

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

Réunion du 14 novembre 2006 (15)

Le Président souhaite la bienvenue aux membres.

Il annonce qu'il n'y a qu'un point à l'ordre du jour, soit la présentation par M. Simon Bekaert de la situation en matière de "simplification de la législation routière" et la mise en place du G.T. Législation pour analyser plus en détail les textes et proposer un rapport qui sera présenté à la CFSR.

Le Président confirme que l'objectif de la CFSR est de présenter un rapport d'évaluation de la sécurité routière au 31/12/05 (statistiques 2005) et de présenter de nouvelles recommandations dans le cadre des objectifs de réduire le nombre de morts de 50 % d'ici 2010.

Ce rapport et les recommandations seront présentés lors d'une nouvelle "Journée Publique pour la Sécurité Routière" qui se déroulera vers le 26 février 2007. Une journée consacrée au lancement du réseau de volontaires pour la S.R. qui sera progressivement mis en place par l'IBSR en 2007 sera probablement organisée la veille, soit le dimanche 25 février 2007.

L'objectif de la Journée Publique sera de mettre à nouveau les objectifs d'amélioration de la sécurité routière en exergue, d'assurer une médiatisation importante et un soutien social pour ces actions, et de présenter les recommandations de la CFSR afin que ces dernières puissent être prises en compte par le gouvernement qui sera constitué à la suite des élections de 2007.

Explication générale sur les projets de texte relatifs à la simplification routière par le représentant du Ministre, M Simon Bekaert. Les membres de la Commission auront la possibilité de poser des questions, sans toutefois entrer dans les détails des différents projets de texte. Les discussions sur le fond se tiendront au sein d'un groupe de travail présidé par Anne Meerkens.

1. Explication par M Bekaert, membre de la cellule stratégique du Ministre de Mobilité

- Lors d'un Conseil des Ministres spécialement consacré à la mobilité en juin, il a été décidé de simplifier le code de la route en diminuant le nombre de signaux routiers.
- Les textes soumis résultent de discussions sur la réglementation routière dans un groupe de travail composé d'experts.
- Les textes ne contiennent pas de dogmes politiques. La seule affirmation politique est le souhait du Ministre et du Conseil des Ministres de mener à bien la simplification au cours de la présente législature.
- La CFSR constitue un panel idéal pour l'examen critique des projets de texte, étant donné que tous les acteurs y sont représentés et que l'expertise juridique et technique y est disponible.
- Le projet de loi introduisant un devoir de prudence général est déposé devant la Chambre.
- Le chapitre traitant des dispositions dépenalisées du "stationnement" a été supprimé dans le projet d'Arrêté Royal. Le groupe de travail au niveau de la cellule stratégique a proposé d'y consacrer un Arrêté Royal spécifique.

- Timing:
 - o réunions des groupes de travail en novembre/décembre 2006
 - o conclusions par la CFSR en janvier 2007
 - o consultation des Régions en février 2007
 - o avis du Conseil d'Etat en mars 2007
 - o publication avant la fin de la législature
 - o entrée en vigueur ultérieure

2. Questions et réponses

2.1 Devoir de prudence général de l'utilisateur fort vis-à-vis de l'utilisateur faible

FH ne retrouve plus ce principe dans les textes soumis, le déplore et demande si le groupe de travail peut en discuter (actuellement, le principe est repris dans le projet de loi introduit, discuté au sein du Parlement).

J. Dekoster et P.J. Bertrand formulent des remarques semblables.

SB dit que ce point peut être discuté, mais ne peut pas dire dans quelle mesure le résultat de cette discussion sera répercuté dans le projet de loi.

Il souligne que, selon les juges de police, cette philosophie du code de la rue peut difficilement être imposée.

Le groupe de travail au niveau de la cellule stratégique plaide pour un devoir de prudence général de tous les usagers, en tenant évidemment compte du mode de déplacement (voir aussi art. 27quater du projet de loi).

KVC est d'accord sur ce point.

FH se réfère au droit de concurrence européen selon lequel une philosophie de responsabilité du plus fort vis-à-vis du plus faible est juridiquement soutenue sans que cela ne pose problème. Il appartient au juge de tenir compte de ce principe général lors de l'interprétation des dispositions spécifiques.

PJB trouve que le projet de texte ne protège pas suffisamment les usagers les plus vulnérables, tels les enfants et les parents.

2.2 Signaleurs

Dans la proposition, l'âge minimal déterminé est de 18 ans. FH demande si, dans le cadre de la sécurisation des abords d'écoles, il est possible de ramener cet âge à 15 ou 16 ans. Ceci s'inscrit dans le cadre de l'éducation routière des jeunes et peut constituer une solution au manque de candidats signaleurs pour les abords d'écoles.

JDK est du même avis et cite quelques villes en Wallonie, ainsi que la ville de Gand, en guise d'exemples.

2.3 Réduction du nombre de signaux routiers

EC demande de prévoir une formation pour le personnel communal qui met en place les signaux routiers.

Le personnel policier qui s'en occupait avant bénéficiait d'une formation spéciale, organisée par le Ministère des Transports.

2.4 Participation des gestionnaires de voiries à l'élaboration des projets de texte

Les trois Associations des Villes et des Communes déplorent ne pas avoir été consultées plus tôt pour participer aux travaux préparatifs. Le représentant de la Région Bruxelles-Capitale émet le même regret.

SB répond que les Régions auront une seconde occasion de donner leur point de vue lors de la procédure de participation officielle au mois de février.

2.5 Dispositions dépenalisées relatives au stationnement

Les Villes et Communes éprouvent quelques difficultés pour faire appliquer les dispositions dépenalisées en matière de stationnement. Ces dispositions manquent dans les textes soumis. Pour la Région de Bruxelles-Capitale aussi, le stationnement est au cœur du problème de la mobilité.

