

Rapport de la Commission fédérale pour la Sécurité routière du 03/03/20

Présents : André Tourneur (SPW), Geert Popelier en Joni Junes (VAB), Koen Ricour (Police fédérale), Eric Troniseck (Centrex), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Françoise Godart et Marianne Courtois (Bruxelles Mobilité), Laura Gonzalez Shena (RYD), Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque (SPF Economie, DG Statistiques), Stijn Daniels en Freya Sloomans (Vias institute), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Pascal Lammar (Vlaamse Overheid, MOW), Isabelle De Maegt (UPTR/TLV/Febeta), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Roel De Cleen (OVK/PEVR), Bas De Geus (VUB), Eric Caelen (Brulocalis), Vincent Flore (SAT Justice), Peter Wiels (Assuralia), Fiorella Toro et Françoise Guillaume (AWSR), Fod Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports: Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren, Anne Vandenberghe.

Excusés : Bruno Didier (Assuralia), Jean-François Gaillet (Vias institute), Frédéric Maeyens (RACB), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Gilles Dupuis et Luc Van Ausloos (Collège des Procureurs généraux), Michaël Jonniaux (CPPL).

Denis Hendrichs ouvre la séance à 10h15.

1. Approbation du rapport de la réunion du 05/11/2019

Le rapport de la réunion du 5 novembre 2019 est approuvé sans remarque. Il sera publié sur le site du SPF Mobilité et Transports ainsi que les présentations.

2. Présentation du rapport statistique sur les accidents 2018 (Freya Sloomans, Vias institute)

Le Baromètre de la sécurité routière de l'année 2019 semble refléter une évolution négative pour la première fois depuis longtemps, il sera normalement disponible dans son entièreté début mars [il est disponible sur le site web de Vias].

En marge de la présentation, les points suivants ont été discutés :

- Denis Hendrichs (SPF Mobilité et Transports) : l'évolution du risque d'accidents corporels pour 2019 montre une surreprésentation des personnes âgées et des cyclistes. A-t-on une idée des facteurs ? S'agit-il des seniors faisant usage du vélo ? Madame Sloomans indique que les victimes parmi le groupe des personnes âgées constituent principalement des piétons.
- Bas De Geus (VUB) : Y a-t-il une distinction dans les statistiques entre les vélos classiques et les vélos électriques ? Madame Sloomans indique que cette distinction est faite depuis 2017 lors de l'enregistrement des accidents. Lors de la prochaine réunion de la Commission Fédérale, Vias pourra faire une présentation sur le risque par kilomètre parcouru, y compris pour les autres modes de déplacement.

- Roel De Cleen (OVK/PEVR) : Une des diapositives de la présentation parle du risque d'accident par kilomètres parcourus par les véhicules, cet indicateur ne vaut donc pas pour les cycles ? Monsieur Daniels (Vias institute) répond que l'élargissement vers les autres modes de transport est prévu.
- André Tourneur (SPW) constate que pour la Wallonie, les chiffres 2019 ne sont pas bons. La Wallonie n'est pas dans la bonne moyenne européenne. Il souhaite que des solutions soient apportées aux problèmes de sécurité routière que ces données mettent en lumière, notamment en s'inspirant des politiques menées dans les autres pays européens.
- Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond) : il y a une hausse de l'usage des vélos. Il est nécessaire de se pencher sur les statistiques d'accidents impliquant des cyclistes, notamment dans les carrefours et hors des carrefours. Il lance un appel aux autorités pour que soient menées des études axées sur les causes des accidents impliquant des vélos. Monsieur Daniels (Vias institute) indique qu'une étude approfondie sur le comportement des cyclistes et des risques sur rond-points est en cours cette année-ci, comme également une analyse des causes d'accidents des seniors sur des vélos, ainsi qu'une étude axée sur les vélos électriques et speed pedelecs, dont les résultats sont attendus pour fin 2020. Vias institute peut faire un exposé à ce sujet en temps utile.
- Tom Dhollander (Voetgangersbeweging): se demande quelle est la répartition et la gravité des accidents selon le type route. Il serait intéressant de plus en connaître à ce sujet ; où se produisent le plus souvent les accidents avec des piétons: en agglomération ou hors agglomération ?
- Marianne Courtois (Bxl Mobilité) se pose la même question pour Bruxelles – en tant que région atypique - et souhaite une analyse qui fera ressortir les caractéristiques de ces accidents.

3. Étude doctorale sur la sécurité à vélo chez les adolescents (Bas De Geus, VUB)

La présentation porte sur 3 études qui ont été menées par la VUB. Il a été constaté qu'il y avait dans le passé très peu d'études sur les accidents d'adolescents à vélo et sur leur exposition au risque sur les routes. L'analyse a été réalisée en Flandre, en collaboration avec l'université de Gand qui a amené les données SIG.

