



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

Réunion du 21 mai 2008 (21)

Présents:

P. Derweduwen, M. Scheers, D. Hendrichs, E. Greif, R. Wagelmans, Y. Loyaerts (avant-midi),
P. Lammar, E. Caelen, M. De Meuter, B. Dehaye, J. Dekoster, A. De Boeck, J. Chiers, F. Herbert,
J. Quoirin, K. Van Coillie

Excusés:

P. Deblaere, L. Van Ausloos, P. Kenis, P. Bertrand, S. Smoos, P. D'haese, T. Dhollander,
R. Steenhouwer, B. Didier, G. Popelier, L. Verkinderen

Invités:

M. Vansnick, F. Toro, M. Collart, K. De Mulder, Y. Mannaerts

Assistent à la réunion (IBSR):

F. Merckx, M. Beeckmans, A. Ben Taouet (secrétariat)

Introduction

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

Il souhaite la bienvenue à Monsieur Marc Vansnick qui représente le Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Monsieur Denis Hendrichs du Service Public Fédéral Mobilité et Transports représente la Vice-présidente Anne Meerkens.

Monsieur Eddy Greif de la Police Fédérale représente Monsieur Paul Deblaere.

Les associations de cyclistes sont représentées par Monsieur Bernard Dehaye du GRACQ. Il remplace Monsieur Patrick D'haese du Fietsersbond. Le Président souhaite la bienvenue aux représentants.

Le Président signale que suite au départ en prépension de Madame Michèle Beeckmans, les modalités pratiques de la Commission seront dorénavant assurées par Madame Amal Ben Taouet, engagée depuis peu à l'IBSR.

Le Président propose de modifier quelque peu l'ordre du jour et de commencer par l'état d'avancement du groupe de travail Education avant d'aborder la présentation et la discussion des propositions de lois de la Commission Infrastructure de la Chambre. L'ordre du jour ainsi modifié est accepté.

Le procès-verbal de la réunion précédente est approuvé moyennant l'ajout de Madame De Boeck à la liste des personnes présentes.

Monsieur Dekoster demande s'il serait possible de faire parvenir plus rapidement aux membres les documents nécessaires à la préparation des réunions. Le Président souligne que l'IBSR fournit un maximum d'efforts en ce sens.

Le suivi des activités des groupes de travail ainsi que la mise en place de nouveaux groupes est commenté.

Monsieur Gilbert Auwaerts dirigera le groupe de travail Formation à la conduite. Ce groupe de travail évaluera la formation actuelle, étudiera la piste d'un éventuel abaissement à 0,2 ‰ du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs novices et analysera la "gradual licence". Le but est de rédiger, avant le congé de novembre, un rapport destiné à la CFSR, de façon à ce que les membres puissent en prendre connaissance en décembre. Messieurs Chiers et Van Coillie et Madame De Boeck souhaitent faire partie de ce groupe de travail. D'après Monsieur Chiers, il pourrait également s'avérer opportun d'inviter VERI, la "Vereniging van Erkende Rijkschool-Instructeurs", qui dispose d'une vaste expertise en la matière. Dans le cadre du groupe de travail Formation à la conduite, Monsieur De Meûter souhaite attirer l'attention sur le fait que la FAB n'est plus indépendante et se dénomme à présent Federdrive. Le Président répond que ceci sera vérifié.

Monsieur Gailly, Directeur général Mobilité et Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports, dirigera le groupe de travail Trafic lourd qui se réunira une première fois avant les vacances. Monsieur Hendrichs signale que Monsieur Gailly a envoyé un courrier officiel à la police fédérale afin qu'elle puisse effectuer elle-même des mesures. Le Président déclare que l'IBSR peut, lui aussi, apporter son soutien à ce groupe de travail, notamment la méthodologie appliquée lors des mesures et autres.

Madame Michèle Guillaume de l'IBSR organisera encore une réunion dans le cadre du groupe de travail Infrastructure. Des indicateurs sont nécessaires pour pouvoir objectiver la situation.

Il reste également essentiel de s'intéresser aux cyclistes et aux piétons via le groupe de travail Usagers vulnérables. Madame Lieve Vermoeren relancera les activités de ce groupe de travail.

Il est suggéré de créer un groupe de travail Deux-roues motorisés. En effet, le nombre de motocyclistes ne cesse d'augmenter et la situation devient urgente. Hans Van Den Broeck de l'IBSR qui était pressenti pour présider ce groupe de travail, quitte l'IBSR. Il s'agit donc de trouver un nouveau candidat à la présidence.

Suivi des recommandations de la CFSR

Résumé des activités de la Task Force du CIMSR

En vue de la préparation du prochain Comité Interministériel pour la Sécurité Routière, la Task Force a mis en place plusieurs groupes de travail, à savoir:

- Un groupe de travail Politique criminelle, chargé du suivi du groupe de travail Politique criminelle de la CFSR, de collecter les chiffres se rapportant aux contrôles et autres, de conclure des accords concernant le nombre de contrôles, etc.
- Un groupe de travail Communication centré sur une politique de communication efficace en matière de sécurité routière et plus particulièrement concernant l'alcool au volant, le non-port de la ceinture et la vitesse inadaptée.
- Un groupe de travail Infrastructure.

Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports dressera l'inventaire de ce qui devrait être régionalisé dans le cadre de la proposition de loi spéciale déposée au Sénat.

Monsieur Herbert souligne l'importance de la communication. Il demande dès lors qu'elle soit largement développée. Il enverra un texte en ce sens à la CFSR.

La prochaine Task Force aura lieu le 4 juin 2008.

