

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière

Procès-verbal (projet)

Réunion du 25 juin 2003 (3)

Introduction

Le Président souhaite la bienvenue aux participants et donne la liste des membres excusés.

Il présente Monsieur Jan Pelckmans, membre de l'IBSR qui était détaché auprès du Cabinet de Madame la Ministre I. Durant et qui a rejoint l'Institut où il s'occupera à mi-temps des travaux de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière.

Monsieur P. Kenis ne sachant pas assister à toute la réunion, l'ordre du jour a dû être adapté. On commencera donc par la présentation du rapport du groupe de travail sur les recommandations relatives à la politique pénale en matière de circulation.

Monsieur J. Beckmann, Directeur, vient présenter un rapport de l'ETSC qui sera remis en séance.

Monsieur F. Herbert avait encore apporté quelques corrections au texte néerlandais du dossier "Aide aux victimes" qui avait été envoyé aux membres. Une version modifiée avec corrections apparentes est disponible.

Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 4 avril 2003

A la demande de Monsieur P. Kenis, le paragraphe "priorités 5, 6, 7 et 8" en page 6 a été modifié.

Le texte adapté, avec corrections apparentes, est remis en séance.

Monsieur B. Didier fait remarquer que l'on n'a pas encore modifié dans cette version la dénomination exacte de l'UPEA en néerlandais, à savoir "Beroepsvereniging der Verzekeringsondernemingen".

Compte tenu de ces remarques, le projet de procès-verbal du 4 avril dernier est approuvé.

Intervention de Monsieur K. Van Coillie (Touring)

Monsieur Van Coillie commente une note (distribuée en séance) reprenant différentes propositions et remarques émanant des 3 clubs automobiles et de la Febiac au sujet de la réglementation relative à la sécurité routière.

Le Président souhaite que la commission soit informée des projets de modifications de législation élaborées en réponse à ses recommandations, avant leur approbation définitive afin de pouvoir émettre son avis.

"Vu la spécificité des questions abordées et les limites en terme de personnes disponibles des organes appelés à la composer, la Commission fédérale pour la Sécurité routière n'est pas en mesure d'assurer une présence équilibrée d'hommes et de femmes.

Une dérogation à cette obligation a été accordée conformément à l'art. 2, § 2, de la loi du 20 juillet 1990 par décision du Conseil des Ministres du 28 mars 2003, et ce jusqu'au 31 décembre 2003."

Monsieur Auwaerts signale que l'Administration doit transmettre pour le 30 juin 2003 les points en suspens en vue de la révision de la loi sur la circulation routière.

Il partage toutefois l'avis de Monsieur Derweduwen et signale que la remarque a été faite mais n'a pas obtenu de réponse.

Monsieur F. Herbert fait remarquer que le point de vue des clubs automobiles n'est pas partagé par l'ensemble des membres de la Commission Fédérale.

Le Président conclut que les diverses associations concernées ont le droit de faire des remarques mais elles doivent le faire en leur nom personnel et certainement pas au nom de la Commission Fédérale. Les éventuelles remarques devraient en outre être cohérentes par rapport aux positions et avis défendus en réunion par les intervenants concernés.

Par ailleurs, un représentant des clubs automobiles fait partie du groupe de travail "politique pénale"

Ce groupe doit rapporter à la Commission qui, à son tour, doit émettre un avis qui sera alors transmis au Comité Interministériel pour la Sécurité Routière.

Recommandations du groupe de travail "politique pénale"

Madame M. Scheers signale que le Juge de Police Papaert de Liège a été ajouté aux membres du groupe de travail.

Elle présente la synthèse de la réunion du 18 juin. Il ne s'agit pas de nouvelles recommandations mais bien de la présentation, pour approbation par la Commission, des recommandations remaniées et de quelques réflexions sur la loi du 7 février 2003.

Quatre recommandations concrètes sont soumises.

Recommandation 1 : une banque de données relative aux permis de conduire consultable on-line

En réponse à une question de Madame A. De Boeck, Monsieur P Kenis donne quelques éclaircissements sur la différence entre déchéances, retraits du permis et interdictions temporaires.

Monsieur Herbert demande si les forces de l'ordre savent consulter la banque de données sur le terrain. Il semble que, depuis janvier 2003, ce soit possible.

Cette recommandation a déjà été approuvée lors de la réunion précédente.

Monsieur G. Auwaerts est d'avis qu'une seule consultation de la banque des données (d'après le numéro de plaque par exemple) devrait donner accès à l'ensemble des informations utiles (contrôle technique, assurance, taxe de circulation,...)

Monsieur Didier pense aussi que les forces de police devraient effectivement pouvoir accéder rapidement à ces informations.

La recommandation 1 est approuvée et sera transmise au Comité Interministériel

Recommandation 2 : Rendre effective toute condamnation avec sursis en cas de nouvelle infraction routière

La Commission est d'accord sur le fond et demande d'être plus précis en ajoutant "au moins" à la troisième ligne ("... doit au moins comporter une disposition...")

