

Commission fédérale pour la Sécurité routière

Procès-verbal décisionnel suite à la réunion du 09 mars 2009 destiné à la

A la demande de Monsieur F. Bellot, Président de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre, la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) s'est penchée sur le texte suivant.

52- 1623/001 - Proposition de résolution concernant l'amélioration de la visibilité des signaux notamment concernant l'abord et la sortie d'agglomération ainsi que la signalisation des passages pour piétons et des S.U.L.

Introduction

Analyse critique

Lors de l'aménagement technique d'un environnement routier, il importe, en effet, de s'assurer que les usagers de la route puissent effectivement voir les signaux routiers, car chacun sait que les gens ne perçoivent pas tous les éléments réellement présents.

Le fait de susciter l'attention et de répondre aux attentes encourage les usagers de la route à mieux prendre en compte certains éléments du paysage routier (dont la signalisation).

Il est essentiel que les transitions au sein de l'environnement routier (comme les limites des agglomérations par exemple) soient bien visibles car elles requièrent un changement de comportement. C'est dans ce contexte que l'on tend à renforcer les transitions par des effets de porte.

Les règles s'appliquant aux plaques « agglomération » ont été récemment adaptées dans le but de clarifier leur message ; depuis début 2004, des silhouettes d'habitations complètent, en effet, ces plaques.

La Convention sur la Signalisation routière du 8 novembre 1968, qui a été signée par la Belgique, prévoit la possibilité d'apposer sur ces panneaux le nom de l'agglomération, mais aussi des silhouettes d'habitations.

Le panneau « agglomération » ne fait pas mention de la limitation de vitesse car, d'une part, la convention susmentionnée ne le prévoit pas et, d'autre part, ce n'est pas recommandé. Outre la limitation de vitesse générale de 50 km/h caractéristique des agglomérations, d'autres limites légales, plus ou moins élevées, peuvent, en effet, être en vigueur dans certaines zones ou rues.

Cependant, le chiffre 50 peut être reproduit au sol si le gestionnaire de la voirie le souhaite.

Ce marquage fait alors partie intégrante du dispositif de l'effet de porte, dispositif qui indique aux usagers de la route qu'ils entrent dans l'agglomération.

Les passages pour piétons, marqués au sol conformément à l'article 76.3 du Code de la route, peuvent être annoncés par le signal de danger A21 ou par les signaux d'indication F49 ou F50bis.

En vertu de l'article 7.6 du Règlement du Gestionnaire de la voirie, le signal de danger A21 doit indiquer (à distance) tout passage pour piétons situé sur une chaussée où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h. Dans ses recommandations pour des traversées piétonnes non protégées par des feux de signalisation (IBSR, octobre 1998),

l'IBSR déconseille cependant d'aménager des passages pour piétons non protégés sur une route à 90, voire à 70 km/h.

Le signal d'indication F49, quant à lui, est placé à la hauteur du passage pour piétons qu'il signale de manière verticale.

Cette option rend superflue l'implantation d'un feu orange clignotant aux abords du passage pour piétons ; jadis utilisés, ces derniers ont d'ailleurs complètement disparu de notre paysage routier. Par définition, les traversées piétonnes non protégées situées aux carrefours sont visibles, tout comme l'ensemble de la configuration du carrefour.

Le signal d'indication F50bis permet d'attirer l'attention des conducteurs qui, au moment de tourner, ne perçoivent pas suffisamment la présence d'un passage pour piétons.

Afin d'améliorer la visibilité d'une traversée piétonne et surtout des piétons qui s'y trouvent la nuit, les gestionnaires de la voirie ont la possibilité d'implanter un éclairage d'accentuation spécifique. Le choix de placer ou non un tel éclairage relève de la compétence des gestionnaires de la voirie. Cette question n'est abordée ni dans le Code de la route ni dans le Règlement du Gestionnaire de la voirie.

La littérature spécialisée et les ordres de service internes des grands gestionnaires de la voirie regorgent de recommandations concrètes concernant la mise en place d'un éclairage d'accentuation.

Le « sens unique limité », introduit de manière générale depuis le 1^{er} juillet 2004, permet aux cyclistes de rouler en toute sécurité à contresens dans les rues à sens unique, et ce, dans le cadre d'un trafic mixte (ou séparé) avec les véhicules motorisés.

Si la configuration locale le permet, il est, en effet, recommandé d'aménager la voirie de sorte à attirer l'attention des conducteurs sur la possibilité de croiser des cyclistes à contresens ; voir notamment les brochures IBSR sur les SUL de février 2004 et de septembre 2006.

