



PV de la réunion de la Commission fédérale pour la Sécurité routière du 22 juin 2021

Présents : Georges Gilkinet (Ministre de la Mobilité), Denis Hendrichs, Simon Linsmeau (cabinet Gilkinet), Martine Indot, Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren (SPF Mobilité et Transports), Stijn Daniels, Freya Sloomans, Jean-François Gaillet, Vincent Leroy, Stijn Daniels (Vias Institute), Geert Popelier (VAB), Joni Junes (VAB), Koen Ricour (Police fédérale), Gregory Vandenbulcke-Plasschaert (Police fédérale, DAH), Eric Troniseck (Centrex), Jurgen Dhaene (Police locale CPPL), Véronique Duchenne (CNSPH), Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Alexandre Carlino (Bruxelles Mobilité), Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque (SPF Economie, DG Statistiques), Werner De Dobbeleer (VSV), Vanessa Albrechts (UPTR/TLV/Febetra), Roel De Cleen (PEVR), André Tourneur (SPW), Vincent Flore (SAT Justice), Françoise Guillaume (AWSR), Frédéric Maeyens (RACB), Laurence Willemse (cabinet Van den Brandt), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Anja De Schutter (Collège des Procureurs-généraux), Danny Smagghe (Touring), Johan Chiers (RYD), Johan Van Looy (The New Drive), Koen Van Wonterghem (PEVR), Pascal Lammar (MOW), Chris Vanhee (cabinet Peeters), Veerle Deboeck (FBAA).

Excusés : Michaël Jonniaux (Police locale CPPL), Eric Caelen (Brulocalis), Peter Wiels (Assuralia), Bruno Didier (Assuralia), Karin Genoe (Vias Institute), Erwin Debruyne (VVSG), Xavier Buijs (VVSG), Ambre Vassart (UVCW), , Bruno Didier (Assuralia), Peter Wiels (Assuralia), Gisèle Marlière (CNSPH), Florine Guignet (GRACQ), Jean-Marie Jorssen (Fedemot), Steven Soens (Febiac), Jean-Marc Timmermans (Agoria), Isabelle De Maegt (Febetra), Michaël Reul (TLV), Patrick Westelinck (FBAA), Anne Valérie Debarba (SPW), Benjamin Laureys (NHRPH), Amélie Cardyn (Agoria), Ivan Bruggeman (Police locale/ Centrex).

La Présidente de la CFSR, Mme Martine Indot, ouvre la séance à 9h35.

1) Introduction par le Ministre de la Mobilité, M. George Gilkinet, au sujet des Etats généraux de la sécurité routière (EGSR)

Le Ministre tient à remercier tous les membres de la CFSR pour leur engagement. L'objectif est de sauver des vies en renforçant la sécurité de tous les usagers. Chacun doit pouvoir se sentir en sécurité lors de ses déplacements et cela, quel que soit le mode de déplacement.

Le Ministre est motivé et ambitieux et s'engage à accroître la sécurité routière (vision zéro). Le Ministre invite les membres de la CFSR à participer dans l'organisation des prochains EGSR qui auront lieu au mois de novembre. Il s'agira d'une édition spéciale « anniversaire » qui marquera les 20 ans des EGSR. Depuis leur création, la sécurité routière est devenue une question de société en tant que tel. Cette édition des EGSR se caractérisera par des engagements très complets via la participation et la collaboration des différents niveaux de compétences. Une large participation citoyenne est également prévue.

Nous avons encore de grands pas à faire quant à l'atteinte des objectifs fixés (-50% de tués et de blessés graves en 2030), l'année Covid n'a pas permis de rattraper le retard, en plus elle a impacté fortement notre mobilité. Depuis les +/-1500 victimes mortelles en 2001, nous avons fortement réduit le nombre de victimes de la routes, mais chaque victime reste une de trop.

