



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

Réunion du 15 septembre 2008

Présents:

P. Derweduwen, M. Scheers, Y. Fobelets, E. Caelen, M. De Meuter, B. Dehayé, J. Dekoster, J. Chiers, F. Herbert, J. Quoirin, K. Van Coillie, PJ Bertrand, Ph. Degraef, P. D'haese, P. Deblaere (avant-midi), F. Ricour (après-midi), G. De Wilde, G. Popelier, J. Dekoster, I. Bruggeman, E. Steegmans, A. Meerkens, P. Lammar, F. Herbert, E. Machtelinckx (après-midi), D. Hendrichs (après-midi)

Excusés:

L. Van Ausloos, P. Kenis, S. Smoos, M. Deschutter,
R. Steenhouwer, B. Didier, L. Verkinderen, E. Debruyne, Y. Loyaerts

Invités:

F. Toro, E. Dupont, Y. Casteels, F. Riguelle

Assistent à la réunion (IBSR):

F. Merckx, A. Ben Taouet (secrétariat)

1. Introduction

Monsieur Derweduwen, Président de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux membres.

Il signale que Madame de Boeck a quitté le Gezinsbond et que le nom du nouveau représentant n'est pas encore connu. Il précise également que Madame Toro quitte l'IBSR et va travailler pour l'ULB. L'IBSR lancera un appel à candidatures dans le cadre de son remplacement.

Monsieur Derweduwen annonce que la présidence du GT Deux-roues motorisés sera reprise par Monsieur Popelier, officier de liaison à la cellule stratégique du Secrétaire d'Etat M. Schoupe (le Vice-président du GT est Monsieur Hubaux de l'IBSR). La première réunion de ce groupe de travail aura lieu dans quelques jours.

2. Suivi des activités de la Task force

Le Président tient la CFSR informée des travaux au sein de la Task force, en particulier des groupes de travail Communication, Politique criminelle et Infrastructure qui doivent préparer un rapport pour la fin septembre, dont les conclusions seront reprises dans une note-cadre.

3. Suivi des recommandations de la CFSR à la Commission Infrastructure

Le tableau de suivi est présenté par Mme Toro.

4. Approbation du procès-verbal de la réunion du 21/05/2008

Monsieur Herbert signale que, contrairement à ce qui est mentionné dans le procès-verbal de la CFSR du 21 mai 2008, il n'avait pas promis de texte.

Le procès-verbal du 21 mai 2008 est approuvé moyennant la prise en compte de la remarque formulée par Monsieur Herbert.

5. Observatoire belge pour la Sécurité Routière

Monsieur Derweduwen donne la parole à Madame Scheers qui commente la présentation relative à l'Observatoire (voir annexe).

Monsieur Deblaere se demande qui va financer l'Observatoire et qui siègera dans le comité de pilotage. Monsieur Derweduwen déclare que le financement de l'Observatoire sera pris en charge par l'IBSR et que jusqu'à 7 chercheurs seront affectés à temps partiel ou à temps plein à cet Observatoire. Les invitations à faire partie du comité de pilotage ont été envoyées aux partenaires éventuels, à savoir le SPF Justice, le SPF Mobilité, le SPF Economie, la Police Fédérale, la CPPL, Assuralia et le GOCA. Il a également été proposé aux ministres régionaux compétents de désigner un représentant.

Monsieur Herbert déclare qu'il ne faudrait pas se contenter d'analyser les accidents de la circulation mais que l'Observatoire devrait également s'intéresser à leurs conséquences.

Monsieur Dekoster précise que tout le travail ne doit pas être fait par les collaborateurs de l'IBSR et que l'on peut également trouver des personnes compétentes au sein des universités. Monsieur Derweduwen estime qu'il s'agit-là d'une remarque pertinente et examinera de quelle manière une collaboration pourrait éventuellement être mise en place.

Monsieur Deblaere déplore le fait que des publications soient diffusées avant même que le comité de pilotage se soit réuni. Monsieur Derweduwen répond que le comité de pilotage est un organe chargé de promouvoir la collaboration entre les parties plutôt que de la correction des publications.

Monsieur Bruggeman signale que des chiffres sont disponibles au niveau local mais que les définitions diffèrent. Pour arriver à des statistiques exploitables sur le plan national, il s'agit d'appliquer des définitions univoques.

