

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

vendredi 16 septembre 2022 (Bruxelles)

Présent(e)s :

Yvan Casteels et Aurélie Neufcoeur (AWSR), André Tourneur (SPW), Florine Cuignet (Gracq), David Bourlard et Jurgen Dhaene (CPPL-VCLP), Grégory Vandenbulcke-Plasschaert (Police fédérale de la route), Benjamin Laureys (CSNPH), Eric Troniseck (Centrex), Myriam Adriaensen (MOW), Peter Silverans et Isabel Verwee (Vias Institute), Juan Roque Ramirez (Statbel, SPF Economie), Laura Gonzalez Shena (RYD Wallonie), Freija Fonteyn (TLV), Anja De Schutter (Collège des PG), Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Sophie Van den Berghe (Brulocalis), Frédéric Maeyens (RACB), Martine Indot, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren, Anne Vandenberghe (SPF Mobilité et Transports), Denis Hendrichs et Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet).

Excusé(e)s : Patrick Westelinck (FBAA), Werner De Dobbeleer (VSV), Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging), Jean-François Gaillet (Vias Institute), Peter Wiels (Assuralia)

Accueil des participants et ouverture de la réunion à 9h45 par Martine Indot.

1) Approbation du rapport de la réunion de la CFSR tenue le 28 mars 2022

Le rapport est approuvé et sera publié sur le site web du SPF.

2) Présentation et discussion de la vaste étude de benchmarking réalisée par Vias Institute sur les « Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points » - Peter Silverans

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.

André Tourneur (SPW) : il s'agit d'une étude de haute qualité. Quatre questions :

a. Quels sont précisément les arguments en faveur du permis de conduire à points, excepté l'étude norvégienne à laquelle il a été fait référence, selon laquelle les gens modifient leur comportement lorsqu'ils sont proches du nombre de points qui entraîne la perte du permis de conduire ? Peter : il n'y a pas de preuve d'un effet à long terme (mais bien d'un effet à court terme) et les pays sans système à points affichent parfois aussi de bonnes performances. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas d'effet à long terme car le problème se situe au plan méthodologique : il est en effet très difficile d'évaluer l'effet d'un système à points car la situation en matière de sécurité routière est liée à une multitude de facteurs (efforts de contrôle et de répression, campagnes de sensibilisation, etc.) ; les performances des pays avec et sans système à points dépendent de très nombreux facteurs. Conclusion de cette étude : la Belgique est à peu près le seul pays où les infractions mineures peuvent s'accumuler à l'infini et un système à points pourrait entraîner en l'occurrence un revirement dans la norme sociale.

b. Comment allons-nous exclure la fraude avec le système, un problème qui existe notamment en France ? Peter : c'est inhérent à tout système de suivi ; même sans système à points, il y a toujours un groupe de conducteurs qui essaient de frauder. Peut-être que le système ANPR pourrait résoudre ce problème ?

c. Est-ce que les juges ne devraient pas mieux tenir compte des faits non liés à la circulation ? Peter : dans un scénario idéal, le juge de police regarde la personne en face de lui et tous les antécédents de cette personne.

d. Est-ce qu'il risque d'y avoir une surcharge de travail pour les magistrats ? Peter : un système à points implique bien entendu une charge de travail accrue pour le système judiciaire. L'étude n'avance pas non plus de système très concret, mais seulement quelques recommandations. Le parquet doit étudier attentivement ce qui peut être traité automatiquement ; le reste (les cas plus lourds) peut être suivi par le parquet/les juges.

Eric Troniseck (Centrex Circulation routière) :

a. La police n'est pas la seule habilitée à constater les infractions (voir article 3 du code de la route) ; les infractions constatées par tous ces services doivent être intégrées dans le système à points. Par exemple la douane, les services de contrôle des Régions (VLABEL), les services de contrôle du SPF Mobilité, ... Peter Silverans ajoute : si l'on veut prendre en compte toutes les infractions, il faudrait également inclure les infractions traitées par SAC (sanctions administratives communales).

b. La plate-forme CBE (CrossBorder Enforcement) et MaCH devraient déjà permettre de signaler les récidives d' « infractions mineures » (par exemple 3 x intoxication alcoolique « légère »), mais ce n'est malheureusement pas encore le cas dans la pratique.

c. Le système ANPR permet de vérifier toutes sortes de données sur le véhicule, mais pas sur le conducteur et la validité du permis de conduire (par exemple les interdictions de conduire et les retraits immédiats). C'est un malentendu courant. Actuellement, un conducteur sans permis de conduire valide ne peut être identifié par le système ANPR que si le véhicule figure sur une liste noire ; cette identification n'est donc pas automatique.