Le type d'usagers de la route a évolué : le partage de la route doit se rééquilibrer. Pour développer notre stratégie, il est nécessaire de s'appuyer sur des données scientifiques et de développer des indicateurs. Nous devons fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs, parce que mesurer = savoir. Le suivi de l'évolution technologique des

véhicules est aussi très importante mais elle ne suffit pas à garantir une sécurité routière optimale ; il faut donc agir à plusieurs niveaux.

Les mesures et recommandations qui sont proposées visent notamment à lutter contre la distraction au volant, à actualiser le code de la route pour refléter la réalité et de promouvoir une mobilité plus active, concevoir une approche plus structurelle de la récidive persistante, collaborer avec la Justice et l'Intérieur pour lutter contre l'impunité, augmenter le nombre de contrôles, renforcer les synergies entre les régions et le niveau fédéral, impliquer les citoyens car la sécurité routière est une responsabilité collective. La CFSR joue ici un rôle très important. C'est le début d'une nouvelle dynamique à laquelle nous devons tous participer. L'agenda sera chargé jusqu'en novembre : l'ambition est d'aboutir à un plan fédéral mais aussi à un plan interfédéral. La conception de l'action politique du Ministre est la suivante: conseillé par le SPF mais aussi les personnes de terrain, il faut apporter de nouvelles solutions aux nouveaux risques sur base de l'expertise de tous les acteurs présents. Le Ministre remercie les membres de la CFSR pour le temps et l'énergie consacrés à la sécurité routière et pour leur engagement.

2) Evolution des statistiques des accidents

Par Mme Freya Sloomans (Vias institute)

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

- M. Roel De Cleen (OVK/PEVR) : les camions, les bus, les camionnettes sont dangereux pour les autres usagers. Il insiste sur l'importance des enquêtes approfondies pour connaître les causes des accidents. Il y a beaucoup d'accidents unilatéraux, à quoi sont-ils dus (vitesse/infrastructure /...)? L'enregistrement des accidents par la Police devrait être amélioré, et l'accidentologie (et le budget approprié) est une mission pour le niveau fédéral.

- M. Wies Callens (Fietzersbond) : insiste sur les statistiques vélos électriques et speed pedelecs (ils y sont repris comme cyclomoteur depuis 1 an) et rejoint M. De Cleen sur la nécessité d'enquêtes approfondies d'accidentologie (en collaboration avec la Justice et l'Intérieur ; il faut d'avantage de budget) et sur l'amélioration de l'enregistrement des accidents (avec indication des causes d'accidents par la Police et des données anonymisées de la Justice). On le demande depuis une décennie maintenant, mais on a vraiment besoin de d'avantage d'analyses approfondies pour aboutir à un modal shift et pour atteindre les objectifs climatiques.

Madame Sloomans indique pour information qu'une matrice des conflits est en développement actuellement, celle-ci sera publiée sur le site web de Vias.

- M. Erik Troniseck (Centrex) (via le chat): il n'appartient pas à la police et il est souvent impossible de déterminer la cause exacte de l'accident sur place. C'est au juge qu'il revient de déterminer les responsabilités.

- M. Jurgen Dhaene (Police locale CPPL) et Koen Ricour partagent cette opinion.

- M. Koen Van Wonterghem indique dans le chat qu'il appartient à la Police de dresser les circonstances de l'accident dans un PV correctement rédigé (ce qui n'est pas la même chose que de déterminer les causes de l'accident) : "l'agent verbalisateur est le premier juge".

La Présidente explique qu'effectivement, les études sont extrêmement importantes pour déterminer les causes des accidents mais la difficulté majeure réside dans l'accès aux informations qui ne sont pas publiques et arrivent souvent tardivement. Le SPF M&T est pourtant très actif dans cette matière. L'accès à ces données est compliqué, ce qui est confirmé par M. Denis Hendrichs (Cabinet Gilkinet). L'accord du Collège des Procureurs-généraux ou du Procureur est nécessaire pour que Vias puisse utiliser des données judiciaires pour la recherche scientifique ; le SPF

M&T travaille intensivement à la conclusion d'un protocole entre Vias et la Justice à cet égard (notamment en ce qui concerne la récidive).