Monsieur Van Coillie estime qu'il faut continuer avec la matrice de collision et les scénarios qu'elle contient. Madame Scheers précise que c'est le but mais que la situation actuelle ne permet pas d'aller plus loin que les données reprises sur le formulaire d'accident. Monsieur Van Coillie est d'avis que le formulaire d'accident doit être adapté.

Madame Scheers signale que le projet AGORA (Exploitation des statistiques de sécurité routière) a été finalisé en 2004. Le nouveau système d'enregistrement des accidents prévu dans ce projet devait normalement entrer en vigueur en 2006 mais n'est toujours pas d'application.

Monsieur Bruggeman déclare qu'il a analysé les codes repris dans ce projet mais que de nombreuses adaptations doivent encore y être apportées. Il faut également tenir compte du

fait qu'entre-temps, la législation a changé. Cela signifie que l'enregistrement proposé doit être actualisé.

Monsieur Derweduwen clôture cette discussion.

6. Reprise de la discussion à partir des propositions de loi suivantes

4-500 (Sénat): véhicules prioritaires face à un feu rouge

D'après Monsieur Derweduwen, il est impossible d'identifier les accidents impliquant des véhicules prioritaires sur la base des formulaires FAC. Il n'est donc pas possible de chiffrer le nombre d'accidents impliquant ce type de véhicules.

Monsieur Deblaere estime que la proposition de loi, telle qu'elle est formulée actuellement, est beaucoup trop vague.

Il déclare que les services de police ne sont pas partisans d'une telle proposition. Celle-ci a été introduite à la requête des services de pompiers.

Monsieur Bruggeman partage son avis et plaide pour une législation claire. Il n'est pas favorable à une adaptation du texte de l'AR.

Le Président de la CFSR constate que la CFSR émet un avis négatif à propos de la proposition de loi concernée.

52-697 (Chambre): permis de conduire pour les cyclomoteurs de classe A

Lors de la discussion, il a été rappelé que les principaux problèmes se rapportant aux cyclomoteurs de classe A concernent le nombre élevé de tués et de blessés graves enregistrés pour ce type de véhicule (environ 20 décédés 30 jours par an), la proportion importante de victimes entre 16 et 18 ans ainsi que le nombre élevé de cyclomoteurs trafiqués.

Selon une étude de la KBC portant sur 300 jeunes de 16 à 18 ans, près de 70 % des cyclomoteurs de classe A seraient trafiqués.

C'est d'ailleurs en raison du nombre élevé de cyclomoteurs trafiqués que le législateur a imposé le port du casque. En effet, la vitesse théorique maximale d'un cyclomoteur classe A est proche de celle des cyclistes, pour lesquels une telle obligation n'est pas prévue.

Pour rappel, les cyclomoteurs de classe A ne sont d'application qu'en Belgique et aux Pays-Bas. Du fait de cette particularité et de l'étroitesse des marchés concernés, les cyclomoteurs de classe A sont généralement équivalents aux cyclomoteurs de classe B. La seule différence est la présence d'une rondelle dans le dispositif d'alimentation qui limite l'arrivée de carburant afin que le cyclomoteur ne puisse pas dépasser la vitesse de 25 km/h. Il convient cependant de tenir compte du fait que le nombre de décédés 30 jours parmi les cyclomotoristes de classe A a diminué de 43,8 % entre la période de référence 1998-2000 et 2006 (- 51,2 % pour les classes B) par rapport à une diminution d'à peine 26,6 % pour l'ensemble des usagers.

Monsieur Derweduwen signale que 25 km/h correspond à la vitesse pouvant être atteinte par un cycliste. Il ajoute que si le nombre de cyclomoteurs de classe A trafiqués était moins

élevé, il ne serait pas nécessaire d'imposer plus de formations ou l'obtention d'un permis aux conducteurs de ces engins.

La CFSSR avait déjà formulé un avis positif à propos de l'immatriculation des cyclomoteurs de classe A et l'introduction d'une plaque d'immatriculation.

Monsieur De Meûter n'est pas partisan de l'introduction d'un permis de conduire pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe A. Il estime que le problème des engins trafiqués pourrait être résolu en grande partie par l'introduction de l'immatriculation prévue. Il affirme que certaines personnes ont des difficultés à passer le permis et que, pour elles, le cyclomoteur représente le seul mode de déplacement.

Monsieur Bruggeman signale que, dans la pratique, il est possible de trafiquer un cyclomoteur de type A ou B par le simple retrait d'une rondelle. Il confirme que la police locale est favorable à l'introduction d'une immatriculation obligatoire et donc d'une plaque d'immatriculation pour les engins de la classe A et B. La police locale n'est pas favorable à l'introduction d'un permis pour la classe A.