Anja De Schutter (Collège des PG) :

a. Les excès de vitesse traités par les SAC (p.ex. GAS5 en Flandre) ne constituent plus des délits. De ce fait, la répression de la récidive qui est bel et bien pénale a posteriori semble donc juridiquement difficile. Ou est-ce que les points sur le permis de conduire sont attribués de manière administrative ? Peter précise qu'il n'est pas juriste et qu'il voulait simplement soulever le problème et la lacune. Isabel Verwee (Vias) ajoute : l'inégalité entre les villes appliquant ou non les SAC est en effet un risque, mais peu de villes les appliquent.

b. Le fait de prendre également en compte des faits non liés à la circulation est dangereux car nous risquons de passer à côté de notre but. Les contrevenants routiers invoquent souvent l'argument suivant : « Je ne suis quand même pas un criminel en commettant un excès de vitesse, alors pourquoi mériterais-je d'être sanctionné ? ». D'un autre côté, un criminel comparissant devant le juge de police ne devrait pas nécessairement être sanctionné plus sévèrement pour un fait lié à la circulation ; nous voulons ici nous attaquer à la norme sociale et ce serait donc un mauvais signal que de lier cela à d'autres condamnations pénales. Peter : d'accord, peut-être que les criminels ne sont pas le public idéal pour l'éducation routière mais il appartient au juge de décider.

10h30-10h45 : pause

3. Etat des lieux des discussions sur la nouvelle approche de la récidive – Simon Linsmeau et Denis Hendrichs (cabinet du Ministre Georges Gilkinet)

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)

a. Pourquoi a-t-on opté pour un cumul de points et non un système de retrait ? Denis : avec ce système, nous visons les récidivistes (il s'agit d'une minorité) et non les contrevenants occasionnels (la masse). Tout le monde n'est pas un contrevenant potentiel ; la plupart n'auront donc jamais à faire avec le système. Les pays voisins ont un système similaire. Par exemple, en France, la grande majorité des conducteurs ont encore leurs 12 points initiaux.

b. Quand le système entrerait-il en vigueur ? Denis ne peut pas répondre à cette question car ce n'est pas encore finalisé sur le plan politique ; un accord sur le dossier est prévu avant la fin de l'année, mais sur le plan opérationnel, il y aura encore beaucoup de travail suite à un accord.

Aurélie Neufcoeur (AWSR)

a. Qu'a-t-on prévu pour contrôler les personnes qui perdent leur permis de conduire par un système à points (cf. rouler malgré une déchéance) ? Existe-t-il une étude européenne à ce sujet ? Denis : l'étude norvégienne a démontré que le permis de conduire à points est le plus efficace quand on est sur le point de perdre son permis de conduire. Cependant, certains contrevenants continueront à s'obstiner, même après une déchéance et probablement aussi en cas d'instauration d'un permis de conduire à points. Nous pensons ici aux personnes qui payent systématiquement les perceptions immédiates sans plus, afin qu'elles réfléchissent à leur comportement.

b. Les examens de réintégration seront-ils modifiés ? Denis répond que les examens théoriques et pratiques seront remplacés par une formation spécialement axée sur le changement de comportement. Amélie demande si cela s'inscrit dans le prolongement des formations VIAS ? Martine Indot dit que oui, mais que cette formation pourra aussi être proposée par d'autres instances ; il s'agit de quelques modules destinés notamment à rafraîchir les règles du code de la route et la loi, mais principalement axés sur le changement de comportement.

André Tourneur (SPW)

En Nouvelle-Zélande, les récidivistes sont suivis de très près. Cela fait un peu penser à un système avec éthylotest antidémarrage.

Françoise Godart (Bruxelles Mobilité)

Qu'en est-il du permis de conduire provisoire ? Denis : pour l'instant, rien de spécial n'est prévu pour les conducteurs inexpérimentés ; il n'est pas question pour l'instant de les traiter différemment (plus sévèrement).