Recommandation 3 : Instauration d'une transmission digitale des données entre les services de police et les parquets de police

Monsieur G. Auwaerts est tout à fait favorable à la transmission digitale immédiate des données. Il souligne que dans certains pays, la photo de la plaque est immédiatement associée à l'"historique" du véhicule et/ou de son propriétaire.

Cela pourrait alléger la tâche des forces de police et diminuer le risque de diffusion de données erronées. Toutefois, il existe actuellement trois systèmes de transmission digitale des données. Il faudrait donc d'urgence uniformiser les dispositifs de transmission mais cela entraînerait de gros frais.

Recommandation 4 : étude scientifique concernant l'application et l'efficacité de la procédure de constatation de la conduite sous l'influence de drogues

La batterie de tests existants peut être utilisée mais ce n'est pas une obligation. On pourrait essayer de simplifier au maximum la procédure de contrôle afin d'inciter les forces de l'ordre à l'appliquer plus largement.

Monsieur Van Coillie ne juge pas une étude scientifique nécessaire. Il estime que l'on peut se baser sur l'expérience acquise à l'étranger.

Madame Scheers explique qu'il s'agit d'une étude pour la Belgique. Un contrôle "drogue" dure environ une heure par personne (tests + PV) ce qui est incompatible avec l'objectif prévu, à savoir, réaliser 625.000 contrôles par an.

Monsieur Derweduwen pense qu'il faut au moins réaliser une étude sur la fiabilité des appareils de contrôle (ex. : sueur, salive). Ceci est fait dans le cadre de Rosita.

La Commission propose de reformuler la recommandation pour la prochaine réunion, en expliquant plus concrètement ce qu'on envisage.

Les autres recommandations doivent encore être discutées au sein du groupe de travail. Madame Scheers accepte la proposition de Monsieur Herbert de participer au groupe de travail qui traitera de la recommandation 6 "application de conventions européennes".

Dossier 10 : " Aide aux victimes"

Monsieur Herbert développe son texte en détails.

Il semble nécessaire, pour le groupe de travail, de raccourcir les délais d'attente avant le jugement en accélérant les devoirs d'enquête, par exemple.

Plusieurs propositions ont été émises mais Monsieur Herbert pense qu'il faut attendre le résultat de l'enquête menée auprès de ses membres pour dégager les réelles priorités telles qu'ils les perçoivent. Ce sont les différents acteurs qui, après discussion doivent soumettre des propositions concrètes.

Monsieur Derweduwen insiste pour que ces recommandations, précises et concrètes, soient identifiées par code numérique, comme cela a été réalisé pour les autres dossiers.

Le groupe de travail devra donc se rencontrer à nouveau pour finaliser ses recommandations.

Monsieur Draux s'étonne de l'absence, au sein de ce groupe, de représentants de l'ordre des avocats.

Monsieur Herbert explique que, dans un premier temps, on s'est contenté d'acteurs institutionnels ou concrets et qu'il est d'accord pour élargir le groupe mais que l'organisation interne de l'ordre des avocats (décentralisation) rend difficile le choix du bon interlocuteur.

Monsieur Dekoster déplore le manque de formation des membres des forces de police chargés de l'accueil des victimes.

Monsieur Motte réplique que chaque zone de police locale dispose d'une personne "rappelable" 24h/24 mais qu'un effort est effectivement à faire pour leur donner une formation continue d'autant plus qu'ils sont également appelés à fournir un appui méthodologique à la police fédérale.

Ce point sera à débattre en interne entre les forces de police.

Présentation du rapport de l'ETSC " Assessing risk and setting targets in transport safety programmes"

Monsieur Beckmann, qui succède à Madame J. Breen à la tête de l'ETSC, remercie le Président de lui donner l'occasion de présenter leurs objectifs.

Monsieur Auwaerts s'étonne de ne pas voir figurer le permis de conduire parmi toutes les recommandations présentées.

Par ailleurs, les objectifs de la Belgique n'y sont pas repris non plus.

Monsieur Beckmann s'en excuse et explique que les données belges ont été transmises trop tard.

Le Président remercie pour l'exposé et fait remarquer que les objectifs de la Commission Européenne sont très ambitieux et les mesures proposées très bonnes et qu'il serait souhaitable d'organiser un suivi des efforts consentis par les différents états membres.

Exposé de la Région Flamande "Tijdelijke richtingssignalisatie"

En l'absence de Monsieur Rouffaert, Madame Remy introduit Monsieur Patrick Deknudt qui présente un projet de signalisation temporaire de la Région flamande. Il s'agit de fléchages assez précis et codés au moyen de nouveaux panneaux (voir présentation en annexe).

Sans émettre d'avis sur la valeur du système, la Commission est d'avis qu'il est primordial d'uniformiser au maximum la signalisation au niveau fédéral (formes, couleurs,...)

Monsieur Peeters reconnaît que, faute de moyens, la Région wallonne est moins avancée mais il est d'avis que cette question doit plutôt être débattue entre représentants des Régions.

Monsieur Auwaerts signale que le SPF Mobilité et Transports est ouvert aux discussions et suggère la mise en place de groupes de travail.