- M. Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux) : nous ne devons pas oublier que la méthodologie doit s'adapter à la nouvelle législation GDPR (protection des données personnelles). La législation sur la récidive a été modifiée il y a 3 ans. On y travaille avec le SPF M&T, la Justice et Vias institute: cette problématique n'est pas perdue de vue et de nouveaux outils permettant de la recherche scientifique sont en développement.

- Mme Véronique Duchenne (CSNPH) demande si des données existent pour les accidents impliquant des fauteuil roulants? Freya Sloomans répond que cela doit être possible et va le vérifier.

3) Les axes stratégiques dans les plans régionaux

Région wallonne

Par Mme Françoise Guillaume.

En région wallonne, il y a également eu un focus sur la participation citoyenne. Parmi les mesures les plus plébiscitées par les citoyens, il y a la diminution des limitations de vitesse et d'avantage de contrôles.

La Présidente explique que cette présentation montre bien les points communs mais aussi les compétences partagées et propose que les questions soient posées après les deux autres présentations.

Région Flamande

Par M. Chris Vanhee.

Monsieur Vanhee indique quelques axes du nouveau Plan de Sécurité routière 2021-2025 car la présentation et l'approbation de celui-ci au Gouvernement flamand doit encore avoir lieu à la mi-juillet. Il présente l'approche MIA (« mobiliteit innovatief aanpakken »), qui a mené à 37 mesures à implémenter avant la fin de cette législature. Les piétons et les cyclistes sont le fil conducteur du Plan.

Il indique également que la Flandre prévoit de mener cette année une enquête approfondie sur les accidents de vélo.

Région de Bruxelles-Capitale

Par Mme Françoise Godart.

L'écriture de la version draft du nouveau Plan 2021-2030 est en cours, une approbation est prévue pour fin 2021.

En marge des présentations régionales, les questions suivantes ont été posées :

- M. Roel de Cleen (OVK/PEVR) : ce qui est aussi important c'est de diminuer le volume des véhicules (lourds) motorisés en circulation à proximité des usagers doux.

- M. Wies Callens (Fietserbond): on remarque une stagnation des accidents et tués parmi les cyclistes et le focus devrait encore être plus important.

Il propose de séparer au maximum les flux entre les usagers actifs de la route et le trafic motorisé pour réduire proportionnellement les risques. Il propose de faire le focus plutôt sur les « verkeersdaders » plutôt que sur les « verkeerslachtoffers » (il y aura toujours des victimes ; c'est une utopie d'arriver à zéro victime).

M. Chris Vanhee : trouve cette approche philosophique sur les « verkeersdaders » très intéressante, souhaiterait en débattre plus.

Dans le chat, M. Koen Van Wonterghem écrit qu'il vaut mieux parler de « veroorzakers » au lieu de « daders ». M. Stijn Daniels se demande si cela nous amène plus loin de parler de « daders » ou de « veroorzakers ».

- Mme Laurence Willemse (Cabinet Van den Brandt) : l'objectif est d'offrir la possibilité de développer les modes de déplacements actifs à Bruxelles et de l'apaiser avec une pression automobile réduite et donc un risque réduit d'accidents de la route.

La présidente annonce une pause de 10 minutes.

4) Philosophie générale des EGSR 2021

Par M. Simon Linsmeau (cabinet Gilkinet).

Présentation des différents trajets qui vont mener aux EGSR. Les 20 ans de l'initiative des EGSR est un évènement symbolique et fédérateur qui marquera le lancement d'une nouvelle dynamique interfédérale.

Le message clé est le suivant : les EGSR seront le fruit d'un travail collectif du fédéral et des régions, avec une participation citoyenne ambitieuse et des évènements locaux. Un suivi des résultats est prévu après l'évènement ; il y aura un rendez-vous annuel.

5) Canevas du plan fédéral

Par Mmes Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt et Anneliese Heeren.

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

M. Wies Callens (Fietsersbond): se demande comment le niveau fédéral pourra agir en matière de technologie des véhicules. Les questions concrètes ne sont-elles pas plutôt réglées au niveau européen, voire pour l'industrie automobile ?

