

# Procès-verbal de la réunion de la CFSR tenue le 28 mars 2022

## **Présent(e)s :**

Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren et Brecht Vercruysse (SPF M&T)  
Simon Linsmeau, Dominik Scholz (Cellule stratégique du Ministre Gilkinet)  
Stijn Daniels, Quentin Lequeux (Vias Institute)  
Koen Ricour (Police fédérale)  
David Bourlart (CPPL)  
Eric Troniseck (Centrex)  
Anja De Schutter (Parquet du Limbourg)  
Geert Popelier (VAB)  
Belinda Demattia (AWSR)  
André Tourneur (SPW)  
Pascal Lammar (MOW)  
Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging)  
Roel Declen (PEVR)  
Werner Dedobbeleer (VSV)  
Sophie Van Den Berghe (Brulocalis)  
Alexandre Carlino (Bruxelles Mobilité)  
Johan Chiers (RYD)  
Bruno Didier (Assuralia)  
Veerle Deboeck (FBAA)

## **Excusé(e)s :**

Martine Indot (SPF M&T)  
Peter Wiels (Assuralia)  
Patrick Westelinck (FBAA)  
Juan Roque Ramirez (SPF Economie, DG Statistique)  
Benjamin Laureys (CSNPH)

## **1. Ouverture de la réunion**

Madame Anne Vandenberghe souhaite la bienvenue aux personnes présentes et ouvre la réunion à 10h10.

## **2. Approbation du procès-verbal du 14/10/2021**

Le procès-verbal de la réunion précédente est approuvé moyennant une petite modification demandée par Stijn Daniels :

- représentativité des enquêtes par sondage : le but n'était pas d'être représentatif. Il s'agissait d'une sélection aléatoire.

## **3. Présentation du baromètre de la sécurité routière et du online Dashboard accidents de la route** (Quentin Lequeux, Vias Institute)

Monsieur Lequeux passe en revue les statistiques d'accidents de 2021 (contenu du baromètre de la sécurité routière) et présente le dashboard accidents de la route (<https://www.vias-roadsafety.be/fr/>) avec les chiffres définitifs. La question suivante est posée :

- Werner De Dobbeleer : une forte augmentation des accidents impliquant des cyclomoteurs a été constatée. Les speed pedelecs sont-ils compris dans cette catégorie ? Monsieur Lequeux indique que c'est effectivement le cas car les speed pedelecs font partie, techniquement parlant, de la catégorie des cyclomoteurs. Bien qu'ils ne soient pas ventilés dans le baromètre (ni dans le dashboard), il est toutefois possible d'extraire les accidents impliquant des speed pedelecs de la base de données des accidents.

#### **4. Présentation du plan d'action fédéral pour la promotion du vélo - Be Cyclist** (Dominik Scholz, Cabinet du Ministre Georges Gilkinet, et Brecht Vercruyse, SPF Mobilité et Transports)

Messieurs Scholz et Vercruyse présentent le premier plan national « Be Cyclist », qui comprend 52 mesures et vise une coopération intense avec les régions et les communes. Monsieur Vercruyse est coordinateur de mobilité au SPF M&T depuis octobre 2021.

Les observations/questions suivantes ont été formulées/posées :

- Roel De Cleen : il se félicite du résultat transversal et transpolitique. Il fait référence aux problèmes environnementaux (particules fines) pour lesquels le vélo peut être une solution, ainsi qu'à la théorie du « safety in numbers » qui joue également un rôle. Il espère que les problèmes actuels d'approvisionnement en énergie pourront être une incitation à encourager davantage le vélo.

- Eric Troniseck : un thème qui lui manque dans le document est celui des casques pour cyclistes. Il serait souhaitable d'inciter au port du casque, sans en faire une obligation. En ce qui concerne l'utilisation de vélos par les services de police, l'utilisation de gyrophares bleus et d'une sirène devraient être également prévus par la réglementation.

- Roel De Cleen : les fédérations sportives peuvent facilement faire la promotion des casques pour cyclistes auprès des enfants (particulièrement utiles jusqu'à l'âge de 8 à 10 ans) et des amateurs de sport, mais il est difficile d'atteindre les personnes âgées de cette manière, qui en seraient pourtant souvent les plus grands bénéficiaires, mais qui sont réticentes à les utiliser.

- Veerle Deboeck : le plan n'aborde pas l'intégration des vélos dans le bus, mais bien le train et le vélo. Dominik Scholz/Brecht Vercruyse : le bus est une compétence régionale, alors que ce plan d'action est purement fédéral. Des initiatives sont néanmoins en cours avec les TEC et De Lijn. La prochaine étape sera un plan interfédéral en matière de vélo. Des bus équipés de porte-vélos sont de plus en plus courants, y compris à l'étranger (par exemple en Amérique). Les vélos pliants sont déjà monnaie courante sur les lignes régulières de transport public.

#### **5. Présentation des « briefings » sur les angles morts et les SUV** (Stijn Daniels, Vias Institute)

Monsieur Daniels présente les « briefings » de Vias sur les angles morts et les SUV. En marge de cette présentation, les points suivants ont été abordés :

##### Généralités :

- Anne Vandenberghe : les briefings sont systématiquement publiés, en NL et FR, sur le mini site de Vias (<https://www.briefings.vias.be/fr/briefings/>). Les briefings suivants sont actuellement en ligne :

- La distraction au volant
- Les enfants et la sécurité routière
- Les SUV et la sécurité routière
- Motor-homes
- Les angles morts
- Délits de fuite
- Les trotinettes électriques et la sécurité routière
- Conduite sous l'influence de drogues
- Conducteurs fantômes
- Les cyclistes seniors
- Les coûts sociaux de l'insécurité routière

#### Angle mort :

- André Tourneur : combien de camions sont déjà équipés de caméras d'angle mort ? Quel est l'impact des camions d'origine étrangère, souvent synonymes de temps de conduite beaucoup trop longs ? Monsieur Daniels indique qu'il ne dispose pas de chiffres sur l'équipement en caméras de ces camions. Monsieur Popelier signale que les accidents dus aux angles morts ne sont pas tant dus aux camions en provenance de l'étranger, qui restent souvent sur le réseau autoroutier. Le problème se situe plutôt au niveau des livraisons dans les zones plus urbaines, de l'enlèvement des immondices et de la circulation liée aux chantiers.

