

Rapport de la réunion de la Commission fédérale pour la sécurité routière

Mercredi 24 mai 2023

Présent(e)s : Michèle Coninx (Parquet National de la Sécurité routière), Eric Troniseck (Centrex circulation routière), Koen Ricour (Police fédérale de la route), André Tourneur (SPW), Françoise Guillaume (AWSR), Maarten Matienko (VAB), Lieve Snoeckx (Associations de piétons), Philippe Moreau (Brulocalis), Jean-François Gaillet, Evi Dons et Nina Nuyttens (Vias Institute), Florine Cuignet (Gracq), Steven Soens (Febiac), Johan Chiers (RYD Vlaanderen), Werner De Dobbeleer (VSV), Roel De Cleen (PEVR-SAVE), Alexandre Carlino et Delphine Bachau (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des procureurs généraux), Pascal Lammar et Myriam Adriaensen (MOW), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Benjamin Laureys (CSNPH), Jean-Marie Jorssen (Fedemot), Martine Indot, Pierre-Alexandre Moreaux et Anne Vandenberghe (SPF Mobilité et Transports), Denis Hendrichs et Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet).

Excusé(e)s : Veerle De Boeck (FBAA), Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Frédéric Maeyens (RACB), Geert Popelier (VAB), Jurgen Dhaene (VCLP), Danny Smaghe (Touring), Anneliese Heeren (SPF Mobilité et Transports).

Accueil des participants et ouverture de la réunion à 14h10 par madame Martine Indot.

1) Approbation du rapport de la réunion de la CFSR du 9 mars 2023

A la demande d'un membre de la CFSR, le PV sera renvoyé par e-mail et approuvé par voie écrite. Il sera publié par la suite sur le site web du SPF.

2) Présentation du parquet national de la sécurité routière, par madame Michèle Coninx

En marge de la présentation, qui peut être consultée sur le site web du SPF, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse :

- Eric Troniseck (Centrex): La politique des poursuites sera désormais déterminée par ce parquet. Y aura-t-il également des instructions spécifiques pour la police, par exemple sur l'interprétation de certaines sanctions ?

Michèle Coninx (Parquet de la SR): En effet, mais nous n'en sommes qu'aux premières étapes, il est trop tôt pour aborder ce sujet. Nous devons en effet tracer une ligne unique, afin de parvenir à une plus grande uniformité dans les décisions et la mise en œuvre. Dans certains domaines, il n'y a pas de discussion et tous les parquets travaillent plus ou moins de la même manière, mais pour d'autres thématiques, c'est plus difficile. Il existe également une certaine confusion quant à l'approche, par exemple, des amendes SAC, qui sont désormais traitées différemment dans les centres de traitement régionaux, ce qui n'est évidemment pas le but recherché. Il est également essentiel que le nouveau parquet fonctionne de manière entièrement numérisée et qu'il n'y ait plus de travail sur papier.

Supplément de Gilles Dupuis (Collège des PG): Le travail de révision des circulaires est certainement déjà en cours, dont celle sur les PI et celle sur les ordres de paiement. Une nouvelle circulaire est prévue sur la poursuite des infractions visées à l'article 67ter.

- Jean-François Gaillet (Vias) : Est-ce que la directive Crossborder est déjà applicable dans les 27 pays européens ? Quelle est la situation du Royaume-Uni ?

Michèle Coninx (Parquet de la SR): Pour les certificats étrangers il n'y a pas pour l'instant de système univoque entre les 27 pays mais nous espérons avancer au cours de cette année. Le but est d'avoir plus de coopération entre les pays. Pour l'instant nous traitons les certificats étrangers entrants des Pays-Bas et de l'Allemagne.

Martine Indot (SPF M&T): L'échange de données entre tous les états membres a lieu depuis des années, à part cela nous avons un échange plus étendu avec les Pays-Bas et la France dans le cadre des accords bilatéraux. La thématique du Cross Border sera abordée plus en détail dans la présentation (prévue à l'ordre du jour) de Anne Vandenberghe.

Ajout de Anne Vandenberghe : Les échanges automatisés avec le Royaume-Uni ont été arrêtés suite au Brexit.

3) Projets récents de Vias Institute

a) Greenpark, par Evi Dons

En marge de la présentation, qui peut être consultée sur le site web du SPF, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse :

- Maarten Matienko (VAB): VAB sait également que le prix d'achat est décisif pour les consommateurs. En outre, l'autonomie de la voiture électrique est essentielle. La plupart des acheteurs intéressés souhaitent une autonomie d'au moins 300 km. Pour cela, il faut une batterie de 60 kw/h, ce qui implique un prix élevé. Pour les véhicules d'occasion, la fiabilité de la batterie est un point sensible. Même si le vendeur indique que la batterie est en bon état, c'est là qu'apparaissent souvent des problèmes liés à l'usure, qui ne peuvent être déterminés que par une analyse approfondie. L'acheteur doit être très bien informé de ces éventuels inconvénients. En résumé, les attentes des acheteurs ne correspondent pas à l'offre actuelle.
- Steven Soens (FEBIAC) : Il est vrai que le parc actuel de véhicules électriques se compose principalement de modèles plus grands et plus puissants, souvent utilisés comme véhicules commerciaux. Un surcoût de 30 à 40 % par rapport à une voiture équipée d'un moteur à combustion classique n'est pas une option viable pour de nombreuses familles. Le marché des voitures électriques en leasing continue de croître, mais il est vrai qu'il existe un écart entre les attentes des acheteurs et le prix demandé. Il n'est pas non plus exclu que le prix continue d'augmenter, car de nombreux coûts doivent être pris en compte (réseau de distribution, investissement dans les stations de recharge, etc.).
- Françoise Guillaume (RW) : La date butoir de 2035, est-elle finalement réaliste ? L'expérience a montré que le grand souci des véhicules électriques, c'est l'autonomie. L'autonomie est faible pour les 100% électrique. Des gens se retrouvent bloqués sur le bord de la route, ce qui constitue un grand risque pour la sécurité routière (p.ex. sur autoroute). Il faudrait rendre plus accessible les bornes de chargement en étudiant bien notre cadre spatial pour que l'accès soit facile et qu'il n'y ait pas trop de file d'attente. Vu les interventions, la diminution de prix pour le citoyen semble peu probable. Un autre point d'attention est l'électrification dans les cités urbaines : comment tout le monde pourra recharger son véhicule si les gens se stationnent le long des rues en ville et pas dans les parkings souterrains ?
- Martine Indot (SPF M&T) : Elle se réjouit que cette thématique de recherche intéresse les membres de la CFSR, même si elle se situe plutôt dans la mobilité durable et pas purement dans la sécurité routière. Nous essayons de varier les thématiques abordées en réunion CFSR. Elle espère que le marché des véhicules électriques pourra évoluer de façon positive pour les citoyens. En théorie, si la demande augmente, l'offre suivra et le prix baissera.

b) Carsafe, par Nina Nuyttens

En marge de la présentation, qui peut être consultée sur le site web du SPF, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse :

- Florine Cuignet (GRACQ) : Se réjouit des résultats de cette étude, qui confirme l'insécurité routière de certains types de véhicules plus lourds, tels que les pickups et SUV. Nous disposons maintenant d'une confirmation objective qu'ils sont plus dangereux pour les utilisateurs faibles. Quelles caractéristiques utilise Vias dans cette étude pour définir le SUV ? L'on tient compte du design et du profil du véhicule ? Et quid du sentiment d'insécurité routière pour un cycliste qui conduit à côté de ce type de véhicule ?
Nina Nuyttens (Vias) : La définition du SUV tient compte de la catégorisation de Statbel. Sur base du modèle, et surtout en fonction de la longueur du véhicule, le modèle est réparti dans une des 5 catégories, allant de petit à très grand. Les capots plus élevés sont effectivement plus dangereux pour la sécurité des usagers faibles. C'est quelque chose à prendre en compte, mais il n'y a jusque à présent pas beaucoup de recherche scientifique à ce sujet.
- Roel De Cleen (PEVR): Félicite les chercheurs et les commissaires de cette étude qui est un complément de connaissance très utile. Il se demande si l'avantage fiscal à l'achat d'un pickup pour les particuliers sera supprimé à Bruxelles et en Wallonie, par analogie avec la Flandre (suppression au 1er janvier 23) ? Il indique par ailleurs qu'il ne faut pas regarder de manière trop unilatérale certaines caractéristiques car cela pourrait produire des évolutions dangereuses. Par exemple, la voiture électrique est en plein essor pour des raisons écologiques, mais peut avoir un impact négatif sur la sécurité routière en raison du poids plus important de ces voitures.
- Steven Soens (Febiac) : Le capot surélevé des SUV n'a pas été introduit à la demande du consommateur, mais en fonction des obligations européennes en matière de construction. Pour des raisons de sécurité, il faut désormais laisser plus d'espace entre le capot et les autres parties du véhicule. Ce n'est pas optimal pour les usagers vulnérables de la route, mais ce n'est pas non plus optimal en termes de consommation et d'émissions de CO2. Par ailleurs, les véhicules modernes sont mieux équipés en systèmes de sécurité active, dont toute une série deviendra obligatoire à partir de 2024, et où la détection des usagers de la route vulnérables avait une place importante lors du développement.
- Martine Indot (SPF M&T) : Le SPF M&T fait le suivi des aspects techniques des véhicules au niveau européen et international et plaide toujours pour des technologies qui stimulent la sécurité routière. Il faut veiller à trouver un équilibre entre la sécurité des occupants et passagers du véhicule et celle de l'opponent. La hauteur des capots comme donnée n'est pas disponible dans la base de données de la DIV, elle provient d'une autre source.
- Maarten Matienko (VAB) : Quel est l'impact de la puissance du moteur sur le risque d'accident ?
Nina Nuyttens : Une augmentation de puissance de 50 kw protège 50 % mieux les occupants, mais l'impact par rapport au conducteur vulnérable est plus important.