TDS demande s'il est possible de disposer du projet d'Arrêté Royal relatif au stationnement. Les Associations des Villes et Communes ne voient pas l'utilité de discuter du dossier de la simplification routière s'il n'y a pas de solution à la problématique du stationnement, très présente dans les villes et les communes.

SB précise qu'il n'y a aucun changement fondamental. Le texte existant peut toujours être utilisé comme base. Une solution est recherchée afin que les concessionnaires aient accès aux données de la DIV. Une alternative est trouvée pour l'utilisation des cartes de stationnement. Il n'a pas encore été décidé si ces deux points feront l'objet d'un Arrêté Royal spécifique. Le groupe de travail peut prendre une position en la matière.

Comme la discussion sur la réglementation du stationnement pourrait ralentir le fonctionnement du groupe de travail "législation" et que ce sont surtout les communes, les Régions et les services de police qui sont intéressés par cette matière, la proposition est émise de composer un sous-groupe de travail "stationnement", qui rapportera au groupe de travail "législation". L'Association de la Ville et des Communes de Bruxelles-Capitale est prête à s'investir dans le groupe de travail "stationnement".

2.6 Conventions internationales

EC attire l'attention sur le fait que le code de la route existant respecte la structure des conventions internationales de Vienne et de Genève. La simplification proposée s'en écarte, ce qui pourrait compliquer la mise sur pied d'un code de la route européen dans le futur.

2.7 Transports en commun

PJB fait remarquer qu'on ne tient pas compte des transports en commun dans la simplification routière. DH est conscient des problèmes que pose l'application des bandes bus et des sites spéciaux franchissables. Cette question est actuellement à l'étude et peut également être discutée au sein du nouveau groupe de travail.

2.8 Zones à vitesse limitée

L'application de zones à vitesse limitée sera encouragée afin de réduire le nombre de signaux routiers.

Selon MG, la zone 90 n'est pas opérationnelle sur le terrain.

SB fait remarquer que la décision d'appliquer les zones à vitesse limitée sera prise par les gestionnaires de voiries. Il est possible d'instaurer des signes de reconnaissance afin de rappeler la limitation de vitesse aux usagers.

GP est d'avis qu'une signalisation zonale ne constitue pas une simplification. Au contraire, elle complique les choses pour les usagers.

ADB et TD attirent l'attention sur quelques applications réussies à Londerzeel et dans d'autres communes flamandes.

2.9 Textes apparentés

PD demande si l'on a un aperçu de tous les autres arrêtés qui devront être adaptés à la suite des modifications proposées.

2.10 Délais

Plusieurs membres de la Commission, notamment les membres qui siègent dans la Commission en dehors de leurs activités professionnelles, trouvent que le délai pour débattre en détail des propositions est très court.

FH participe aux réunions de la Commission, mais ne sait pas toujours se libérer. En outre, une réunion des états-généraux flamands pour les victimes d'accidents de la route aura lieu au mois de février 2007 et cette réunion demandera aussi beaucoup de préparation.

JDK souligne que les représentants d'associations doivent soumettre certaines propositions à leur association, ce qui est rendu impossible par le délai très court.

Après la décision du Conseil des Ministres au mois de juin, TDS a demandé à participer à l'élaboration des textes. Cinq mois après, il ne reste plus que 5 semaines pour discuter en détail de certaines matières.

Plusieurs membres terminent en soulignant que la procédure proposée témoigne de peu de respect vis-à-vis des membres de la Commission.

2.11 Textes disponibles

KVC demande une version coordonnée de l'Arrêté Royal, dans laquelle les mentions supprimées sont clairement visibles. AM répond que le groupe de travail au niveau de la cellule stratégique s'est encore réuni récemment et qu'une version plus récente de l'Arrêté est disponible.

SB dit qu'un tableau de concordance, ainsi que les observations du groupe de travail d'experts qui a préparé les textes, peuvent être envoyés aux membres du nouveau groupe de travail.

2.12 GT Législation

Mme Anne Meerkens, la présidente de ce groupe de travail, propose les dates de réunion suivantes:

17/11 – 23/11 – 29/11 – 1/12 – 4/12 – 7/12 (après-midi) – 13/12 – 15/12.

Ces réunions auront lieu au City Atrium (bâtiment du SPF) de 10 à 16 h (excepté le 7/12).

Un lunch est prévu avec des sandwiches.

Le 17/11, les points 1, 2 et 3 de l'Arrêté Royal seront discutés. Les dates des réunions suivantes seront confirmées à ce moment-là.

En principe, les membres du groupe de travail ont la possibilité de formuler des remarques jusqu'à la veille de la réunion; ces remarques sont ensuite intégrées dans le texte.

Le texte qui est soumis pour discussion est amendé lors de la réunion du groupe de travail.

Le Président de la CFSR laisse la gestion du groupe de travail aux soins de sa Présidente, mais précise cependant que laisser une intervalle de 3 jours entre 2 réunions n'est pas une façon optimale de travailler.

2.13 Autres groupes de travail

RW insiste pour que le fonctionnement des groupes de travail de la CFSR existants soit coordonné avec les activités du nouveau groupe de travail.

Le Président assure que l'on en tiendra compte.

Des listes sont ensuite distribuées pour que les personnes présentes puissent se porter candidates aux différents groupes de travail.

GT Législation

Sous-GT Stationnement

GT Politique criminelle (après le 24/11)

GT Sensibilisation (après le 24/11)

En principe, la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière se réunira à nouveau vers le 20 janvier 2007 pour décider des différents rapports des groupes de travail et pour approuver le rapport officiel de la CFSR.