- Roel De Cleen : cette discussion montre qu'il reste encore beaucoup à faire en matière de mesures liées à la circulation et de fenêtres horaires. Certaines villes, comme Courtrai et Hasselt, travaillent déjà avec une charte sur la circulation liée aux chantiers ou essaient de maintenir le trafic lourd hors de la ville via le transbordement vers des camionnettes plus petites et des vélos-cargos. Certaines heures peuvent également être réservées pour l'enlèvement des immondices. Un autre problème est celui des raccourcis qui mènent le trafic vers des routes secondaires en raison de la redevance kilométrique. Ne peut-on pas empêcher ce type de trafic en recourant à des caméras ANPR ou en limitant le tonnage ?

- Madame Deboeck signale que le transport collectif pâtit souvent des limitations de tonnage (par exemple, 3,5 tonnes maximum). C'est pourquoi les bus scolaires sont souvent dans l'impossibilité d'emprunter les itinéraires normaux. La problématique de l'angle mort est toutefois plus prononcée dans le transport de marchandises, même si elle reconnaît que des accidents se produisent également dans les transports publics, bien que dans ces cas-là, on ne sait pas toujours clairement si l'angle mort est en cause. Le secteur du transport de personnes y consacre beaucoup d'efforts, notamment via des campagnes de communication, et il y a plus souvent des caméras dans les bus que dans les camions.

- Dominik Scholz fait référence au projet de Petra De Sutter sur la livraison rapide de colis moyennant un surcoût (Bpost et DHL). Ce projet peut éventuellement être présenté lors d'une prochaine réunion de la CFSR.

- Eric Troniseck : lorsque que l'on s'attarde sur les cyclistes victimes d'accidents dus aux angles morts, on constate une forte présence d'enfants, de jeunes et de jeunes adultes (moins de 25 ans). L'expérience joue certainement un rôle à cet égard. En réponse à la question sur le contrôle des camions et du tonnage au moyen de caméras ANPR, il indique que ce n'est pas si simple à mettre en œuvre. La masse en charge ne peut pas être mesurée au moyen d'une caméra ANPR ; la MMA serait donc mieux adaptée pour rendre le contrôle par des caméras ANPR possible. L'A.R. relatif aux constatations automatisées doit encore être adapté.

- Lieve Snoeckx : en matière d'angle mort, une bonne éducation routière est vraiment essentielle. Y prête-t-on suffisamment d'attention dans les écoles primaires et secondaires ? La problématique est souvent méconnue.

#### SUV :

- Anja De Schutter : les SUV ont une image très négative dans les médias. Pourtant, cette étude ne montre pas que l'impact sur les usagers vulnérables de la route soit si différent de celui des voitures normales. Monsieur Daniels indique que la gravité lors d'un impact dépend en premier lieu de la vitesse et pas seulement du poids du véhicule (impact = masse x vitesse<sup>2</sup>). L'excès de masse d'un véhicule est tel que le fait qu'il s'agisse d'un véhicule « normal » ou d'un SUV ne change pas grand-chose. L'électrification du parc automobile entraîne de toute façon une augmentation du poids. Les facteurs liés au conducteur jouent encore toujours un rôle plus déterminant que ceux liés au véhicule.

- Dominik Scholz : l'âge de la victime est également très important. La tranche d'âge juste au-dessus de 20 ans par exemple a le taux de survie le plus élevé, qui diminue ensuite avec l'âge. Et les enfants ?

- Anja De Schutter : la politique de stationnement des administrations locales doit tenir compte de cette tendance à l'augmentation du nombre de SUV (par exemple en éloignant les passages pour piétons des parcs de stationnement).

- Eric Troniseck : comment ces résultats ont-ils été obtenus ? Monsieur Daniels indique que cette étude est le résultat du croisement de la base de données des accidents de la circulation avec la base de données de la DIV.

M. Daniels explique que la base de données des accidents contient les informations relatives aux plaques d'immatriculation, ce qui a permis de déterminer le type de voiture via la DIV.

#### **6. Présentation de la sélection de projets locaux dans le cadre de « All For Zero »** (Simon Linsmeau, Cabinet du Ministre Georges Gilkinet)

Monsieur Linsmeau expose brièvement l'initiative, la sélection (et les critères) ainsi que les projets retenus. L'organisation éventuelle d'une nouvelle édition en 2023 dépend des résultats de l'année actuelle.

M. Tourneur demande s'il est possible d'avoir un exemple concret de projet.

M. Linsmeau explique qu'il est encore trop tôt pour donner plus de détails sur les projets, la sélection officielle n'étant pas encore clôturée. Il faudra ensuite suivre une procédure administrative et les projets retenus seront soumis à l'accord de l'Inspecteur des finances. Ces projets, qui tiennent compte de la répartition géographique, seront mis en avant sur le site All-for-zero.

#### **7. Divers**

Néant.

Madame Vandenberghe remercie les participants de leur présence et clôt la réunion à 12h35. Une prochaine réunion sera programmée dans le courant du mois de juin.