Suivi des recommandations de la CFSR par la Commission Infrastructure de la Chambre

Le Président renvoie au tableau reprenant l'aperçu des avis formulés par la CFSR (voir annexe) et donne la parole à Madame Toro. Elle commente la dernière colonne dont l'information provient du site de la Chambre. Pour les propositions de loi ou de résolution qui n'ont pas encore été abordées, aucune information n'est reprise sur le site. Madame Toro tentera d'obtenir de plus amples informations sur l'évolution des textes pour la prochaine réunion de la CFSR. Monsieur Herbert précise qu'il s'agit surtout d'obtenir des informations concernant les avis de la CFSR qui ont été suivis ou rejetés.

Présentation et discussion des propositions introduites par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité

Annnonce des contrôles de police (faisant suite à la question orale n° 4607 de Monsieur Jef Van den Bergh au sein de la Commission Infrastructure de la Chambre)

Le Président donne la parole à Monsieur Greif qui explique brièvement ce qui a suscité le discours concernant l'annonce des contrôles de police.

Une firme gantoise propose l'annonce de ces contrôles comme service GSM. Reste à savoir si ceci est ou non tolérable. L'objectif de la politique criminelle en matière de circulation est d'augmenter le risque de se faire contrôler et d'influencer ainsi le comportement au volant. Ce faisant, il est essentiel que les contrôles soient communiqués et rendus visibles. C'est pourquoi la police fédérale a pris elle-même l'initiative d'annoncer les contrôles routiers. Il s'agit de trouver un bon équilibre dans le cadre de la publicité de ces contrôles. La question cruciale est de savoir si cette publicité ne risque pas plutôt de susciter un comportement d'évitement plutôt qu'un changement d'attitude. Par ailleurs, le service proposé par la firme gantoise est étroitement apparenté aux annonces radio sur les contrôles.

Il n'existe aucune base légale pour interdire l'annonce de ce type de contrôles, si ce n'est l'article 62bis du code de la route qui stipule que certains équipements ne sont pas autorisés dans la voiture. Il s'agit d'appareils permettant notamment de détecter les radars.

En d'autres termes, le code de la route se concentre uniquement sur les équipements permettant de détecter les contrôles de police et non sur le service proposé par la firme gantoise. Difficile donc de gérer le problème dans le cadre de la législation existante. La firme concernée s'appuie sur des annonces officielles diffusées par la police fédérale et sur des messages envoyés par les usagers eux-mêmes. Elle se contente, en d'autres termes, d'offrir à l'utilisateur un concentré de ces informations, comme le confirme Monsieur Wagelmans. La firme gantoise peut donc uniquement être poursuivie pour fraude.

D'après Monsieur Herbert, il existe bel et bien une différence entre la communication des contrôles par les services de police, d'une part, et les communiqués radios sur les contrôles vitesse, d'autre part. Selon lui, la communication ne se fait pas de manière claire. Pour créer un risque subjectif suffisamment élevé de se faire contrôler, il faut également que les gens sachent que, hormis les contrôles annoncés, d'autres seront également organisés sans prévenir. Sans cela, on crée l'impression qu'il n'y a que peu de contrôles. Le Président confirme que ce type de communication est important, tout comme le sont les campagnes de sensibilisation. Un autre problème général est que le nombre de contrôles routiers doit être plus élevé. Monsieur Van Coillie n'est pas tout à fait du même avis que Monsieur Herbert. L'utilisateur est également informé des contrôles de vitesse par le biais des journaux, de la télévision... une diffusion maximale augmente le risque subjectif. Pour les contrôles alcool, l'impact est différent. Monsieur Chiers est moins pessimiste à propos de cet impact: les contrôles alcool doivent être communiqués de manière régulière mais ce sont également les conducteurs qui roulent sous influence qui consultent les messages diffusés par GSM. Cela permet donc d'atteindre le groupe cible.

Monsieur Herbert s'interroge sur la provenance des informations proposées par ce service. On ignore qui prévient la firme d'un contrôle. S'agit-il d'une personne qui l'a réellement vu ? Cette personne transmet l'information en vue de provoquer un comportement d'évitement et non pour augmenter le risque subjectif de se faire contrôler.

Le Président souligne que l'IBSR n'a pas vraiment réagi à toute cette affaire car de telles firmes recherchent justement la controverse. Il vaudrait mieux qu'un groupe de travail se penche sur la question étant donné qu'il s'agit plutôt d'un problème juridique.

Monsieur Greif demande s'il est possible d'analyser l'impact de l'annonce des contrôles sur le risque de se faire prendre. Quels sont les effets générés, d'une part, par une augmentation du nombre de contrôles de vitesse et, d'autre part, par la communication ? Monsieur Van Coillie déclare qu'à l'époque, la Gendarmerie a analysé l'impact de la communication sur le risque de se faire prendre, non seulement aux endroits de contrôle mais également ailleurs. D'après Monsieur Greif, la vitesse diminue effectivement, bien qu'il y ait d'autres variables en jeu dont l'étude réalisée par la police fédérale n'a pu tenir compte. Madame Scheers rejoint la demande de procéder à une étude scientifique. Ces effets seront analysés lors de prochaines mesures. En effet, il est essentiel d'arriver à un bon équilibre entre les contrôles annoncés et non annoncés.

Commentaire des propositions de la FBAA à propos des autocars

Le Président donne la parole à Monsieur Mannaerts, directeur de la Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organismes de voyages (FBAA). Sa présentation traite de propositions dans le cadre de (voir annexe):

- 100 km/h sur autoroutes.
- La suppression de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations.
- La possibilité d'utiliser les couloirs bus.

Suppression de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations

Monsieur Mannaerts ajoute que les autocars se mélangent déjà aux autres véhicules dans le trafic. Pour ce qui concerne la suppression de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations, on note un certain risque mais celui-ci serait très réduit.