Monsieur Steegmans signale que le communiqué de presse diffusé par le Secrétaire d'Etat E. Schouppe prévoit l'introduction d'un permis de conduire électronique en 2010. Il se demande si, dans ce cadre, un permis est également prévu pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe A.

Madame Meerkens confirme l'introduction du permis de conduire électronique. L'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs de la classe A et de la classe B deviendra effective à partir de 2010.

Monsieur Dekoster estime qu'une solution doit être trouvée rapidement sur le plan technique et que la limitation de vitesse ne peut dépasser les 25 km/h. Selon lui, il s'agit d'une discussion sans fin.

D'après Monsieur Quoirin, les cyclomoteurs des classes A et B doivent être placés sur un pied d'égalité.

Monsieur Derweduwen signale que, normalement, l'obligation de passer un permis pour cyclomoteur ne pourrait être imposée qu'aux personnes n'ayant pas obtenu leur permis avant une certaine date. Les personnes ayant passé leur permis avant cette date garderaient leurs droits en la matière.

D'après Monsieur Bruggeman, une personne ayant obtenu le permis B avant 19xx peut conduire un cyclomoteur sans formation ou examen tandis qu'une personne qui veut se déplacer avec un cyclomoteur de classe B doit passer un examen.

Monsieur Popelier remarque que la discussion porte essentiellement sur le fait de savoir s'il faut ou non maintenir la distinction entre la classe A et la classe B. Il ajoute que les cyclomoteurs de classe A ont été introduits afin d'échapper au permis de conduire. Il estime que le sujet doit être discuté en profondeur et qu'il ne s'agit pas de remettre en question l'examen en tant que tel. D'après lui, la recommandation devrait permettre d'élargir la discussion aux cyclistes, engins de déplacement, etc....

Monsieur De Meûter signale que certains engins peuvent être facilement trafiqués mais que cela pose parfois des problèmes techniques. Sur les machines avec un moteur à 4 temps, le freinage peut être réglé électroniquement (vitesse) mais ce système peut évidemment être inversé.

Monsieur Deblaere ne plaide pas pour l'introduction d'un permis mais bien pour le suivi d'une formation.

Monsieur Dekoster signale que le suivi d'une formation pourrait également être profitable aux commerçants. Ce sont eux qui sont responsables de ce qu'ils vendent, c'est-à-dire de "vrais" engins de classe A (25 km/h) et classe B (plus).

Monsieur Derweduwen signale que, lors du "Vlaams Forum", il a également été question de la suppression de la classe A. Madame Scheers précise que tous les membres du Vlaams Forum recevront un courrier à propos duquel ils pourront donner leur avis.

Monsieur Steegmans déclare que la directive européenne ne mentionne pas de classe A. Il est curieux de voir quelles mesures vont être introduites.

Monsieur Quoirin rappelle les dispositions relatives à la classe B, à savoir:

- Le suivi de 10 heures de cours
- Modèle 3 permis provisoire valable 12 mois, suivi d'un examen
- Manœuvres, maîtrise du véhicule sur terrain privé, théorie basée sur le type B.

Monsieur Derweduwen rappelle brièvement les 2 principaux points de vue de la CFSR:

- Immatriculation de tous les cyclomoteurs avec une distinction évidente entre les plaques destinées aux cyclomoteurs de la classe A et de la classe B, aux dimensions suffisantes
- Des contrôles spécifiques portant sur les cyclomoteurs de classe A et B s'imposent pour pouvoir identifier les cyclomoteurs trafiqués.

D'après Monsieur Bruggeman, un renforcement des contrôles est difficile à réaliser et ne pourrait être envisagé que de manière transitoire et non permanente. Il ajoute que ce type de contrôle va plus loin qu'un contrôle vitesse ordinaire.

Monsieur De Meûter estime que les contrôles doivent faire l'objet d'une communication suffisante et que les parents doivent être informés du risque accru qu'encourent leurs enfants de se faire contrôler.

Monsieur Van Coillie demande s'il est possible de contrôler les formations obligatoires.

Madame Meerkens déclare qu'une formation obligatoire sera de préférence organisée via l'enseignement.

Monsieur Derweduwen présente comme suit les points de vue de la CFSR:

La CFSR rappelle que si les cyclomoteurs de classe A respectaient la législation en vigueur, leur utilisation serait très proche d'un vélo et ne justifierait pas de mesure particulière.