Le Président estime que le sujet intéresse bien sûr la Commission Fédérale et souhaite que celle-ci soit tenue informée de la concertation des acteurs concernés.

Code de déontologie en matière de publicité pour les véhicules automobiles

Vu l'heure avancée, on passe directement à la discussion du code de déontologie. Monsieur Kaesemans est prêt à répondre aux éventuelles questions.

Ce code a été revu en 2002. Monsieur Herbert apprécie les modifications qui y ont été apportées mais il y a encore des points à discuter.

L'art. 1 § 3 a apporté une nette amélioration à la situation mais l'aspect contrôles et sanctions est encore à discuter.

S'il est certain qu'il faut un mécanisme pour les contrôles, en ce qui concerne les sanctions un mécanisme est plutôt souhaité. La proposition faite d'imposer aux constructeurs pris en défaut de consacrer le même budget que celui de la campagne en cause à la promotion des équipements de sécurité n'a pas été acceptée par Febiac.

Monsieur Derweduwen demande que la Commission soit informée des entreprises qui ont adhéré au code de déontologie, des actions entreprises suite à un constat de violation et des procédures de sanction mises en place.

Ce sont les membres de la section « voitures » de Febiac qui ont souscrit à ce code et qui souhaitent se rapprocher des codes de publicité et réclames afin d'être plus valablement considérés.

Le procédure est d'envoyer un courrier aux firmes pour lesquelles sont publiées des publicités litigieuses, avec rapport au JEP (Jury d'Ethique en matière de Publicité) sur lequel on compte par ailleurs pour mettre en garde les publicitaires.

La Febiac aimerait voir son slogan (priorité à la sécurité) repris dans la loi Amsons.

Des pourparlers ont été engagés à ce sujet mais sont jusqu'ici restés sans conclusion.

La Febiac va, à l'avenir publier un rapport annuel des plaintes reçues avec la suite qui leur aura été donnée.

Monsieur Herbert mentionne encore une publicité dangereuse selon lui qui fait référence à la vitesse d'accélération d'une marque de voitures.

Monsieur Kaesemans réplique que la puissance peut parfois être un facteur de sécurité mais admet qu'il faut peut être le mentionner autrement et parler plutôt de "puissance de reprise" que de "puissance d'accélération".

Les efforts consentis par la Febiac sont, moins souvent que par le passé, parfois anéantis par les journalistes. Monsieur Hougardy rappelle qu'il faut quand même les laisser faire leur travail et que leur rôle est d' "analyser" le produit qu'ils présentent au public.

Des contacts doivent être prévus à ce sujet avec la presse spécialisée.

La Commission pense qu'il serait bon de former un groupe de travail reprenant à la fois des représentants de la Febiac, des représentants des usagers faibles et des membres de la Commission. Le principe est accepté.

Vu le manque de temps, un seul des deux points restant à l'ordre du jour pourra être traité.

Mesures d'attitudes des conducteurs belges

Le président cède la parole à Monsieur VANLAAR qui présente sa note provisoire.

Les mesures ont été effectuées après de conducteurs belges, détenteurs du permis B.

Du point de vue méthodologique et quantitatif, on a dû tenir compte des contraintes budgétaires et limiter l'enquête à cette tranche d'usagers.

Il est certain qu'il serait intéressant de l'élargir aux conducteurs de camions, aux passagers, aux piétons,...)

Toutefois, il faut que le questionnaire ne soit pas trop long et le public-cible est forcément restreint.

Le but serait d'enquêter sur base d'un échantillon de 1.000 personnes par région mais le budget serait beaucoup trop élevé.

Monsieur Van Coillie pense que pour le port de la ceinture notamment, il faudrait interroger également les passagers.

Il lui est répondu que le questionnaire concerne, outre le conducteur, le passager avant.

Monsieur Herbert aurait aimé connaître le degré de "responsabilisation" des conducteurs par rapport à leurs passagers et en particulier vis-à-vis des enfants.

On prend bonne note de ces diverses remarques.

La Commission approuve les modalités des mesures d'attitudes des conducteurs.

Monsieur Vanlaar explique que les résultats de l'analyse de la collecte des données devrait être terminée pour la fin de l'année.

Conclusions

Monsieur Derweduwen remercie les membres pour leur attention et prévoit une réunion pour le mois d'octobre. La date n'en est toutefois pas encore fixée.

Les points à mettre à l'ordre du jour seront :

- résultats des mesures de comportement en ce qui concerne le port de la ceinture
 - résultats de l'étude Sartre 3 qui permettra de voir l'évolution du comportement
 - statistiques d'accidents 2002 (l'INS a enregistré un certain retard dû au fait que de nombreux formulaires d'enregistrement n'ont pas été rentrés à temps mais l'IBSR va insister sur la nécessité d'accélérer la présentation des résultats)
 - présentation de certaines recommandations du groupe de travail "politique pénale" remaniées
 - présentation, pour approbation, d'une version synthétisée du Dossier 10 "Aide aux victimes" avant sa transmission au Comité Interministériel.
 - discussion avec les régions afin d'essayer de définir des indicateurs uniformes du point de vue "infrastructure".
-