Dans le cadre de la suppression de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations, Monsieur Herbert demande si l'IBSR ou la FBAA disposent de données chiffrées à propos des accidents impliquant des bus.

100 km/h sur autoroutes

Madame De Boeck demande de pouvoir disposer d'un aperçu comparatif des exigences techniques auxquelles doivent répondre les anciens et les nouveaux bus. Monsieur Mannaerts déclare que les bus (belges) doivent être contrôlés par le GOCA pour pouvoir circuler à 100 km/h en Allemagne. Par ailleurs, les fabricants procèdent à des tests de tenue de route et une protection contre les objets est placée derrière le chauffeur. Il existe également des normes à respecter en matière de force motrice et puissance de freinage. En Allemagne, on a constaté que les véhicules âgés de six à sept ans répondent aussi à ces normes. Ce type de contrôle y est donc superflu. En Belgique, 99 % des autocars satisfont aux normes.

Monsieur Van Coillie remarque qu'aux Pays-Bas également, les véhicules récemment mis en service doivent respecter une vitesse de 100 km/h. Ici toutefois, c'est la logique inverse qui a été suivie. Des études néerlandaises ont montré que les autocars ne respectaient pas les limitations de vitesse. La législation néerlandaise a donc été adaptée à la réalité. Monsieur Van Coillie craint également que les voitures avec remorque se feroient dépasser par les autocars si ceux-ci peuvent circuler à 100 km/h. Le Président signale que les autocars peuvent être contraints de respecter les 100 km/h via un limiteur de vitesse.

Monsieur Mannaerts déclare que pour être homologué, un véhicule doit obligatoirement faire l'objet d'un examen. Celui-ci ne doit pas nécessairement avoir lieu en Allemagne mais peut également se dérouler au GOCA qui délivre les documents requis. Il existe évidemment aussi des bus homologués avant 2003. Dans d'autres pays, les normes sont respectées et le bus peut donc être contrôlé sur la base des documents de bord.

Monsieur Herbert enchaîne en précisant qu'en Allemagne, les autocars et les autobus sont soumis à des limitations de vitesse différentes (80 km/h et 100km/h). Il demande à Monsieur Mannaerts s'il souhaite que les 100 km/h soient appliqués à ces deux types de véhicules. Monsieur Mannaerts répond par la négative. Il requiert cette limitation de vitesse uniquement pour les autocars, avec une attestation vérifiable par les services de contrôle.

Monsieur Wagelmans renvoie à une réunion des autorités fédérales: en Flandre, le nombre d'accidents impliquant des poids lourds a augmenté de 30 % alors qu'en Wallonie, il a baissé de 25 %. Avant d'envisager une hausse de la vitesse maximale autorisée pour les autocars, il faut attendre le détail des chiffres concernant la Flandre. Monsieur Lammart ajoute que ces chiffres proviennent du baromètre de la sécurité routière de janvier 2008. Cet écart entre la Flandre et la Wallonie doit, en effet, être examiné plus en détail. Monsieur Mannaerts tient toutefois à nuancer ces chiffres. Les statistiques renvoient aux accidents avec des poids lourds alors qu'ici, il est question des accidents impliquant des cars de tourisme. Selon Monsieur Mannaerts, si l'on excepte le grave accident qui a eu lieu à De Pinte, ces véhicules n'ont encore été impliqués dans aucun accident cette année.

Monsieur Greif demande si l'harmonisation voulue par Monsieur Mannaerts concerne uniquement la vitesse ou porte également sur d'autres aspects. Monsieur Mannaerts rétorque qu'il plaide pour un système analogue à celui de la France (harmonisation avec attestation). Monsieur Greif demande de pouvoir disposer de chiffres plus détaillés afin de mieux cerner l'argument sur lequel s'appuie Monsieur Mannaerts pour conclure que cela n'entraîne pas un accroissement des risques. Les chiffres actuels permettent-ils de faire une déclaration représentative en la matière ? Madame Toro déclare que le document repris en annexe commente uniquement les chiffres relatifs à une année spécifique mais qu'il est tout à fait possible de donner un aperçu global des accidents impliquant au moins un autocar.

Monsieur Herbert remarque qu'une uniformisation peut s'avérer intéressante pour le trafic de transit, à condition de ne pas présenter un risque accru. Il s'interroge, par ailleurs, sur l'intérêt économique d'augmenter la vitesse autorisée des autocars de 90 km/h à 100 km/h. Etant donné que la Belgique n'est qu'un petit pays, le gain de temps réalisé sera minime. Pour Monsieur Mannaerts, la principale raison est de simplifier la tâche du chauffeur qui circule souvent à l'étranger. Une uniformisation de la vitesse lui faciliterait la vie. Le Président rappelle l'utilité du limiteur de vitesse pour les autocars.

Monsieur Van Coillie s'interroge sur la fluidité du trafic en cas de vitesse maximale autorisée à 100 km/h. Un autocar qui dépasse un camion roule facilement à 120 km/h. Avec un limiteur de vitesse, la manœuvre de dépassement prendrait donc plus de temps. Monsieur Mannaerts répond que tous les camions n'atteignent pas 90 km/h. En fonction de leur chargement, ils roulent plus lentement et peuvent donc être dépassés plus rapidement.