Cependant, pour pouvoir marquer un court tronçon cyclable, ne fût-ce que très localement, il faut pouvoir séparer les cyclistes du trafic automobile, ce que tous les sens uniques ne permettent pas. Ce marquage ne peut, par conséquent, être frappé d'une obligation ; celle-ci paralyserait l'application généralisée de la mesure SUL. Dans un contexte de trafic totalement mixte entre cyclistes et automobilistes, d'autres mesures existent pour mettre en relief l'éventuelle présence de cyclistes, notamment les bandes cyclables suggérées ou le marquage au sol de symboles de vélos.

Avis de la CFSR

La CFSR partage certainement les préoccupations concernant une bonne lisibilité des signaux routiers. Compte tenu des arguments développés ci-avant, la CFSR considère que les mesures proposées ne sont pas les plus adéquates.

La CFSR rappelle que l'IBSR publie régulièrement à destination des gestionnaires de voiries diverses brochures visant à présenter les meilleures pratiques en matière d'aménagement d'infrastructures, ou de mise en place de signalisation routière.

Une meilleure application sur le terrain des recommandations présentées dans les brochures de l'IBSR permettrait d'améliorer la lisibilité des signaux routiers.

La CFSR émet donc un avis négatif sur la proposition.

Commission fédérale pour la Sécurité routière

Procès-verbal décisionnel suite à la réunion du 09 mars 2009 destiné à la

A la demande de Monsieur F. Bellot, Président de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre, la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) s'est penchée sur le texte suivant.

52-1339/001 - Proposition de loi coordonnée relative à la police de la circulation routière, en vue de rendre obligatoire l'installation d'alcolocks dans certains véhicules.

Introduction

La proposition de loi vise à compléter les sanctions actuellement prévues pour les personnes ayant conduit un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0.22 mg par litre d'air alvéolaire expiré.

Analyse critique

Etant donné que les études internationales basées sur l'utilisation de l'alcolock en Amérique du Nord et de l'Australie depuis plusieurs décennies ont montré que ce système permet de lutter plus efficacement contre les récidives en matière d'alcool au volant qu'un retrait de permis (pour un aperçu de ces études¹, voir les rapports de recherche du projet européen consacrés à l'alcolock), les Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007 recommandaient déjà l'installation de l'alcolock pour éviter les cas de récidive². L'European Road Safety Observatory (www.erso.eu) estime, lui aussi, que l'installation d'un alcolock combiné à des cours de réhabilitation représente une mesure efficace pour lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool³. L'ERSO recommande plus particulièrement d'appliquer cette mesure à tous les récidivistes en matière d'alcool au volant ainsi qu'à ceux qui se font arrêter pour la première fois avec un taux d'alcool élevé.

Sur la base des études internationales et des recommandations qui en découlent, les Etats Généraux de la Sécurité Routière attirent toutefois l'attention sur deux conditions incontournables pour une application efficace de l'alcolock. Tout d'abord, l'installation d'un système alcolock doit faire l'objet d'un encadrement et d'un suivi adaptés sous la forme d'un programme de « driver improvement ». Ceci se justifie par le fait que la recherche concernant l'efficacité du système s'appuie sur des études relatives aux programmes alcolocks, combinées à un programme de monitoring général. En effet, les études n'ont pu prouver l'efficacité de l'alcolock que tant que le véhicule des contrevenants en était équipé.

¹ Cf. Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. & Mathijssen, R. (2006). Alcolock implementation in the European Union. Description, results and discussion of the alcolock field trial - Alcolock deliverable D2. Retrieved 27 februari 2008 from the website of the European Commission: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d2.pdf. en Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. & Mathijssen, R. (2006). Alcolock implementation in the European Union. Executive Summary of the alcolock field trial - Alcolock deliverable D3. Retrieved 27 februari 2008 from from the website of the European Commission: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d3.pdf.

² Etats Généraux de la Sécurité Routière (2007). Dossier conduite sous l'influence de l'alcool. Recommandation 2.1. Cf. <http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20alcohol%20DEF.pdf>.

³ European Road Safety Observatory (2009). Measures for alcohol. Cf. http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/education_and_information.htm.

Dès que l'on désinstallait le système, les taux de récidive redevaient comparables aux pourcentages de récidives en cas de retrait de permis. Pour améliorer l'impact à long terme de la conduite avec un système alcolock, cette mesure doit donc s'accompagner de cours de réhabilitation visant à induire un changement de comportement permanent chez les récidivistes.

