

Rapport de la Commission fédérale pour la Sécurité routière du 18/12/17

Présents : Grégory Dekens (SPW), Koen Van Wonterghem (OVK/PEVR), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Jurgen Dhaene (VCLP), Jean-Marc Timmermans (Agoria), Peter Wiels (Assuralia), Gisèle Marlière (NHRPH/CNSPH), Karel Van Coillie (Touring), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Jean-François Gaillet (VIAS Institute), Nathalie Focant (VIAS Institute), Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Deborah Pletinckx (Bruxelles Mobilité), François Bellot (Ministre de la Mobilité), Christophe Leurident (Cabinet Ministre Bellot), Luc Van Ausloos (Collège des Procureurs-généraux), Nathalie Troch (RACB), Laura Gonzalez Schena (RYD), Florine Cuiquet (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque Ramirez (SPF Economie, DG Statistique), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Michaël Reul (UPTR/TLV/Febetra), Patric Derweduwen (AWSR), FOD Mobilité et Vervoer/SPF Mobilité et Transports: Martine Indot, Marc Vansnick, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Anne Vandenberghe.

Excusé : Brulocalis

1. Introduction par Monsieur Marc Vansnick

2. Tour de table : présentation et attentes des membres de la CFSR

- RACB : ils pourront partager, au sein de la CFSR, leur expérience en matière de formations d'aptitude à la conduite. Ils travaillent depuis des années avec des organisations telles que FIA et Touring.
- RYD : ils représentent les intérêts des jeunes et veilleront à éviter les discriminations envers les jeunes sur le plan de la sécurité routière. Ils se réjouissent des échanges d'expérience qui auront lieu au sein de la CFSR.
- Gracq : ils représentent, avec le Fietsersbond, les intérêts des cyclistes, aussi bien du côté francophone que néerlandophone. Leurs attentes au sein de la CFSR : échanges d'expériences en provenance du terrain, contacts et expertise en provenance de l'UE.
- Statbel/NIS (SPF Economie) : traitement des statistiques policières et des bases de données des parquets ; un élargissement des sources et des bases de données en matière de sécurité routière, avec le croisement d'autres bases de données, est en cours.
- VSV : peuvent compter sur une longue expérience en matière d'éducation à la circulation routière et de sensibilisation ; souhaitent, via la CFSR, être mis au courant des projets en cours au niveau fédéral et régional.
- MOW : la "Vlaams huis Verkeersveiligheid" constitue le forum pour tous les acteurs concernés par la sécurité routière ; ils espèrent, via la CFSR, partager des informations et travailler ensemble.
- Febiac : la réglementation relative aux véhicules est de plus en plus souvent européenne et internationale, surtout en ce qui concerne l'homologation. Celle-ci évolue très rapidement et pour pouvoir la suivre il est souvent nécessaire que les autorités, le secteur de l'automobile et les

gestionnaires de l'infrastructure se concertent. Il faut veiller à trouver un bon équilibre entre les règles de circulation, les contrôles, l'infrastructure et les exigences techniques des véhicules, en tenant compte de l'aspect humain : le conducteur.

- FBAA : représente 10.800 chauffeurs ; 3 secteurs : le transport public (les services réguliers), le transport privé (les services réguliers spécialisés (transport scolaire)) et les services occasionnels (autocars). La sécurité routière est un élément très important aussi bien pour les conducteurs que pour les passagers. Le secteur prend aussi, dans ce cadre, les initiatives nécessaires pour améliorer la sécurité routière.

- Voetgangersbeweging : représente les intérêts des piétons au sein de la CFSR et aussi au niveau européen (FEPA). L'importance des piétons ne va faire que croître, surtout dans les villes. Il faut espérer que la réglementation ne portera pas seulement attention aux aspects techniques mais aussi aux aspects de mobilité et à la durabilité. Les sujets qui pourraient être abordés au sein de la CFSR : la problématique de l'obligation d'emprunter les passages pour piétons situés à une distance de moins de 30 mètres dans les zones 30 ; les rues scolaires ; les surveillants habilités ; la pollution de l'air.

- UPTR/Febetra/TLV : les trois organisations ont prévu de siéger à tour de rôle au sein de la CFSR. L'importance du secteur du transport lourd est très grande : 50.000 camions, $\frac{3}{4}$ des kilomètres parcourus en Belgique. Les dossiers qui nécessitent une attention particulière: la problématique de l'angle mort, la concurrence déloyale, la problématique de la surcharge des camionnettes de livraison.