Le Président demande à Monsieur Greif si les radars automatiques peuvent faire la distinction entre les camions, les autocars et autres, ayant le même volume. D'après Monsieur Greif, ce n'est pas le cas. Ce n'est d'ailleurs pas envisageable à court terme, ce qui rend impossible, pour l'instant, un contrôle par type de véhicule et par volume. Monsieur Chiers demande dans quelle mesure cette question reste prioritaire en cas d'installation d'un limiteur de vitesse. Monsieur Greif remarque que le problème ne concerne pas les 100 km/h pour les autocars mais le contrôle du respect de la limitation à 90 km/h pour les camions qui devient très difficile. Cela dit, si l'on veut augmenter le nombre de contrôles de vitesse, il faut également effectuer plus de contrôles automatiques. Selon Monsieur Vansnick, cela ne devrait pas poser de problème si les camions sont, eux aussi, équipés d'un limiteur de vitesse. Monsieur Greif confirme mais précise que, outre la vitesse, les contrôles portent également sur les volumes des camions.

Monsieur Herbert remarque qu'une politique cohérente ne peut donner l'impression aux usagers que la vitesse des voitures représente un problème prioritaire mais non celle des

camions. Monsieur Van Coillie rappelle que l'on ne peut approuver cette proposition pour les voitures avec remorque. Selon Monsieur Hendrichs, seul le poids de la remorque est pris en compte et non la masse totale. C'est ce qui a été signalé par le groupe de travail « Simplification routière ». Monsieur Herbert conclut que si l'on compare les arguments pour et contre, le point de vue de la CFSR ne fait aucun doute. Par ailleurs, Monsieur Herbert estime que l'argument invoqué par Monsieur Mannaerts – la simplification de la tâche du chauffeur – n'est pas vraiment convaincant. Monsieur Dekoster met en doute l'argument invoqué par Monsieur Mannaerts selon lequel il n'y a pas d'autocars non homologués qui circulent sur les routes belges. Monsieur Chiers confirme.

Madame De Boeck signale que l'impossibilité de contrôler la vitesse à 100 km/h pèse lourd dans la conclusion de la CFSR. Elle pense également qu'il reste encore beaucoup de vieux autocars en circulation, qui transportent des enfants. Monsieur Wagelmans enchaîne en disant que la police n'a jamais prétendu qu'elle n'était pas en mesure d'effectuer des contrôles en la matière. D'après Monsieur Loyaerts, les contrôles sont déjà assez compliqués: il faut déterminer de quel véhicule il s'agit, quelle est la vitesse... Le fait de fixer les vitesses autorisées à 90 km/h et 120 km/h permet d'avoir une situation simple et claire. Il doute également que des autocars circulant à 100 km/h améliorent la fluidité du trafic lors du dépassement de camions. Monsieur Hendrichs estime, lui aussi, opportun de s'en tenir aux catégories 30, 50, 70, 90 et 120 km/h et de ne pas créer de catégorie de vitesse supplémentaire. Dans cette optique, la limitation à 60 km/h pour les camions pourrait être portée à 70 km/h.

Le Président conclut que la CFSR plaide pour un maintien de la vitesse actuelle. En effet, dans un petit pays comme le nôtre, le gain de temps est minime. L'introduction d'une limitation de vitesse à 100 km/h ne servirait d'ailleurs qu'à rendre le code de la route plus complexe. Par ailleurs, les aspects liés aux contrôles sont à prendre en compte.

Possibilité d'utiliser les couloirs bus

Le Président donne la parole à Monsieur Dupriez. Il commente la proposition discutée le 23 mai 2008 en séance plénière de la Chambre (voir document). Le Président estime souhaitable de rassembler les deux amendements en un seul. L'IBSR s'oppose à une généralisation de l'autorisation d'emprunter les couloirs bus.

D'après Monsieur Loyaerts, le but est de simplifier ou de clarifier la situation à l'intention des usagers de la route. Si le gestionnaire de voirie doit placer des panneaux de signalisation tant à l'intention des taxis que des bus et autres, sa tâche devient compliquée. Le risque est d'ailleurs que le trafic lourd, les voitures, les cyclistes... soient amenés à circuler sur une seule voie. Monsieur Van Coillie ne partage pas ce point de vue. D'après lui, l'important est que l'usager de la route connaisse mieux les règles de circulation. C'est pourquoi il demande d'accorder de l'attention à la formation à la conduite. Monsieur Dehaye tient à souligner certains points. Il signale avant tout qu'à l'origine, les cyclistes ont été dirigés vers des pistes cyclables séparées pour des raisons de sécurité. En outre, les 50 derniers mètres avant le feu de signalisation, le bus et le cycliste roulent à peu près à la même vitesse. Enfin, les chauffeurs de bus sont formés pour anticiper la présence de cyclistes sur les bandes bus et non celle de cyclomotoristes.

Monsieur Herbert estime qu'il faut également invoquer des arguments écologiques visant à limiter les transports individuels et donc à prendre plus souvent le bus. Il demande si, en

dehors de Londres – où le nombre d'accidents a diminué de 11 % à la suite d'un usage accru des couloirs de bus – on dispose encore d'autres données concernant des villes appliquant ce type de mesures. Moins de voitures et plus de personnes empruntant le bus permettrait de réduire le nombre d'accidents. Monsieur Dupriez déclare qu'il existe d'autres chiffres qui montrent que, si plus de personnes prenaient le bus, le nombre d'accidents diminuerait de 7 %.

