fin septembre, début octobre.

La réunion est clôturée à 15h35.

---

<sup>i</sup> Le 4 juin 2009 la Chambre a approuvé, comme prévu, une loi relative à l'alcolock. En vertu de celle-ci, les juges pourront, à partir d'octobre 2010, imposer l'alcolock comme peine alternative ou supplémentaire aux automobilistes.

<sup>ii</sup> Liste succincte transmise après coup par Monsieur Karel Van Coillie et reprenant les problèmes auxquels se heurte le stationnement dépenalisé.

### - Eléments (qui devraient être) mentionnés sur le "constat".

Il n'existe pas de réglementation légale en la matière, ce qui engendre souvent des problèmes: endroit précis, date et moment du constat; données concernant le véhicule impliqué (plaque d'immatriculation, marque, type, couleur, ...) identité et qualité du constatant...

---

### **- Accès aux données reprises dans le répertoire de la D.I.V.**

Ce problème est aujourd'hui réglé en vertu d'une modification de la loi du 22/2/1965, mais on peut se demander dans quelle mesure cette loi cadre avec la loi relative à la protection de la vie privée.

### **- Force probante du constat effectué par un employé d'une firme privée**

Pour l'instant, ces constats n'ont pas de force probante particulière, ce qui, dans la pratique, pose problème en cas de contestation. Il serait toutefois injustifié de leur conférer (par force de loi) une telle force probante comme aux PV en matière d'infractions routières étant donné l'absence de garantie d'objectivité de ces constats (voir ci-après)

### **- objectivité des constatants**

Les firmes chargées du contrôle du stationnement dépenalisé profitent directement des constats effectués étant donné qu'elles vivent, au moins indirectement, des redevances de stationnement prélevées lors de contrôles. Les firmes et les contrôleurs désignés par elles sont donc à la fois juge et partie, ce qui exclut toute garantie d'objectivité.

Il apparaît également, dans la pratique, que la rémunération des contrôleurs via un système de bonus dépend du nombre de constats effectués (quota imposé), ce qui pousse ces derniers à faire preuve de zèle et entraîne une augmentation sensible du risque de redevances injustifiées pour stationnement.

### **- formations des constatants**

Les employés chargés des contrôles de stationnement ne connaissent pas eux-mêmes les règles en vigueur, ce qui se traduit souvent par des constats non justifiés tels que:

- rétribution de stationnement imposée à un véhicule "à l'arrêt" (pendant le chargement et le déchargement)
- rétribution pour non-utilisation du disque de stationnement dans une zone bleue alors que le véhicule est garé dans la zone d'application d'un signal de stationnement spécifique (tel le signal E9b)
- rétribution pour non-utilisation de la carte de riverain ou du disque de stationnement dans une zone bleue alors que le véhicule est garé devant son propre garage
- rétribution pour stationnement longue durée d'un véhicule muni d'une carte pour moins-valides
- ...

### **- Prescription**

Les infractions routières ordinaires, même du 4<sup>ème</sup> degré, se prescrivent après 1 an. Les redevances pour stationnement devraient, en fonction de leur nature, se prescrire après 5 ou 10 ans (et d'après certains même après 30 ans) ! Mis à part le manque de règles claires en la matière, il est évident qu'un tel délai de prescription, même s'il ne comporte "que" 5 ans, n'est absolument pas proportionnel à la gravité de l'"infraction" commise. Il est absurde qu'une personne puisse recevoir une demande ou une citation en paiement du fait que, plusieurs années auparavant, elle se soit garée à un endroit sans prendre de ticket ou sans mettre son disque de stationnement.

---

### **- Procédure en cas de non-paiement ou de contestation et frais y afférents**

Il n'est pas du tout évident de savoir ce que doit faire un automobiliste qui conteste un "constat": d'abord payer puis contester ou le contraire ? Peut-il, sans aucun rappel – le papier du constat peut s'être envolé de son pare-brise ou avoir été ôté par un tiers – être assigné par un huissier et est-il normal, que, dans ce cas, les frais d'assignation soient à sa charge ? ...

### **- Montant de la redevance pour stationnement**

La loi ne prévoit pas de montant fixe ni de somme maximale. Le montant n'est limité qu'en vertu du principe selon lequel – pour autant qu'il s'agisse d'une rétribution – il doit être proportionnel au service correspondant fourni par la commune (à savoir l'occupation d'un endroit de stationnement sur la voie publique), mais il s'agit là d'une notion très extensible. Alors qu'au départ, les montants étaient de 10, 12,5 ou parfois 15 €, ils atteignent déjà 50 € dans bon nombre de communes. Et la commune de Schaerbeek a récemment décidé de fixer la rétribution à 100 € ! Il est urgent de prévoir une loi fixant un montant maximum.

### **- Emploi des langues**

Pour un PV en matière d'infraction routière, les règles sont les mêmes que pour l'emploi des langues en matière judiciaire. Pour un constat en matière de stationnement dépenalisé, les règles sont les mêmes que pour l'emploi des langues en matière administrative. Il n'est pas toujours évident de savoir ce que cela implique concrètement, surtout pour l'utilisateur.

<sup>iii</sup> Cf. également le factsheet du SWOV qui contient un point de vue intéressant sur ce thème:

[http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_A1\\_motorrijbewijs.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_A1_motorrijbewijs.pdf)

<sup>iv</sup> Le titulaire d'un permis provisoire doit conduire un véhicule muni d'un L, ne peut pas circuler- les nuits de week-ends, doit être accompagné d'un guide et ne peut transporter plus d'un passager.

Par ailleurs, les sanctions sont plus lourdes pour les conducteurs débutants, conformément à la loi du 26 juillet 2007.