- AWSR : compte tenu des conclusions des Etats-généraux de la Sécurité routière en Wallonie (juin 2017) et de la 6^{ème} réforme de l'Etat, certains sujets prioritaires doivent être discutés au sein de la CFSR. C'est notamment le cas pour les conducteurs sous influence de la drogue, sujet pour lequel le fédéral est également compétent. Pour cette raison, les recommandations de l'AWSR relatives à la drogue au volant ont été transmises au Président.

- Vias : la CFSR peut être le forum d'où pourraient émerger de nouvelles idées pour les futurs programmes de recherche de Vias, notamment des sujets techniques (par exemple, les pneus hiver et l'obligation du casque de vélo pour les enfants). Plusieurs groupes de travail pourraient être constitués au sein de la CFSR et le groupe de travail statistiques (qui est porté par Vias) pourrait y être couplé ; il est nécessaire de coopérer de près avec la Justice et les parquets en ce qui concerne les développements relatifs aux perceptions immédiates, l'alcolock, et les implémentations des nouvelles technologies en Belgique.

- RBC : Bruxelles est confrontée à un nombre croissant du nombre de victimes de la route ; les points d'intérêts concernent l'angle mort, les accidents impliquant des cyclistes et des piétons, les limitations de vitesse avec Isa et le projet Lisa Car, le contexte socio-économique des accidents.

- Centrex : représente les intérêts des hommes sur le terrain dans le cadre de la mise en œuvre de la politique : ces derniers sont confrontés à une réglementation très complexe qui ne facilite pas la mise en œuvre de cette dernière. Par exemple, il y a en Belgique 5 modèles de permis de conduire en circulation. Centrex plaide pour une simplification de la réglementation sur le terrain.

- OVK : l'activité centrale de l'OVK est constituée par l'accueil de parents d'enfants accidentés ; à côté de cela, l'organisation est active en matière de sensibilisation et d'influence sur la politique en matière de sécurité routière. Si la réglementation en matière de véhicule est bien européenne, des initiatives peuvent malgré tout être prises au niveau national, par exemple concernant Lisa Car. L'évolution vers des voitures de plus en plus puissantes, plus grandes et plus agressives est effrayante.

- VAB : un équilibre doit être recherché entre les problèmes de mobilité actuels et la sécurité routière. L'intérêt se porte sur la formation à la conduite et sur le manque de clarté sur le plan réglementaire suite à la 6^{ème} réforme de l'Etat.
- Police fédérale de la route : une coopération renforcée avec tous les partenaires impliqués dans la politique de sécurité routière est essentielle, notamment compte tenu de la capacité limitée de la police de la circulation ; il y a une nécessité de simplifier les règles de circulation. Complexité des plans de sécurité routière (nationaux et zonaux). Intérêt pour le permis à points.
- Commission Permanente de la police locale : l'application des règles de la circulation devient de plus en plus complexe : il existe des règles nationales et régionales, en plus des SAC et des infractions de stationnement dépenalisées; le trafic continue d'augmenter, le transport lourd exige beaucoup d'attention. La complexité des règles et des plans de sécurité zonaux et nationaux ne permettent plus d'y voir clair. La CPPL est Intéressée par le permis de conduire à points. Plaide pour la simplification de la réglementation sur le terrain, en tenant compte des priorités des différents niveaux politiques.
- Agoria : via le groupe de travail «Smart Mobility», le lien entre la technologie et l'amélioration de la sécurité routière est posé, non seulement en ce qui concerne les véhicules, mais aussi en ce qui concerne les infrastructures intelligentes. Fournira une expertise technologique au sein du FCVV.
- Assuralia : sponsorise et soutient, depuis longtemps déjà, toutes sortes d'initiatives qui favorisent la sécurité routière, tant au niveau régional que national. Confirme la complexité mentionnée ci-avant. Exprime le souhait que la sécurité routière devienne une priorité dans les programmes des partis politiques lors des prochaines élections.
- CSNPH : attentes au sein de la CFSR : prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées et plus généralement des personnes à mobilité réduite (PMR: catégorie beaucoup plus large qui inclut toutes les personnes à mobilité réduite, par exemple à cause de l'âge, de problèmes mentaux, sensoriels, ...). le CSNPH souhaite avoir un rôle consultatif et pas seulement « esthétique », au sein de la CFSR. Souhaite prendre connaissance des propositions de modification de la réglementation et donner des conseils dans le cadre des consultations entre le niveau fédéral et régional. Il y a beaucoup d'idées qui proviennent d'acteurs sur le terrain.
- Touring : la législation devient de plus en plus complexe pour l'utilisateur de la route ; plaide pour la simplification du code de la route et sa discussion au sein de la CFSR, mais plaide aussi pour la simplification des différentes réglementations en matière de circulation routière et d'amendes (GAS, infractions dépenalisées et régionalisées). Les droits de la défense de l'utilisateur de la route doivent être garantis.
- Fedemot/FCC/Mag : intéressés par la réduction des limitations de vitesse, par l'aménagement de routes qui « pardonnent », par l'accroissement de la sécurité pour les motocyclistes, l'alignement des campagnes de sensibilisation régionales et nationales ; l'évaluation du permis de conduire de catégorie A (distinction en fonction de la cylindrée) et la formation à la conduite; recherche sur les causes des accidents avec les motocyclistes; l'immatriculation pour les cyclomoteurs et la politique de sécurité routière.
- Collège des Procureurs généraux : la politique pénale porte une attention particulière: 1) aux évolutions récentes de la base de données Mercurius (permis de conduire): le Collège rédige une circulaire en vue d'une saisie uniforme des données ; 2) à la révision des procédures transfrontalières et de l'ordre de paiement; 3) la poursuite de l'amélioration de MaCH en 2018: entre autres, la