Monsieur De Meûter a quelques remarques concernant la discussion en cours. Ainsi, il est en faveur d'une formation des chauffeurs de bus mais qu'en est-il de la formation des cyclistes qui circulent dans les bandes bus ? Monsieur De Meûter est aussi dérangé par le fait que l'amélioration de 11 % enregistrée à Londres est considérée comme non pertinente. Même si un usage accru des bandes bus n'entraîne pas une augmentation de la sécurité routière, il permet peut-être d'améliorer la mobilité. Monsieur de Meûter s'interroge toutefois sur le fait d'autoriser les motocyclistes dans les couloirs bus, où les bus peuvent circuler à contresens. Il se demande également pourquoi les vélomoteurs ne sont pas autorisés sur les bandes bus alors qu'ils ne roulent pas plus vite ou même plus lentement que les cyclistes. D'après lui, il n'est pas concevable que les cyclistes ne doivent pas s'arrêter à un feu rouge et les motocyclistes si. Par ailleurs, le texte mentionnerait à un certain endroit que les motocyclistes seraient dérangeants pour les bus. D'après Monsieur De Meûter, ce n'est pas le cas. Pour rappel, la mobilité représente également un aspect important de cette problématique. Monsieur Van Coillie partage l'avis de Monsieur de Meûter concernant l'importance à accorder à la mobilité. Les bandes bus devraient être exploitées de manière plus efficace. Le fait d'y autoriser les motocyclistes améliore la mobilité. Monsieur Dehaye confirme mais ajoute qu'il ne faut pas seulement penser à la mobilité mais également à la santé des usagers, notamment lors des déplacements à vélo. Il veut donc d'abord envisager la situation globale sous tous ces aspects avant de se prononcer.

Le Président précise que le danger réside dans ce à quoi s'attendent les usagers. Le bus est bien visible de par son volume et son poids et les autres conducteurs s'attendent à le voir circuler dans sa bande alors qu'ils sont beaucoup moins préparés à voir des motocyclistes, surtout à cet endroit. C'est principalement pour cette raison qu'il ne faut pas autoriser les motocyclistes sur les bandes bus. Le but n'est pas de viser les motocyclistes.

Le Président attire l'attention sur le fait que la proposition ne concerne pas seulement les transports publics mais aussi privés. D'après Monsieur Greif, les autocars répondent le mieux à la définition de transports publics susceptibles d'entraîner une baisse du nombre de voitures. Il ne voit donc pas pourquoi les taxis - qui ne permettent qu'un transport collectif limité – sont autorisés sur les bandes bus. Monsieur Herbert estime que, dans ce cas, il faut prévoir une réglementation générale applicable à toute la Belgique.

Monsieur Caelen demande comment tout cela va être communiqué aux usagers. Il faudra prévoir de nouveaux pictogrammes. Monsieur Greif estime qu'il s'agit en effet d'examiner, dès à présent, quelles sont les solutions les plus simples et les plus claires en matière de pictogrammes. En fait, l'utilisateur ne devrait pas devoir s'arrêter pour vérifier s'il peut effectivement circuler sur la bande bus. Même si Monsieur De Meûter ne considère pas la circulation des motocyclistes sur les bandes bus comme un problème, Monsieur Greif affirme que la situation sur les autoroutes n'est pas du tout comparable à celle dans le centre-ville.

Le Président signale que l'IBSR pourrait publier une brochure reprenant une série de conseils et de recommandations concernant l'utilisation des bandes bus. Il conclut que la

CFSR est favorable à la proposition visant à autoriser la circulation de cars de tourisme sur les bandes bus, comme c'est déjà le cas pour les cyclistes. Concernant les cyclomotoristes, la CFSR se prononce pour permettre au gestionnaire de voirie de décider en fonction de la configuration particulière de la voirie.

Utilisation du casque de type "Braincap" (faisant suite à la question parlementaire orale n°4475 de Monsieur Jean-Luc Crucke - Commission Infrastructure de la Chambre)

Le Président commente la proposition. La question est de savoir si un casque homologué avant 1992 conserve ou non son homologation. Le Président propose l'interdiction des casques de ce type, étant donné qu'ils ne répondent pas aux normes de sécurité en vigueur.

Monsieur Herbert constate une tendance selon laquelle l'augmentation du nombre de scooters s'accompagne de la réutilisation d'anciens casques. Ce type de casques semble actuellement être à la mode. Monsieur Herbert fait la comparaison avec les anciennes voitures non équipées de ceintures de sécurité. Même si cela reste légal, c'est très dangereux. Monsieur Wagelmans remarque que, depuis peu, les voitures de carnaval ne doivent plus être immatriculées. Pour ce faire, elles doivent toutefois répondre à certaines conditions. Un tel système pourrait également être appliqué au braincap.

Le Président signale que les différents points de vue seront synthétisés.

Présentation et discussion des propositions de lois de la Commission Infrastructure de la Chambre

Le Président propose de discuter des propositions de lois de la Commission Infrastructure de la Chambre.

1. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les capitaines de route encadrant les groupes de cyclistes et de motocyclistes. (doc 52 0656/001)

Le Président donne la parole à Madame Toro. Cette proposition de loi oblige les capitaines de route, au vu des responsabilités qui leur incombent lorsqu'ils encadrent des cyclistes ou des motocyclistes, à apporter la preuve qu'ils ont suivi une formation spécifique. Cette proposition a déjà été commentée lors de la réunion précédente de la CFSR mais celle-ci avait demandé un délai pour pouvoir formuler un avis concluant.

Monsieur Hendrichs attire l'attention sur le fait que, dans le cadre de la formation des capitaines de route chargés d'accompagner des groupes de 15 cyclistes ou plus, on risque de viser des groupes d'amis. Est-ce que 15 personnes n'est pas trop peu pour imposer une formation ? Monsieur Dekoster rejoint ce point de vue.

Monsieur Van Coillie rappelle la proposition du groupe de travail « Simplification routière » de rassembler toutes les formations au lieu de prévoir une nouvelle formation séparée. Monsieur Herbert se demande pourquoi les signaleurs et autres bénéficieraient d'une formation séparée. Pourquoi ne pas autoriser les guides de

mouvements de jeunesse et assimilés à opérer sous ce même statut, de manière à ce qu'ils bénéficient également d'une formation leur permettant d'assumer certaines responsabilités ? Monsieur Dekoster signale qu'il s'agit d'abord de développer la formation avant d'examiner à quelles catégories elle peut s'appliquer.