Il faut être prudent avec les conclusions en ce qui concerne l'infrastructure. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il faut plus de pistes cyclables mais peut être bien concevoir des routes qui obligent les automobilistes à rouler moins vite. A part cela, il est essentiel d'analyser les bases de données des assureurs plus profondément. Ces bases de données sont riches en informations sur les causes des accidents, ce qui n'est pas le cas avec les statistiques de la police.

En marge de la présentation, les points suivants ont été discutés :

- Denis Hendrichs (SPF Mobilité et Transports) remarque que les conclusions de l'étude ne peuvent pas s'appliquer aux autres régions. Des études supplémentaires pour la Wallonie et Bruxelles sont donc nécessaires. Dans les conclusions de l'étude, il est indiqué que l'équipement n'a pas d'effet sur l'accidentalité ? Monsieur De Geus indique que le port du

casque ne diminue pas le risque d'être impliqué dans un accident mais bien sûr la gravité de l'accident sera moindre en portant un casque. Par contre le fait d'être bien visible (avec un bon éclairage et un gilet jaune) diminue clairement le risque d'accident. Une mesure intéressante à envisager pour réduire le risque de conflits est l'interdiction du transport lourd lors des heures pointe, quand les enfants circulent souvent à vélo pour se rendre à l'école. Certains pays européens le prévoient ainsi.

- Werner Dedobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) : le facteur humain constitue le facteur le plus important dans la survenance des accidents (= la distraction). Des actions de sensibilisation sont-elles prévues pour les adolescents ? Monsieur De Geus indique qu'il y a beaucoup d'accidents lorsqu'ils roulent côte à côte, donc à première vue il vaut mieux rouler seul qu'en groupe. Cependant, les groupes sont plus visibles pour les autres utilisateurs des voies publiques. Il faut donc être extrêmement prudent dans les recommandations à donner. Il lance un appel aux régions pour la sensibilisation des jeunes.
- Roel De Cleen : L'éducation routière se termine vers les 12 ans. Ceci constitue une lacune dans le programme de l'enseignement secondaire.
- Anneliese Heeren (SPF Mobilité et Transports) demande quelles sont les conclusions et recommandations par rapport au port du casque. Devons-nous obliger le casque ou pas ? Monsieur De Geus répète que le port d'un casque de vélo ne réduira pas les risques d'accidents mais la gravité de l'accident et les conséquences seront clairement moindres. L'usage d'un bon éclairage et le gilet jaune réduisent aussi le risque. Les cyclistes doivent être conscients qu'ils sont aussi responsables de leur sécurité. Il n'est pas favorable à une obligation du casque, une obligation est un mot négatif et peut entraîner un comportement contradictoire. Il vaut mieux stimuler positivement le port du casque, en rendant bien visible les avantages.

4. Présentation de l'étude sur la somnolence réalisée par VSV et de la campagne "Late Rit/Powernap" (Werner De Dobbeleer, Vlaamse Stichting Verkeerskunde).

A la suite de la présentation, les questions suivantes ont été posées :

- Denis Hendrichs (SPF Mobilité et Transports): y a-t-il un état de nuit biologique à un autre moment de la journée ? Le risque d'accident est de 30% plus élevé si l'on conduit en état de nuit biologique, quid dans d'autres situations en journée (par exemple sur une route monotone) ? Certaines professions (par exemple les chauffeurs professionnels) nécessitent-elles des campagnes de sensibilisation plus ciblées? Monsieur De Dobbeleer indique que cette analyse a étudié l'état de nuit biologique uniquement pour les plages horaires du soir et de la nuit.
- Bas de Geus (VUB) fait remarquer que le message de sensibilisation (café = pas de somnolence) peut être risqué car certaines personnes ne sont pas ou peu sensibles au café. L'absorption de la caféine peut être très différente d'une personne à l'autre. Ceci peut entraîner un faux sentiment de sécurité. Nous voyons également des familles partir en voyage vers les Alpes, en un trajet, parfois pendant la nuit, après une semaine chargée de

travail. Un café n'est pas la solution à ce moment. Monsieur De Dobbeleer indique que c'est clairement la « powernap » (une petite sieste entre 15 et 30 minutes) combinée avec le café qui a les effets les plus positifs, mais ceci vaut spécifiquement pour un trajet tardif (comme cela est clairement indiqué dans la campagne). Au cours de l'été 2018, une autre campagne a été menée pour les longs trajets qui demandent une nuit de sommeil suffisante (une sieste et un café dans ce contexte sont insuffisants) avant de partir en voyage en voiture.

5. Présentation de l'enquête sur la place sur la voie publique des piétons et des cyclistes (Joni Junes, VAB)

L'enquête porte sur diverses mesures infrastructurelles et légales proposées. Le sondage a été lancé uniquement en Flandre et à Bruxelles.