La Présidente précise que le SPF M&T est aussi présent et actif au niveau européen. Nous essayons de faire entrer en vigueur des directives plus rapidement. Les systèmes d'aide à la conduite sont de plus en plus présents dans les véhicules mais on a remarqué que de nombreux conducteurs ne savent pas comment utiliser ces systèmes. L'objectif est de mieux informer lors de l'acquisition d'un véhicule via les constructeurs automobiles, mais surtout via les concessionnaires.

M. Koen Van Wonterghem (PEVR): il ne s'agit pas seulement des gadgets technologiques "distrayants", mais aussi de la nature (volume, poids, puissance, vitesse de pointe) des voitures que l'industrie impose au marché.

M. André Tourneur (SPW) aimerait attirer l'attention sur le contrôle des véhicules de transport de marchandises ; 35% des conducteurs de poids lourds sur les routes belges sont des étrangers. La Belgique devrait être plus active au niveau européen par rapport au dumping social et à la poursuite des infractions et ne pas relâcher la pression.

La Présidente explique qu'en ce qui concerne le contrôle du temps de conduite et de repos, la Belgique est assez présente au niveau européen et de nouvelles réglementations doivent encore entrer en vigueur en 2025 (le « Mobility package », la version 2 Tachygraphe). Des contrôles sont également effectués aux frontières.

M. Denis Hendrichs (cabinet Gilkinet) précise qu'il y a un lien évident entre le dumping social et la sécurité routière. Ce point n'a pas été repris dans les propositions de recommandations pour les EGSR mais il s'agit d'une préoccupation majeure du Ministre.

Monsieur Geert Popelier (VAB) souhaite qu'une attention particulière soit apportée à la lisibilité des textes du code de la route qui doivent être compréhensibles pour tous ; il faut d'abord rédiger un bon texte réglementaire, et seulement après demander l'avis des experts.

Monsieur Erik Troniseck (Centrex): la simplification de la législation est certainement nécessaire. Il faut toutefois veiller à ne pas utiliser un langage trop simplifié dans les textes juridiques.

Mme Françoise Godart (Bruxelles Mobilité) demande s'il existe une analyse fine des compétences dans le cadre des formations alternatives.

La Présidente répond que le SPF M&T y travaille, mais que la petite équipe ne sera probablement pas en mesure de l'analyser avant les Etats généraux. M. Denis Hendrichs (cabinet Gilkinet) ajoute que ce projet de formation alternative est plutôt pour 2022 et 2023, selon le système choisi (permis à points ou autre).

Mme Françoise Guillaume (AWSR) demande de veiller à ce que les régions soient impliquées suffisamment en amont dans la boucle.

6) Participation citoyenne

Par M. Vincent Leroy (Vias Institute) et M. Johan Van Looy (The New Drive).

Pour la participation aux panels citoyens, M. Wies Callens (Fietserbond) signale que du 6 au 9 septembre, il y a le Velocity Congres à Lisbonne et il demande s'il y a moyen d'adapter les dates afin de pouvoir participer au panel citoyen concernant le partage de la route, qui intéresse fortement les associations des cyclistes.

Ce point sera réglé avec Vias.

7) Rôle de la CFSR

Par Mme Martine Indot, Présidente.

Présentation du rôle actif de la CFSR dans les différentes étapes avant, pendant et après les EGSR.

Les membres demandent s'il y a moyen de recevoir une feuille récapitulative avec la liste de « to do » reprenant les diverses échéances.

La Présidente confirme qu'une invitation pour participer aux panels citoyens sera envoyée prochainement ainsi qu'une liste récapitulative des « to do » avec les échéances.

8) Divers

Il est demandé que la liste des membres effectifs et suppléants soit mise à jour en tenant compte de l'équilibre homme/femme. Cette liste sera envoyée avec les présentations PPT via WeTransfer.

La Présidente remercie tous les participants et lève la séance à 12h40.