

Rapport de la CFSR du 14 octobre 2021

Présents :

Martine Indot, Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt en Anneliese Heeren (SPF Mobilité et Transports)
Simon Linsmeau en Denis Hendrichs (cabinet Ministre Gilkinet)
Stijn Daniels, Wouter Van den Berghe (Vias institute)
Koen Ricour (Police fédérale)
Christèle Maljean (CPPL)
Eric Troniseck (Centrex)
Gilles Dupuis (Collège des PG)
Anja De Schutter (Parquet Limburg)
Geert Popelier (VAB)
Françoise Guillaume (AWSR)
Pascal Lammar (MOW)
Florine Cuignet (GRACQ)
Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging)
Frédéric Maeyens (RACB)
Roel Declen en Koen Van Wonterghem (PEVR)
Werner Dedobbeleer (VSV)
Laura Gonzalez Schena (RYD)
Vanessa Albrecht (Febetra)
Nadia Maniquet (CSNPH)
Sophie Van Den Berghe (Brulocalis)
Françoise Godart (Bruxelles Mobilité)

Excusés:

Peter Wiels en Bruno Didier (Assuralia)
Patrick Westelinck (FBAA)
Ine Herten (VSV)
André Tourneur (SPW)
Nadine Atanassoff (Febiac)
Ben Vanroose (Agoria)
Isabelle De Maegt (Febetra)
Danny Smagghe (Touring)
Juan Roque Ramirez (SPF Economie, DG Statistiques)

1. Ouverture de la réunion

Madame Indot souhaite la bienvenue et parcourt l'agenda ; la réunion est ouverte à 9h45.

2. Courte présentation du trajet de participation citoyenne (Stijn Daniels, Vias institute)

- a. Enquêtes et plateforme web: toute personne qui le souhaitait pouvait remplir une enquête sur la plateforme web All for Zero (les enquêtes ont été récemment clôturées et servent à alimenter le plan d'action fédéral pour la sécurité routière).



Trois enquêtes ont été réalisées sur trois grands thèmes : cohabiter sur la route/comportement à risque/contrôles, sanctions, accompagnement et formation. Environ 5500 enquêtes ont été complétées. La semaine prochaine, un rapport sera publié sur All for Zero.

- b. Panels de citoyens: ils ont eu lieu en septembre 2021 à six endroits différents du pays afin de toucher le plus grand nombre de personnes possible (Anvers, Louvain, Gand, Bruxelles, Liège, Namur).

Les panels ont formulé des problèmes et des recommandations sur l'un des 3 thèmes. Un modérateur et un expert étaient toujours présents. Une introduction synthétique a également été fournie pour expliquer, par exemple, la répartition des compétences (la discussion pendant les panels s'est concentrée sur les matières fédérales).

Question de Mme Nadia Maniquet: connaissons-nous le nombre de personnes handicapées ayant participé aux panels ? Stijn : Non, aucune statistique n'a été conservée à ce sujet (il n'a pas été demandé explicitement si le participant avait un handicap).

Question de M. Geert Popelier: le nombre de répondants était-il suffisant et représentatif ? Stijn : Le nombre de répondants est suffisant pour obtenir une bonne indication de ce qui se passe dans la société, mais statistiquement parlant, il faudrait beaucoup plus de répondants pour être scientifiquement représentatif de l'ensemble de la Belgique.

Question de Mme Françoise Guillaume: l'intention préalable n'était-elle d'obtenir une vue représentative ? Stijn : Non, ce n'était pas le but de cette enquête-ci. Il s'agissait d'une sélection aléatoire. Lorsque Vias effectue, par contre, des mesures comportementales, celles-ci sont bel et bien représentatives.

3. Proposition de plan d'action fédéral (Simon Linsmeau et Denis Hendrichs, cabinet du Ministre)

Denis Hendrichs passe en revue le calendrier qui a été suivi pour l'élaboration du plan. Lors de la CFSR du 22 juin, 7 grands domaines ont été présentés, avec un certain nombre de mesures d'accompagnement. Les commentaires ont été sollicités pour le début du mois de septembre et la version finale du plan vous est maintenant présentée. Les dernières réactions sont attendues pour le 20 octobre au plus tard. La publication du plan est prévue pour la fin octobre.