4) **Etat des lieux synthétique des projets locaux dans le cadre de « All for zero » (subsides 2023) par Simon Linsmeau (Cabinet de Georges Gilkinet)**

La présentation peut être consultée sur le site web du SPF ; aucune question n'a été posée en marge de la présentation.

15h50 - 16h : pause

5) Présentation de la révision de la directive CBE, par Anne Vandenberghe (SPF M&T)

En marge de la présentation, qui peut être consultée sur le site web du SPF, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse :

- Florine Cuignet (GRACQ): Par rapport aux différentes zones qui sont en discussion dans le cadre de la révision de la directive, il existe quand même un lien sûr avec la sécurité routière ? Elle pense aux zones interdites aux véhicules, qui réduisent considérablement le risque de collision. Qu'en est-il des zones à basse émission?
Anne Vandenberghe (SPF M&T): Plusieurs pays plaident pour que la philosophie de base et l'objectif central de la directive Crossborder reste la sécurité routière. Pour ce qui est des zones à basses émissions, elles ont été prévues pour des raisons de lutte contre la pollution principalement. C'est pour cela que certains pays sont contre leur inclusion. Quant aux autres zones (p.ex. piétonnes, restrictions pour poids lourds), elles peuvent avoir des objectifs multiples (sécurité routière, viabilité, mobilité durable, diminution de la pollution p.ex.). L'accès interdit à des zones restreintes est tout de même une infraction différente par rapport aux comportements à risque tels que la conduite en état d'ivresse ou un dépassement dangereux.
- Eric Troniseck (Centrex): Se demande pourquoi ne pas donner la priorité n'a pas été inclus dans la proposition de nouvelle directive. Quant aux zones à accès restreint, le lien avec la sécurité routière est quand même bien présent si nous pensons par exemple aux interdictions pour les poids-lourds. Ces infractions sont classées dans le troisième degré, compte tenu du danger direct vis-à-vis des usagers vulnérables. Pourquoi ne pas simplement élargir la définition du « use of a forbidden lane », les zones pourraient ainsi figurer dedans à part entière.
Anne Vandenberghe (SPF M&T) : Jusque présent il n'y a aucun pays ayant proposé la priorité. Nous analyserons les raisons qui sont derrière. Quant au « forbidden lane », la Belgique plaide depuis toujours pour un élargissement de cette définition, parce que cette infraction pose problème depuis longtemps. Cet avis a été communiqué au Conseil européen. Il reste encore des discussions à mener autour de la signification des « zones à accès restreint », elles recevaient récemment le dénominateur « zones urbaines », ce qui n'est pas optimal dans le contexte belge, parce que ces zones se situent également en territoire plus rural. Il faut trouver un consensus avec tous les pays membres. Nous avons déjà eu beaucoup de concertations intra-belges, notamment avec les régions, la justice et la police.
Ajout de Myriam Adriaensen (MOW): La discussion au Conseil ne porte donc pas uniquement sur les infractions à reprendre oui ou non dans le scope, mais aussi sur la formulation et la terminologie précise utilisée dans les textes.

6) Présentation de l'évaluation de la réduction de la limite de vitesse de 90 à 70km/h sur les routes hors agglomération en Flandre, par Evi Dons (Vias)

En marge de la présentation, qui peut être consultée sur le site web du SPF, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse :

- Martine Indot (SPF M&T): Informe auprès des représentants de MOW comment les résultats de l'étude ont été accueillis.
Pascal Lammar (MOW): Il était naturellement fort positif sur le fait que la diminution de la vitesse ait vraiment mené sur ce type de route à une réduction claire du nombre d'accidents et de leur gravité, et encore plus pour ce qui est de l'effet sur les tués et blessés graves.

- Florine Cuignet (Gracq) : Quelle a été l'acceptation de cette diminution par le grand public ? Y a-t-il eu une analyse avant et après ?
Evi Dons (Vias): Cet aspect n'a pas été analysé dans cette recherche, mais il semble en effet que la diminution a été acceptée assez fluidement en Flandre.
Ajout de Werner De Dobbeleer (VSV) : Cette acceptation a été mesurée par VSV, des résultats sont disponibles.

7) **Varia**

- Lieve Snoeckx présente le « Baromètre piéton », un questionnaire à remplir en ligne (sur : <https://voetgangersbarometer.be/>), qui contribuera à mieux faire connaître les besoins de la plus grande communauté des gens qui se déplacent. Elle invite tous les membres de la CFSR à renvoyer leur réseau de contacts vers le questionnaire et de le remplir avant le 30/06.

Mme Indot remercie les participants pour leur présence et clôt la réunion à 16h40.