production de statistiques; 4) la complexité croissante des procédures pénales et administratives suite à la réforme de l'Etat. L'objectif ici est une politique plus cohérente.

- SPW : attend avec intérêt les consultations au sein de la CFSR entre le fédéral et les régions, en particulier en ce qui concerne le traitement administratif des infractions régionalisées (y compris la vitesse, le contrôle des dimensions et la sécurisation des chargements); intérêt dans le dossier Crossborder; souhaite une meilleure coopération en matière de contrôle du transport lourd (différents organes compétents): tachygraphe, ADR, transport exceptionnel, temps de conduite et de repos; aussi: la mise en œuvre de véhicules autonomes.

3. Intervention Vias : évolutions récentes des statistiques d'accidents de la route

4. Intervention du Ministre

5. Questions/réponses portant sur l'intervention de Vias et sur l'intervention du Ministre

OVK: demande si des données (croisées) sont disponibles sur les accidents entre les cyclistes et les voitures, entre les piétons et les voitures et entre les piétons et les cyclistes.

VIAS: ces chiffres sont disponibles et peuvent être présentés lors d'une prochaine réunion.

GRACQ: existe-t-il différents objectifs (UE) par catégorie d'usagers de la route?

VIAS: non. Mais aussi bien pour les blessés graves que pour les décédés, l'objectif d'ici 2020 est la réduction de moitié.

CSNPH : demande au Ministre d'expliquer quelles suggestions ont été retenues dans la révision du code de la route et lesquelles ne le sont pas (et pourquoi).

Le Ministre et Christophe Leurident : pour le moment, aucune décision politique n'a encore été prise mais la préparation a été menée très largement et de manière approfondie afin d'obtenir un consensus maximal au sein du groupe de travail. Dans tous les cas, des explications seront fournies aux stakeholders pour leur expliquer ce qui a été retenu et ce qui ne l'a pas été.

Le Ministre signale qu'une nouvelle étude de VIAS contient des chiffres alarmants sur les jeunes conducteurs.

Vias : l'étude statistique sur l'interprétation des chiffres est en cours. Il y a un problème car avec le permis de conduire modèle carte bancaire (qui n'est plus valable à vie), on peut confondre la date d'obtention du permis et la date de délivrance du permis de conduire. Cette information doit être clarifiée (date d'obtention/date de délivrance du permis de conduire), sinon on risque d'en tirer des conclusions erronées.

6. Date de la prochaine réunion de la CFSR: lundi 26 février 2018 à 10h00

Points prioritaires à inscrire à l'agenda de cette prochaine réunion :

- La révision du Code de la route
- Etat des lieux juridique Véhicules autonomes
- Préparation des Etats généraux de la sécurité routière 2019 (suggestions sur l'angle d'approche, idées)

Le Président remercie les membres de la CFSR pour leur présence et leur participation.