Une coordination préalable avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice a eu lieu. Il ne s'agit pas seulement de sécurité routière au sens strict ; la mobilité durable et d'autres domaines sont également abordés (il existe de nombreux points tangents). Le contexte de la route a beaucoup changé en peu de temps, avec beaucoup plus d'utilisateurs doux et de nombreuses trottinettes électriques. Il décrit le vaste contexte européen (avec la déclaration de La Valette, les KPI) et international (p. ex. SDG, déclaration de Stockholm) qui a été pris comme point de départ, ainsi que les évolutions dans le domaine de la technologie et les performances de la Belgique en matière de sécurité routière.

Les 32 mesures (dans les 5 grands domaines) sont présentées, suivies des questions par domaine.

Domaine 1: Mieux cohabiter sur la route

Question de M. Roel De Cleen : Il est fait référence aux études concernant les données hospitalières, cette initiative est très utile mais il faut certainement tenir compte du sous-enregistrement. Un accident est souvent étudié sur place par des experts, qu'advient-il de ces données ? Prévoyez un budget maximum pour des recherches approfondies. Martine Indot attire l'attention sur le GDPR et la volonté de permettre le croisement des bases de données. Denis Hendrichs confirme que le SPF et

VIAS travaillent sur ce sujet depuis des années. Le croisement est difficile à établir car il s'agit d'un sujet sensible pour la vie privée ; la police et la justice gèrent ces données (judiciaires). M. De Cleen estime qu'il faut passer à un niveau supérieur. M. Gilles Dupuis répond qu'une autorisation a été donnée récemment pour permettre l'accès à des fins de recherche.

Question de M. Werner De Dobbeleer: Une remise à niveau des connaissances du code de la route lors du renouvellement du permis de conduire est une très bonne mesure. Au niveau régional, des plateformes d'information existent déjà et peuvent être utilisées ici. Martine Indot pense que cette coopération est opportune - bien qu'il ne s'agisse pas d'un examen ou d'une formation, il s'agit juste de rafraîchir les règles. Denis Hendrichs fait référence au plan interfédéral à cet égard.

Question de Mme Florine Cuignet: Une meilleure connaissance du code de la route est nécessaire, par exemple sur la distance de 1,5 m à respecter avec les cyclistes. Le code de la route est trop complexe et c'est contre-productif ; il devrait être plus accessible et simple, y compris pour les enfants (donc plus intuitif). Il y a de plus en plus de trafic motorisé, il faut donc travailler sur moins de voitures lourdes, moins de véhicules de société aussi. Denis Hendrichs n'est pas sûr qu'il y ait un lien entre les voitures de société et la sécurité routière - il pense qu'il n'y a pas d'étude à ce sujet. Mme Cuignet estime qu'il y a bien un impact parce que ces voitures de société sont souvent plus grandes et plus lourdes, et qu'il y a simplement plus de trajets motorisés à cause de ces voitures, alors que sans les voitures de société, ces trajets auraient pu être effectués par des moyens de transport plus durables. Ainsi, pour le GRACQ, il faudrait le mentionner dans le plan d'action fédéral. Selon Mme Indot, la première chose à faire est d'acquérir davantage de connaissances et de données sur ces types de véhicules. En outre, ces véhicules permettent de rajeunir le parc automobile et d'utiliser des technologies plus récentes au profit de la sécurité routière.

Question de M. Gilles Dupuis: Quelle est l'ambition de la réforme du code de la route ? Une révision complète est-elle toujours envisagée ? Dans tous les cas, une bonne coordination est nécessaire avec la justice et la police, car chaque changement nécessite une nouvelle approche sur le terrain, ainsi qu'en matière de politique et de sanction. Denis Hendrichs répond qu'il faudra certainement prévoir un certain temps pour apporter les modifications informatiques nécessaires dans les systèmes de la police (Poloffice/ISLP) et dans la base de données MaCH de Justice. Un certain temps de mise en œuvre (au moins 2 années) est prévu.