Les points suivant ont été abordés :

- Les personnes interrogées en Flandre sont favorables à accorder plus de place aux cyclistes et aux piétons, cette priorité diffère à Bruxelles, mais aussi bien en Flandre qu'à Bruxelles, la voiture est la moins prioritaire, ce qui est un élément positif. Denis Hendrichs (SPF Mobilité et Transports) dit qu'il est intéressant, pour le SPF, de connaître le niveau d'adhésion sociale sur ces questions (le retour de la base est intéressant : police, usagers...), par exemple dans le cadre de modifications du code de la route.
- Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond) quid des speed pedelec ? Dans une zone 30, la vitesse pose problème. Il est important de toujours bien penser aux conflits de vitesse, les speed pedelecs étant de plus en plus populaires en Flandres. Mais cela n'a pas de sens de les interdire sur les pistes cyclables, uniquement parce qu'ils peuvent rouler plus vite. Alors nous pouvons également interdire les Ferrari sur la voie publique. Il est essentiel que les usagers de la route, speed pedelecs inclus, respectent la limite de vitesse.
- Tom D'Hollander (Voetgangersbeweging) : Il est intéressant de voir un soutien pour la suppression d'une bande de la voie publique afin de donner plus de place aux piétons et cyclistes. Madame Junes dispose de plus de détail à ce sujet.
- Erik Troniseck (Centrex) estime qu'il faut éviter d'avoir un code de la route « à la carte » (avec de plus en plus de catégories spécifiques d'usagers de la route) qui manque de clarté. Les conducteurs de speed pedelecs devraient-ils être classés en fonction de la vitesse pratiquée (comme pour les engins de déplacement motorisés) : parfois cyclistes, parfois conducteurs de cyclomoteurs ?

6. État d'avancement du projet Crossborder (Vincent Floré, SPF Justice)

En marge de la présentation, les questions suivantes ont été posées :

- Isabelle De Maegt (Febetra/UPTR/TLV): pour les personnes morales, la procédure manque de clarté. Il faut contester l'infraction pour ensuite pouvoir indiquer la personne physique. Vincent Floré (SAT Justice) répond que le nouveau site web distinguera complètement les

deux procédures personnes physiques et personnes morales. Il y a eu des enquêtes vers les entreprises (petites, moyennes, grandes), notamment le secteur du transport lourd. Ceci a donné bon nombre de points d'amélioration.

- Geert Popelier (VAB): concernant l'ordre de paiement : cela s'applique-t-il aux infractions en matière de stationnement? Pour tous les pays ou sur base d'accords bilatéraux? Vincent Floré (SAT Justice) répond que la directive européenne CBE vise 8 infractions routières. Les accords bilatéraux (avec la France et les Pays-Bas) peuvent aussi s'appliquer. Mais ces échanges avec les autres pays européens ne sont pas prévus pour les infractions dépenalisées. Certains pays, comme la France, n'acceptent pas d'exécuter les sanctions pour les infractions dépenalisées ou administratives.
- Eric Troniseck (Centrex): de plus en plus d'infractions sont constatées au moyen de caméras automatisées. Par exemple, le dépassement par temps de pluie et ces infractions ne sont pas visées dans la directive Crossborder. Denis Hendrichs (SPF Mobilité et Transports) précise que le SPF Mobilité et Transports est actif au niveau de la Commission européenne. Pour le Crossborder Enforcement, la Commission a décidé de procéder à une révision de la directive. Le SPF Mobilité et Transports souhaite élargir le champ d'application de la directive et permettre de déterminer l'identité du contrevenant pour toutes les infractions que l'on peut détecter automatiquement (dépassement, charge, stationnement...). Il s'agit cependant d'un long processus et nous ne savons pas si les autres Etats y seront favorables. Une des difficultés majeure consiste à traduire le libellé de toutes les infractions à l'étranger.

7. Débriefing de la 3ème Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (OMS), 19-20 février, Suède (Denis Hendrichs, SPF Mobilité)

Toutes les informations et présentations se trouvent sur le site
<https://www.roadsafetysweden.com/>

Points marquants : le lien entre la sécurité routière et le développement durable très marqué, la collaboration secteur public-privé, la mobilité en voie de mutation (urbaine, plus d'usagers vulnérables, distraction), l'engagement au niveau mondial par la signature de déclaration de Stockholm par 140 pays (pas signée par les USA compte tenu de l'aspect climatique).

8. État d'avancement du projet de révision du Code de la route (Denis Hendrichs, SPF Mobilité et Transports)

Les discussions avec les régions ont repris à la demande du Ministre Bellot.

Les remarques de la région flamande ont été analysées par l'administration et le projet d'arrêté royal adapté en fonction des remarques jugées pertinentes. Aussi vite que possible, des réunions auront lieu avec les 3 régions puis le projet sera envoyé au Conseil d'Etat pour avis.

9. Divers

Denis Hendrichs demande aux membres de la Commission de mettre à jour la liste de leurs représentants.

Il invite les membres à communiquer les points qu'ils désirent présenter lors de la prochaine réunion.

Denis Hendrichs remercie les membres de la commission ainsi que les orateurs et lève la séance à 13h.