- ⇒ Le Président conclut que la CFSR attire l'attention des auteurs de la proposition de loi sur le fait que l'obligation pour les capitaines de route d'être en possession de la liste des participants (évoquée dans les développements à la page 3), est une disposition abrogée depuis 2003 (cette abrogation est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004). La CFSR confirme qu'il existe un réel besoin de formation des capitaines de route mais considère que le contenu doit être défini avant de rendre cette formation obligatoire. Cela permettra, par ailleurs, de choisir adéquatement le ou les organisme(s) autorisé(s) à dispenser cette formation, ainsi que les moyens d'évaluation. La CFSR recommande également que cette formation soit obligatoire pour les capitaines de route responsables de grands groupes de cyclistes ou motocyclistes. Toutefois, la CFSR considère que le nombre minimal fixé dans la proposition de loi (à savoir 15 participants) doit être plus élevé. En effet, ce nombre risque d'inclure un groupe familial dont la randonnée est occasionnelle et, dès lors, de l'en interdire si aucun de ses membres n'a suivi la formation. La CFSR annonce enfin que le groupe de travail "Simplification routière" va rapidement formaliser sa recommandation concernant l'uniformisation des différents statuts des capitaines de route.

2. Proposition de loi modifiant la réglementation en vue de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs et d'instaurer le permis de conduire pour les conducteurs de cyclomoteurs. (doc 52 0697/001)

Cette proposition de loi introduit une disposition similaire aux propositions 0149/001 et 0459/001 en matière d'immatriculation et une nouvelle disposition portant sur l'obligation, pour les cyclomoteurs de classe A, d'être titulaires d'un permis de conduire.

Le Président fournit quelques statistiques concernant les accidents impliquant des cyclomoteurs. Ainsi, on recense plus d'accidents mortels avec des cyclomoteurs de classe A qu'avec des cyclomoteurs de classe B. Monsieur Dekoster remarque qu'il s'agit là d'une interprétation officielle, due au fait que bon nombre de cyclomoteurs de classe A sont immatriculés comme cyclomoteurs de classe B.

Monsieur Quoirin signale que la vitesse n'est pas la seule cause d'accidents impliquant des cyclomoteurs mais que la connaissance du code de la route joue également un rôle. En effet, les conducteurs d'un cyclomoteur de classe A n'ont pas passé de permis ni suivi de formation. Monsieur Greif estime qu'il faut peut-être voir les choses dans un contexte plus large et oser se demander si la classe A a encore un sens ? Monsieur Herbert se demande si les Pays-Bas font également la distinction entre les différents cyclomoteurs. D'après Monsieur Hendrichs, il serait peut-être utile de prévoir une classe pour les personnes qui doivent être mobiles mais qui ne peuvent pas obtenir de permis. Selon Monsieur Caelen, ceci peut être résolu par le biais des cyclistes. Monsieur Quoirin estime que la suppression de la classe A poserait moins de problèmes, sur le plan législatif, que le fait d'imposer un permis à cette classe.

Monsieur Herbert demande s'il n'y a pas de différence au niveau des primes d'assurances. Le Président suppose que si, mais il s'agit de vérifier si c'est effectivement le cas.

Monsieur Van Coillie demande si le principe des droits acquis est d'application ici. Si vous roulez avec un cyclomoteur de classe A sans permis, s'agit-il d'un droit acquis pour la vie ? D'après Monsieur Herbert, le groupe de jeunes bénéficiant de ce droit disparaîtra avec le temps étant donné qu'à partir d'un certain âge (environ 18 ans), ils commenceront à conduire un autre véhicule.

- ⇒ Le Président conclut que, concernant l'immatriculation, la CFSR remet de nouveau un avis positif et renvoie la Commission Infrastructure à l'argumentation qui avait accompagné l'avis positif rendu sur les textes 0149/001 et 0459/001 (réunion du 18 février 2008). Concernant la disposition qui demande de supprimer l'exception selon laquelle les conducteurs de cyclomoteurs de classe A sont actuellement dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un permis, la CFSR rappelle que si les cyclomoteurs de classe A étaient généralement conformes aux prescrits légaux (et n'étaient donc pas trafiqués), l'obligation de l'obtention du permis de conduire pour cette catégorie ne s'imposerait pas. Selon les données d'accidents transmises par l'IBSR (cf. annexe), le nombre d'accidents impliquant un cyclomoteur de classe A est relativement équivalent au nombre d'accidents impliquant un cyclomoteur de classe B. Par contre, le nombre de tués est jusqu'à deux fois plus élevé pour les cyclomoteurs de classe A, comparativement au nombre concernant ceux de classe B. Les risques liés à la conduite d'un cyclomoteur de classe A semblent donc plus élevés.
- ⇒ La CFSR considère que l'obligation généralisée de l'obtention du permis de conduire permettrait d'annuler l'intérêt de trafiquer les cyclomoteurs de classe A. Toutefois, il serait utile de vérifier si, sur le plan législatif, il ne serait pas plus simple et plus rapide de supprimer la classe A plutôt que d'imposer le permis à cette classe. En effet, la différenciation entre les deux classes n'aurait plus raison d'exister. A cet égard, la CFSR souligne la nécessité de promouvoir l'utilisation de vélos à assistance électrique (dont les performances seraient similaires à celles d'un cyclomoteur de classe A) pour les personnes qui ne seraient pas en mesure de passer et/ou de réussir l'examen à la conduite (raison sociale au maintien d'un dispositif de déplacement pour les plus démunis). Si la suppression de la classe A se justifie, la CFSR recommande qu'un délai raisonnable soit fixé afin que les gestionnaires de voirie ainsi que les usagers des "véritables" cyclomoteurs de classe A, aient le temps de se préparer aux effets de cette suppression et d'agir en conséquence.