Question de M. Eric Troniseck: Le plan doit également suffisamment refléter le fait que les usagers vulnérables de la route se mettent parfois eux-mêmes en danger, par exemple à cause de la vitesse, de l'alcool au volant ou de la distraction. Il existe des comportements qui nécessitent un meilleur contrôle, par exemple les cyclistes qui roulent sans feux la nuit. Concernant la mesure "renforcer la connaissance du code de la route", M. Troniseck précise que la réglementation sur les engins de déplacement est très simple. Le problème provient de nouveaux engins qui ne sont pas considérés comme des "engins de déplacement", par exemple en raison de leur vitesse élevée. La réglementation concernant les speed pedelecs est un peu plus complexe et quelque peu hybride (ils sont parfois considérés comme des bicyclettes, parfois comme des cyclomoteurs). Un rappel des règles est certainement utile, par exemple lors du renouvellement du permis de conduire. Il demande que les permis de conduire délivrés avant le 1/1/1989 soient progressivement transformés en modèle de carte bancaire dès maintenant, sinon il y aura un afflux en 2033. Mme Indot indique que ce point est en cours de traitement et que le cabinet a débloqué un budget pour envoyer une lettre aux détenteurs actuels de permis de conduire avec un modèle de carte bancaire pour renouveler leur permis. Le SPF examine avec le Cabinet comment nous pouvons effectivement pousser les gens à demander un modèle de carte bancaire avant 2033 afin d'éviter les files. M. Hendrichs déclare que les vendeurs d'e-

steps devraient mieux connaître les normes légales ; ce thème sera discuté avec les régions dans le cadre du plan interfédéral (par exemple, les problèmes de stationnement des e-steps sur le trottoir). La réglementation est en effet relativement simple, mais insuffisamment connue ou mal appliquée.

Domaine 2: Rendre les comportements à risque inacceptables

Question de Mme Françoise Guillaume: Les citoyens wallons ont été interrogés sur les comportements à risque qui devraient être punis plus sévèrement. D'une manière générale, les participants se sont montrés très enthousiastes à l'idée de sanctions plus sévères, en particulier lorsqu'il s'agit de lutter contre la récidive. Y a-t-il des expériences à l'étranger ? Denis Hendrichs explique qu'une augmentation de l'amende n'entraîne pas un changement de comportement majeur mais que nous voulons nous concentrer davantage sur le retrait des permis de conduire (en coopération avec le département de la Police et de la Justice) et sur des formes alternatives de formations. Mme Guillaume précise que les bonnes pratiques étrangères doivent être prises en compte. Denis Hendrichs ajoute qu'une étude a récemment été menée pour comparer les pratiques d'autres pays entre elles et avec l'approche belge.

Question de M. Roel De Cleen: Une saisie administrative de 5 jours du véhicule a déjà lieu à Schaerbeek, mais cette saisie et les confiscations plus longues doivent être inscrites dans la loi. Certaines personnes provoquent des accidents mortels, conduisent sans permis de conduire ou en étant déçus, etc. Ces types de mesures sont les plus efficaces car elles ont un fort impact sur la vie privée (selon la devise "frapper là où ça fait mal"). Le cabinet prend note de la suggestion, mais la loi prévoit déjà beaucoup de choses. Eric Troniseck fait valoir qu'il y a toujours un problème avec les coûts administratifs de remorquage et de stockage qui sont élevés et qui sont entièrement supportés par l'État (par opposition aux frais judiciaires qui sont supportés par le contrevenant). Un projet de loi d'il y a quelques années visant à étendre la saisie aux non propriétaires s'est éteint tranquillement ; ceci est confirmé par M. Dupuis. Les raisons de cette situation seront examinées.

Question de M. Gilles Dupuis: Qu'est-il prévu exactement prévu pour les passages à niveau (ferroviaires)? La réglementation est en effet quelque peu dépassée, il s'agit d'un arrêté royal de 1994 qui n'est plus à jour. La réglementation sera-t-elle revue ? Simon confirme qu'une note d'analyse a été rédigée par le SPF Mobilité et Transports mais il n'en connaît pas encore les détails ; il ne peut pas encore confirmer si cet arrêté royal sera revu.