Un deuxième élément crucial mis en exergue par les Etats Généraux est le fait que la technologie en tant que telle ne suffit pas: *"L'efficacité de l'alcolock dépend, en effet, de la qualité de supervision des résultats enregistrés par l'ordinateur de l'appareil. C'est la seule façon d'éviter que les conducteurs ne contournent le système."* La façon la plus évidente pour un conducteur de contourner le système est de demander à une personne sobre de souffler à sa place. Lors de la détermination des caractéristiques techniques de l'appareil, il est, dès lors, indispensable de spécifier que l'appareil doit également demander au conducteur de souffler à des intervalles réguliers pendant la conduite et que, en cas de problème lors de ces tests de contrôle, l'appareil doit être présenté au garage pour être reprogrammé. Tout autre tentative visant à contourner le système (tel le fait de démarrer la voiture sans utiliser le moteur, comme c'est parfois le cas lors d'une panne) doit être enregistrée par l'appareil. Le projet pilote européen coordonné par l'IBSR montre que la surveillance des résultats requiert des superviseurs correctement formés, capables de détecter les tentatives de fraude indépendamment des fabricants des appareils. Par ailleurs, en cas de tentative de fraude, le conducteur doit pouvoir être rappelé à l'ordre. Les maisons de justice pourront jouer un rôle là dedans. Dans le cadre de l'actuelle proposition de loi, ces éléments doivent être intégrés dans la détermination des caractéristiques techniques par le roi. Toutefois, étant donné que ces éléments ne concernent pas seulement les caractéristiques techniques de l'appareil, mais visent un programme de supervision complet, il nous paraît plus indiqué de parler de la mise en place d'un programme alcolock et de la détermination des caractéristiques de ce programme dans son ensemble plutôt que de renvoyer uniquement aux aspects techniques de l'appareil. Cela permet, par ailleurs, d'intégrer la combinaison du système alcolock avec un programme driver improvement et un programme de supervision adapté dans la description des caractéristiques du programme. La description du programme doit également spécifier les conditions auxquelles doivent répondre les superviseurs du programme alcolock.

La proposition de loi ne précise pas si, pendant la période d'application de la mesure, le conducteur est autorisé ou non à conduire un autre véhicule que le sien. Afin d'éviter que les conducteurs sanctionnés ne conduisent un autre véhicule non équipé d'un alcolock, nous recommandons de formuler la proposition de loi de telle façon que le conducteur ne puisse conduire que des véhicules à moteur équipés d'un alcolock. Pour permettre un contrôle en la matière, la loi doit également veiller à ce que cette condition soit mentionnée sur le permis de conduire du contrevenant. Cette possibilité est prévue par le code 112 de l'annexe 6 à l'AR du 23 mars 1998 mais dans la situation actuelle ne peut être appliquée que pour une raison médicale constatée par un médecin. Ceci devrait donc être adapté.

Avis de la CFSR

La CFSR a déjà marqué son souhait de voir la législation adaptée en vue de permettre l'installation d'alcolocks comme indiqué dans sa recommandation 6.14 reprise dans son rapport émis lors des EGSR 2007 :

La CFSR recommande d'optimiser l'approche de la récidive et de

lutter contre celle-ci de manière adéquate. A cet effet, la CFSR recommande que :

1. la possibilité légale soit créée pour permettre l'installation d'un alcolock en cas de récidive dans le cadre de la conduite sous l'influence de l'alcool comme mesure alternative et/ou comme mesure supplémentaire en cas de déchéance du droit de conduire.

La CFSR attire l'attention des auteurs de la proposition de loi et des membres de la Commission infrastructure sur le fait que l'imposition d'un système alcolock ne sera vraiment efficace que moyennant l'imposition d'un tel système dans une approche globale prévoyant :

- l'imposition de participer à des cours de réhabilitation sous la forme de cours de « driver improvement ».
- L'organisation d'un suivi et d'un contrôle par un organisme spécialisé.
- L'interdiction faite au contrevenant de conduire tout véhicule autre que celui équipé de l'alcolock. Ceci peut notamment se faire par l'adjonction sur le permis de conduire de codes adéquats, ce qui permet en outre un contrôle par les forces de police.

Ces trois conditions devront faire parties de la sanction prononcée par un juge.

La CFSR marque donc un avis positif sur l'objectif du projet de loi, mais souhaite que le projet soit amendé pour tenir compte de ce qui précède.