Enfin, en cas d'obligation de l'obtention du permis de conduire, il conviendrait de fixer une date à partir de laquelle tout utilisateur dont la date de naissance serait ultérieure, serait tenu par cette obligation. Cela permettrait de dispenser des utilisateurs plus âgés, dont le risque de "trafiquage" est moindre.

Etat d'avancement des groupes de travail

Etat d'avancement du groupe Education

Le Président donne la parole à Madame Collart et Madame De Mulder, qui présentent les recommandations du groupe de travail Education (voir dossier).

Madame De Boeck demande si toutes les écoles ont accès à un parc de circulation. Le groupe de travail Education dispose-t-il d'un aperçu en la matière ? Madame De Mulder répond que la plupart des zones de police disposent de parcs de circulation mobiles et que l'IBSR possède également du matériel. Il ne faut d'ailleurs pas avoir beaucoup de matériel pour enseigner l'éducation à la circulation. L'IBSR a réalisé une vidéo à cette intention. Monsieur Wagelmans précise que toutes les zones de police ne disposent pas d'un parc de circulation. Il demande s'il existe des autorités centrales susceptibles de prêter du matériel. Si l'on attend beaucoup de ces zones, il est normal qu'elles bénéficient du soutien de ces services. Monsieur Greif rejoint ce point de vue. Les provinces et autres ont construit suffisamment de parcs de circulation auxquels un grand groupe d'écoles peut avoir accès.

Monsieur Herbert demande si ces recommandations ont fait l'objet d'une évaluation et si des bonnes pratiques ont été conseillées pour permettre l'échange d'informations. Le Président réplique qu'il s'agit de recommandations émises par un groupe de travail, qui doivent encore être soumises à la CFSR. Dans ce cas, Monsieur Herbert estime que le CIMSR pourrait mettre en place un groupe d'évaluation. Madame Collart déclare qu'il est difficile d'évaluer si l'éducation permet effectivement de réduire le nombre d'accidents de la route. Le groupe de travail a, par ailleurs, échangé de nombreuses expériences. Monsieur Wagelmans remarque que les bonnes pratiques peuvent également être reprises sur le site via le Réseau des Coordinateurs du Trafic.

Monsieur Herbert demande s'il est possible d'établir, chaque année, une liste des affaires à suivre. Le Président précise qu'il s'agit là d'un des huit points d'attention mis en exergue lors des EGSR du mois de mars 2007.

Monsieur Wagelmans se demande ce qu'il adviendra des recommandations du groupe de travail Education si la régionalisation devient un fait. Monsieur Caelen ajoute que ceci poserait un problème au niveau de Bruxelles, étant donné que ce sont deux partenaires francophones qui sont assis autour de la table. D'après Monsieur Hendrichs, la Task Force mise en place pour pouvoir atteindre les objectifs de la CFSR à court et à long terme compte également des ministres régionaux ou leurs représentants.

Monsieur Dekoster signale qu'une réunion intéressante a eu lieu avec la Région wallonne. L'enfant doit suivre une formation et apprendre à maîtriser son véhicule. En Grande-Bretagne, le ministre des transports et le ministre de l'éducation travaillent ensemble. Cela devrait également être le cas en Belgique. Madame Collart signale que le texte doit d'abord passer par le parlement. Une telle réunion ne représente qu'une première étape. Les avis servent plutôt de fil conducteur. Aucune démarche officielle n'a encore été entamée.

Monsieur Van Coillie estime qu'il faut également prévoir une formation à l'intention des enseignants. Madame De Mulder répond que ceci a déjà été stipulé dans les recommandations générales.

La CFSR marque son accord sur les recommandations générales du groupe de travail Education et sur les recommandations destinées à la Région flamande et à la Région wallonne.

Le Président signale que les conclusions seront transmises au Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

Discussion des propositions 0702, 0713 et 4-500/1

Le Président propose de commenter les propositions de lois 0702, 0713 et 4-500/1.

3. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne la circulation des cyclistes aux carrefours équipés de signaux lumineux. (doc 52 0702/001)

Le Président donne la parole à Madame Toro. Cette proposition de loi autoriserait le cycliste à tourner immédiatement à droite lorsque le feu est rouge ou jaune-orange fixe, à condition qu'il ralentisse et cède la priorité aux piétons qui traversent et aux cyclistes qui le croisent.

Monsieur Hendrichs signale qu'il s'agit d'une mesure compliquée pour les enfants.

D'après Monsieur Herbert, cette proposition permettrait de réduire le nombre d'accidents dus aux angles morts: au moment où le camion tourne, les cyclistes sont déjà partis. Monsieur Van Coillie, pour sa part, ne voit pas l'avantage de cette proposition de loi en termes de sécurité routière.

Le Président souhaite attirer l'attention sur le fait que, pour l'instant, les véhicules motorisés doivent céder le passage aux usagers vulnérables en cas de risque de lésions corporelles. Si le cycliste doit donner la priorité aux véhicules qui le croisent, cela risque de prêter à confusion en cas de communication insuffisante en la matière.

Madame De Mulder demande qu'il soit d'abord procédé à une comparaison avec les chiffres en provenance des Pays-Bas. Monsieur Caelen incite plutôt à la prudence en cas de comparaison avec nos voisins du Nord: outre les passages zébrés, les Pays-Bas disposent également de lignes de canalisation où l'on peut traverser à ses propres risques, lorsque la voie "est libre".