Question de Mme Florine Cuignet: À propos des passages à niveau (ferroviaires). Le document mentionne que la procédure de suppression/ construction des passages à niveau sera revue. Mme Cuignet souhaiterait avoir plus d'informations à ce sujet car la suppression d'un passage à niveau a souvent des conséquences importantes et, dans la plupart des cas, préjudiciables pour les usagers actifs de la route qui sont parfois obligés d'effectuer une déviation importante après les travaux de reconstruction. Parfois aussi cela a comme conséquence de rendre plus difficile l'utilisation du passage à niveau par les personnes à mobilité réduite ou les cyclistes (en raison des dénivellations lorsqu'un pont est construit pour remplacer le passage à niveau). Simon répond que l'objectif est d'éviter que de telles suppressions soient décidées unilatéralement par Infrabel et de s'assurer que les changements soient effectués après consultation de toutes les parties concernées.

Question de Mme Anja De Schutter: La mesure d'immobilisation des véhicules existe: elle est utilisée et pose peu de problèmes. Ce n'est que s'il y a un problème avec la validité du permis de conduire que cela peut être appliqué. La loi sur la circulation routière ne le permet cependant pas si l'utilisateur représente un danger manifeste sur la route. Actuellement, cela peut être puni (ou non) par les autorités locales mais n'est-ce pas quelque chose qui devrait être réglementé d'une manière

homogène dans la loi sur la circulation routière? Mme Indot trouve cette suggestion très intéressante à étudier plus avant dans le cadre de ce plan.

Domaine 3: Contrôles, sanctions, accompagnement et formation

Aucune question n'a été posée à ce sujet.

Domaine 4: Analyse des données et développement des connaissances

Denis Hendrichs indique que Vias publie régulièrement de nouveaux rapports d'études sur son site web, il invite chacun à consulter le site.

Question de Mme Florine Cuignet: il est nécessaire d'avoir de meilleures connaissances, de croiser et de partager les données, il y a un besoin de transparence. Ne serait-il pas utile de voir quelles sont les données qui pourraient être "ouvertes" afin qu'elles puissent être consultées par les associations, etc.

Domaine 5 : Dynamique « All for Zero »

Question de Mme Florine Cuignet: y a-t-il une priorisation des mesures ? Simon Linsmeau déclare que certaines mesures nécessitent plus de temps, plus de travail opérationnel. Mais nous ne pouvons pas forcer les autres parties prenantes, comme la police, à respecter un certain calendrier. Dans une prochaine phase, un calendrier sera établi pour déterminer quand les différentes mesures sont prévues.

Question de M Pascal Lammar: que vise-t-on par les "Actions locales" ? Est-ce mensuel ? Simon Linsmeau répond qu'un appel à projets sera lancé après les EGSR sur base des thèmes inclus dans le plan (par exemple, mieux cohabiter sur la route) et d'objectifs bien définis, avec un jury interfédéral qui sélectionnera les meilleures propositions. Nous envisageons une action par province, soit 10 actions réparties sur l'ensemble du pays. À la fin de l'année 2022, les résultats de ces événements pourront être présentés.

4. Approbation du rapport de la réunion de la CFSR du 22/06

Aucun commentaire n'a été fait. Ce rapport sera publié sur le site web du SPF M&T.

5. Chronologie des travaux relatifs au plan interfédéral (Wouter Van den Berghe - Institut Vias)

Jusqu'à présent, l'accent a été mis sur le plan fédéral, mais il était également prévu d'élaborer un plan interfédéral en concertation avec les régions. Il y a quelques mois, les régions ont été invitées à identifier les domaines prioritaires dans lesquels une coopération est nécessaire. Les contributions des régions sont maintenant intégrées dans le plan, qui s'intitule "All for Zero : une vision partagée pour la sécurité routière en Belgique ».

Le plan sera discuté et expliqué lors des EGSR.

6. Programme des EGSR du 23/11 (Stijn Daniels - Institut Vias)

Le déroulement des EGSR du 23/11 a été brièvement expliqué. Tous les membres de la CFSR sont invités à cet événement.

7. Divers

Simon Linsmeau a rappelé que les membres de la CFSR pouvaient envoyer tout ajout ou suggestion par écrit au plus tard le 20/10.

Mme Indot remercie les participants de leur présence et clôture la réunion à 12h35.