Par ailleurs, certains membres de la CFSR estiment qu'un certain nombre de cyclomoteurs de classe A sont utilisés en milieu rural par des personnes souvent très âgées, qui ne trafiquent pas le cyclomoteur, mais éprouveraient probablement certaines difficultés à réussir

les examens théoriques et pratiques liés à l'obtention du permis A. En l'absence d'immatriculation des cyclomoteurs, il est cependant impossible de vérifier la réalité de cette situation.

La CFSR rappelle en premier lieu la nécessité de procéder le plus rapidement possible à l'immatriculation des cyclomoteurs en général. Une telle immatriculation, qui devrait permettre d'identifier visuellement les cyclomoteurs de classe A permettrait d'améliorer et d'intensifier les contrôles sur les vitesses pratiquées par ces cyclomoteurs.

En outre, la CFSR recommande que l'introduction obligatoire de cette immatriculation s'accompagne d'une campagne de sensibilisation et d'une campagne de contrôles envers les cyclomoteurs.

La CFSR recommande en outre de considérer l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) non seulement comme une matière à enseigner à l'école, mais également comme une mission basée sur la coopération de l'ensemble de l'équipe éducative (direction, enseignants, personnel auxiliaire d'éducation, conseil des délégués de classes, parents, groupe de travail "Circulation",...).

Une large majorité des membres de la CFSR recommande de prévoir au sein du cursus scolaire la possibilité, pour les élèves, de suivre une formation permettant de présenter l'examen théorique. Dans l'attente de la mise en œuvre de cette mesure, une légère majorité des membres souhaite ne pas imposer la réussite du permis de conduire pour les cyclomoteurs de classe A compte tenu des résultats positifs attendus de la mise en place de l'immatriculation des cyclomoteurs.

Une minorité des membres de la CFSR considère que l'obligation qui serait imposée au conducteurs de cyclomoteurs de classe A d'obtenir un permis de conduire impliquerait de facto la suppression du seul avantage offert par les cyclomoteurs de classe A et considère que, dans ce cas, il serait préférable de supprimer la classe A. Le développement des vélos à assistance électrique devrait permettre à ceux-ci de remplacer les cyclomoteurs de classe A en cas d'abandon de ces derniers.

Avis de la CFSR

- ⇒ La CFSR soutient la proposition de loi 0697/001 pour la partie prévoyant de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs, ce qui contribuera effectivement à une plus grande responsabilisation des cyclomotoristes, à un meilleur contrôle du respect des règles concernant la puissance autorisée et la vitesse de ces véhicules, et à un meilleur traitement des litiges par les compagnies d'assurances. La CFSR remet donc un avis positif, sans distinction des textes soumis (propositions 0149/001 et 0459/001), en précisant toutefois que cette augmentation du nombre d'immatriculations au sein du SPF Mobilité et Transports implique un renforcement des moyens humains et financiers mis à la disposition de cette administration. La CFSR recommande, par ailleurs, de veiller à garantir la lisibilité des plaques d'immatriculation dans le cadre des contrôles vitesse et des contrôles radars, et de s'assurer que les plaques permettent d'identifier immédiatement la classe du véhicule (cyclomoteur A, B...). Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007, la CFSR avait déjà recommandé l'introduction de plaques d'immatriculation pour

cyclomoteurs et avait insisté sur la nécessité de lutter ainsi contre les cyclomoteurs trafiqués qui sont à l'origine de bon nombre d'accidents impliquant des jeunes (cf. recommandation 5.12, rapport de la CFSR, 12 mars 2007).

- ⇒ La CFSR recommande d'organiser une campagne de sensibilisation à l'intention des conducteurs de cyclomoteurs lors de la mise en œuvre de l'obligation d'immatriculation, combinée à une campagne de contrôles.
- ⇒ La CFSR rappelle en outre sa recommandation de considérer l'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) non seulement comme une matière à enseigner à l'école, mais également comme une mission basée sur la coopération de l'ensemble de l'équipe éducative (direction, enseignants, personnel auxiliaire d'éducation, conseil des délégués de classes, parents, groupe de travail "Circulation",...).
- ⇒ En attendant les résultats de ces mesures, la CFSR n'est actuellement pas favorable à l'introduction de l'obligation d'obtenir un permis de conduire pour la conduite d'un cyclomoteur de classe A.