- ⇒ Le Président conclut que la CFSR émet un avis négatif. La CFSR évoque le risque que cette disposition soit interprétée comme une extension de la priorité de droite. Dans le cas d'une adoption du texte, il serait alors judicieux de préciser que le cycliste qui effectue cette manœuvre n'a pas la priorité, ce qui exigerait en outre un important travail d'information et de sensibilisation. La CFSR considère que cette disposition pourrait également créer une situation de conflit qui n'existe pas actuellement et qui comporterait des risques sur le plan de la sécurité routière. A cet égard, la CFSR rappelle que lorsque des dommages corporels sont causés à des usagers faibles (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, passagers, cavaliers), c'est l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 modifiée par la loi du 30

mars 1994 qui est d'application. Cet article prévoit l'indemnisation automatique de l'utilisateur faible, quelle que soit sa responsabilité dans l'accident.

⇒ Tenant compte de l'objectif de simplification, cette disposition aurait l'effet contraire de complexification. D'autre part, le gestionnaire de voirie est en mesure d'œuvrer dans le sens de cette disposition, à l'aide de dispositifs de signalisation permettant aux cyclistes, à hauteur d'un feu, de tourner à droite. En outre, le gestionnaire de voirie peut prévoir une piste cyclable conçue de telle sorte qu'elle permette au cycliste de se diriger vers la droite sans être concerné par les feux de signalisation (pour ce faire, la piste doit amener le cycliste à passer à droite du feu). Cette configuration a déjà été envisagée à certains endroits.

4. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes. (doc 52 0713/001)

Le Président donne la parole à Madame Toro. Lors de la réunion précédente de la CFSR, il avait été proposé de soumettre cette proposition au groupe de travail Trafic lourd. Cette proposition de loi vise à porter de 70 à 80 km/h la vitesse minimale imposée sur les autoroutes. Lors d'une telle disposition, il s'agit toutefois de veiller à ce que certains véhicules lents, actuellement autorisés sur les autoroutes, ne soient pas mis en difficulté. Les véhicules qui ne peuvent atteindre ou maintenir cette nouvelle vitesse minimale sont donc tout simplement exclus des autoroutes par cette proposition de loi.

Monsieur Van Coillie évoque le problème des véhicules qui n'atteignent pas 70 km/h sur autoroutes. La circulation de ces véhicules n'y est, dès lors, pas autorisée. Ceci vaut également pour les véhicules lents au cas où la vitesse minimale est portée à 80 km/h.

Monsieur Caelen déclare que le groupe de travail « Simplification routière » plaide pour le maintien des catégories actuelles à 30, 50, 70 et 90 km/h, sans introduction d'une catégorie supplémentaire à 80 km/h.

Le Président conclut que la CFSR remet un avis négatif et recommande de maintenir la vitesse minimale imposée sur autoroutes à 70 km/h conformément aux articles 21.1 et 21.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. La CFSR signale que l'infrastructure routière belge ne prévoit pas systématiquement de bandes de circulation appropriées aux véhicules lents dans les côtes et que, dès lors, ces véhicules auront beaucoup de difficultés à maintenir la vitesse minimale lorsque le trafic a une densité normale. Par ailleurs, la CFSR rappelle que cette limitation à 80 km/h va à l'encontre de la récente recommandation du groupe de travail « Simplification routière », selon laquelle il serait préférable de faire correspondre autant que possible les limitations de vitesse selon le type de véhicule ou le type de route, à celles des zones (zone 30, 50, 70, 90 et 120).

5. Proposition de loi modifiant l'article 37.4 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, relatif aux véhicules prioritaires qui franchissent un feu rouge. (doc 4-500/1)

Le Président donne la parole à Madame Toro. Cette proposition veut répondre aux protestations des conducteurs de véhicules prioritaires (notamment les pompiers) qui sont régulièrement verbalisés, poursuivis et condamnés pour avoir, en cours d'opération urgente, franchi un feu rouge sans marquer l'arrêt.

Monsieur Hendrichs craint que si cette proposition de loi est entérinée, les véhicules prioritaires en général ne s'arrêteront plus devant un feu rouge. Cela dit, ils gagneraient beaucoup de temps sur les avenues comptant de nombreux feux de signalisation.

Monsieur Van Coillie est contre cette proposition qui, d'après lui, envoie un signal erroné. Monsieur Greif explique l'origine de cette proposition, introduite à la demande des pompiers qui doivent s'arrêter avec des véhicules lourds puis redémarrer. Monsieur Greif est, lui aussi, opposé à cette proposition. Elle permettrait peut-être aux pompiers de gagner du temps mais représente un danger pour la vie d'autrui. Monsieur Herbert demande s'il existe des statistiques concernant les accidents impliquant des véhicules prioritaires. Il s'agit de mettre en balance les intérêts en jeu. Monsieur Greif signale que l'on dispose de chiffres d'accidents relatifs aux véhicules de police. Il invite le groupe de travail Simplification routière à définir clairement ce qui est possible ou non ainsi que les éventuelles exceptions au code de la route qui peuvent ou non être accordées à la police.

Le Président conclut que la CFSR veut d'abord examiner les statistiques d'accidents impliquant des véhicules prioritaires avant de remettre un avis concluant.

Conclusions du Président

Le Président parcourt les principaux accords pratiques.

La proposition de loi relative aux poids lourds aux nez longs est transmise au groupe de travail Trafic lourd.

La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière se réunira à nouveau en septembre 2008. La date de la réunion sera communiquée ultérieurement.

Le Président remercie les membres et clôture la réunion.