7. Nouvelle demande du Secrétaire d'Etat

Le respect des distances de sécurité

Le Président donne la parole à Madame Toro. Elle explique que sur les ponts, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la MMA dépasse 7,5 tonnes doivent maintenir un intervalle d'au moins 15 mètres, qu'en dehors des agglomérations, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules doivent respecter un intervalle d'au moins 50 mètres, et qu'en dehors des agglomérations également, les conducteurs circulant en convoi doivent maintenir un intervalle d'au moins 50 mètres. Elle précise par ailleurs que les accidents impliquant des camions ont des conséquences plus graves et sont en augmentation.

Monsieur Derweduwen signale que la CFSR a mené récemment de nombreuses discussions sur la classification de ces infractions. Il ajoute que le taux de danger est influencé par 2 éléments, à savoir:

- La vitesse maximale en fonction du régime de vitesse autorisé
- Les transports lourds qui représentent un danger plus important.

Monsieur Bruggeman veut que les choses restent claires et estime qu'il faut que ce soit partout soit 7,5 tonnes, soit 3,5 tonnes. Il trouve la situation trop compliquée et affirme que tout ce qui n'est pas connu n'est pas respecté.

Madame Meerkens signale que ce sujet a déjà été abordé par le GT Trafic lourd.

Monsieur Bruggeman signale que la Flandre va placer des radars qui pourront également mesurer la distance d'écart. D'après Monsieur Lammar, il devrait s'agir d'une dizaine de caméras.

Monsieur Derweduwen aimerait savoir si de telles caméras permettent de mesurer qui est en tort, par exemple dans le cas d'un véhicule qui effectue un dépassement mais qui se remet trop vite sur la première bande et se trouve donc trop près du véhicule dépassé.

Monsieur Degraef demande comment les autres pays ont résolu le problème du respect des distances et si un chauffeur de poids lourd est en mesure d'évaluer cette distance.

Monsieur Steegmans se demande si l'infrastructure, le nombre de voies d'accès et de sorties et l'interdiction de dépasser permettent encore de respecter les distances.

Monsieur Van Coillie répond que le fait d'évaluer les distances de manière précise, en termes de secondes, comme c'est le cas en France, permet de rendre la situation claire tant pour la police que pour l'usager. Il souhaite surtout obtenir plus de clarté à propos des amendes du 2^e ou du 3^e degré. Il estime que la règle doit être formulée autrement et que la catégorie à laquelle appartient l'infraction doit être déterminée en fonction de l'intervalle respecté.

Monsieur Bruggeman signale que le fait d'être talonné par un véhicule incite à rouler vite.

Monsieur Herbert déclare que l'intervalle à respecter doit tenir compte de la vitesse pratiquée. Dans le cas de la règle des 2 secondes par exemple, il s'agit de vérifier si ce temps est suffisant, compte tenu de la vitesse autorisée et des distances d'arrêt et de freinage.

Monsieur Degraef signale que les définitions actuelles en matière d'intervalle ne mentionnent aucun lien avec la vitesse.

Monsieur Bruggeman opte également pour la règle des 2 secondes. D'après lui, c'est la plus simple et la plus facile à retenir par tout un chacun.

Monsieur Herbert considère le fait de talonner le véhicule qui précède comme une forme d'agressivité.

Monsieur Van Coillie ne voit aucune objection à ce que le fait de talonner un véhicule soit considéré comme une infraction de la catégorie 4 mais estime néanmoins que la distance doit être contrôlée.

Le Président résume la position de la CFSR. Celle-ci recommande qu'une distance de sécurité suffisante corresponde à un intervalle de deux secondes comme c'est le cas dans de nombreux pays européens tels que la France, les Pays-Bas, la Suisse. La CFSR recommande que le non-respect des distances de sécurité soit catégorisé comme une infraction du troisième degré et le fait de talonner le véhicule qui précède comme une infraction du quatrième degré étant donné que, dans ce dernier cas, nous pouvons parler de la création d'un danger inévitable. Elle recommande également de prévoir un marquage routier adapté qui permette aux conducteurs d'évaluer la distance de sécurité.

8. Transmission de résultats d'analyses récentes:

Monsieur Yvan Casteels présente les statistiques nationales relatives aux accidents corporels pour l'année 2007 telles qu'elles ont été publiées par le SPF Economie (voir annexe).

Il attire l'attention sur la baisse du nombre de décédés 30 jours et de blessés graves en Flandre.

Il souligne également le fait que les accidents les plus graves se produisent la nuit. Monsieur Derweduwen signale que le risque est mesuré par kilomètres parcourus.

D'après Monsieur Herbert, la hausse des prix du carburant incite les gens à rouler moins vite, ce qui pourrait expliquer la baisse du nombre de tués reprise dans le baromètre de sécurité routière du mois de juin. Monsieur Derweduwen précise que ce baromètre sert d'indicateur mais qu'il n'est pas possible de procéder à une analyse univoque de ces données.

Monsieur Dekoster demande si le nombre de tués varie en fonction de la densité de la population. Monsieur Casteels répond qu'une étude est actuellement en cours concernant les différents accidents par province. Il ajoute, à ce propos, qu'il n'est pas évident de tenir compte de tous les facteurs.

Monsieur Herbert s'intéresse aux chiffres qui doivent permettre de savoir où se situent les causes d'accidents. Il se demande s'il existe un endroit, dans une des provinces, qui dépasse toutes les normes en matière d'accidents. Monsieur Derweduwen explique que le baromètre n'est qu'un indicateur. Il ajoute que des analyses détaillées seront effectuées sur la base des formulaires FAC (statistiques officielles).

Monsieur Herbert rappelle que le non-port de la ceinture devrait au moins être considéré comme une infraction du deuxième degré.

M Derweduwen rappelle qu'il s'agissait-là d'une recommandation de la CFSR mais que le gouvernement a décidé de placer cette infraction dans la première catégorie.

Monsieur Bruggeman n'est pas convaincu de la possibilité d'atteindre un taux de port de la ceinture de 95 % à l'avant d'ici 2010. Si l'on veut y arriver, de sérieux efforts restent à faire.

Une discussion a également été menée à propos des sièges-autos qui ne sont pas toujours utilisés et à propos du port de la ceinture à l'arrière.

Monsieur Herbert et les autres membres de la CFSR trouvent inadmissible que certains parents prennent encore régulièrement le risque de ne pas attacher leur enfant en voiture. La mesure d'exception s'appliquant aux grands-parents devrait être revue.

D'après Monsieur Van Coillie, le non-port de la ceinture doit être considéré comme une infraction du deuxième degré. Il estime que les adultes sont assez grands pour savoir s'ils veulent mettre leur vie en jeu mais que les enfants ne sont pas encore capables de décider.

Monsieur De Wilde demande si l'on envisage toujours l'introduction d'un permis à points. Monsieur Derweduwen répond que ceci est impossible tant que le SPF Justice ne disposera pas d'une banque de données centrale des infractions.

Monsieur Ricour signale que cette banque de données facilitera le dépistage des récidivistes.

Monsieur Riguelle présente les mesures de comportement en matière de "vitesse" (voir annexe).

Monsieur Herbert demande si, lors du choix des endroits où sont réalisées les mesures de vitesse, il a également été tenu compte de l'adaptation de l'infrastructure. Monsieur Riguelle

répond que les mesures sont effectuées à un échantillon d'endroits représentatifs mais qu'il n'est pas possible de les choisir à l'avance étant donné qu'il s'agit de rester objectif.

Monsieur Quoirin demande à Monsieur Riguelle pourquoi, pour la Région de Bruxelles, il n'a pas repris de zones à 70km/h. D'après Monsieur Riguelle, ceci est dû au fait que l'on ne sélectionne que des voies à une seule bande de circulation et qu'à Bruxelles, la vitesse sur ce type de voies est généralement limitée à 50 km/h.

Madame Dupont présente les mesures de comportement en matière d'alcool (voir annexe).

Monsieur Machtelinckx présente les résultats du GT Trafic lourd et signale que la Belgique est le seul pays qui applique une interdiction permanente de dépasser. Celle-ci sera de préférence remplacée par une interdiction de dépasser modulable.

Monsieur Bruggeman signale que la CPPL n'a pas été invitée à participer aux réunions du groupe de travail. Il se demande si le problème des accès et des sorties d'autoroutes n'a pas été oublié et attire également l'attention sur la composition unilatérale du GT. Monsieur Bruggeman plaide pour une réglementation simple et logique et une signalisation dynamique.

Monsieur Hendrichs présente les activités du GT Simplification routière (voir annexe).

Madame Scheers commente la présentation consacrée aux conclusions du GT Politique criminelle (voir annexe).

10. Conclusions du Président

Le Président parcourt les principaux accords pratiques.

Monsieur Derweduwen transmettra dès que possible le PV décisionnel.

La réunion est clôturée à 17h20.