Anja De Schutter (Collège des PG)

a. Elle s'étonne du concept de « contrevenant occasionnel » : elle voit quotidiennement des gens qui se retranchent derrière une « erreur occasionnelle » ; l'épée de Damoclès devrait planer en permanence sur la tête de chacun.

b. Comment s'articule la réglementation relative à la récidive avec l'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière (interdiction de conduire et examens de réintégration) ? Après avoir été réintégrée dans le droit de conduire, la personne récupérera-t-elle son permis de conduire sans point ou est-ce que cela va changer ? En cas d'élargissement de la réglementation relative à la récidive, il est question d'une interdiction de conduire de 3 mois « sauf motifs exceptionnels ». Il s'agit là d'un consensus belge

qu'Anja préférerait ne pas voir ; comme pour les éthylo-tests antidémarrage, les juges trouveront systématiquement une motivation pour ne pas appliquer la mesure ; ce serait donc une mesure vaine. Mieux vaut être cohérent : dans certains cas, toujours trois mois d'interdiction de conduire, sans exception. La loi concernant *la suspension, le sursis et la probation* s'applique à toutes les peines, y compris l'interdiction de conduire. Sur les trois mois d'interdiction de conduire obligatoire prévus par l'article 38, § 6, de la loi sur la circulation routière, 2,5 mois avec sursis sont généralement imposés, ce qui s'applique systématiquement l'objectif du législateur.

Denis : la loi concernant *la suspension, le sursis et la probation* sera peut-être exclue (c'est une option qui est sur la table). Une certaine liberté d'appréciation du juge est néanmoins utile selon Denis ; il convient de trouver un bon équilibre.

Anja : de nouveaux faits étant encore possibles dans l'intervalle (entre le fait 1 et la condamnation), quels faits sont pris en considération dans la pondération ? Il s'agit d'un exercice complexe qui nécessite une réflexion approfondie. Pour Anja, une étape intermédiaire est nécessaire pour introduire un « signalement » dans la plate-forme CBE, qui, à partir d'un certain nombre d'infractions commises dans un certain laps de temps, s'enclencherait et entraînerait une interdiction de conduire. Pour Denis, on ne peut pas se contenter de compter le nombre d'infractions déjà commises car elles peuvent être de gravités très différentes et donc il est nécessaire de les pondérer en leur attribuant des points. Il faut donc le prévoir dans une loi. En principe, la personne qui récupérera son permis de conduire sera désavantagée et aura déjà un certain nombre de points de handicap sur le nouveau permis. C'est nécessaire si on veut avoir un mécanisme similaire à celui prévu à l'article 38, § 6.

Anja parle uniquement de la CBE : 80 % de cette plate-forme concerne les excès de vitesse, qui n'entraînent jamais de citations, peu importe que l'on commette 2 ou 70 excès de vitesse par an. Une pondération n'est dès lors plus nécessaire car ces excès de vitesse se situent toujours entre 1 et 30 km/h. Par exemple, après 7 ou 10 excès de vitesse par an : interdiction automatique de conduire pendant 15 jours. Or, la règle existe déjà : 3 excès de vitesse peuvent être sanctionnés plus sévèrement, mais cette règle n'est pas appliquée actuellement. Ce serait dommage de devoir attendre le permis de conduire à points pour l'appliquer.

Eric : le parquet national de la sécurité routière pourra bientôt l'instaurer, par exemple pour 3 x excès de vitesse, la politique devant être fixée par le nouveau parquet national.

Anja : d'accord, mais cela devrait alors également être adapté dans la plate-forme CBE (IT).

Freija Fonteyn (TLV)

En ce qui concerne les chauffeurs routiers, est-il prévu de limiter certaines sanctions telles que la déchéance à la catégorie B, afin de permettre au contrevenant de conserver son emploi ? Denis : c'est difficile et aussi peu ou pas prévu à l'étranger. La déchéance pourrait, par exemple, être plus courte pour un conducteur professionnel si l'infraction a été commise avec un permis de conduire B. Une telle disposition existe déjà pour la déchéance.

4. Discussion sur la révision de la catégorisation des infractions (en fonction de l'exposition au danger ; avec le concours de Vias Institute) et demande de l'avis de la CFSR - Isabel Verwee (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.

Gregory Vandenbulcke (Police fédérale de la route)

Ne vaudrait-il mieux pas classer autrement le risque d'accident ou d'accident mortel et le type de véhicule dans le questionnaire ? Isabel : nous allons examiner cette question. La nuance accident mortel/accident peut être apportée à la liste. Denis : il n'y a actuellement aucune différence entre type de véhicule ou type d'usager de la route. A sa connaissance, il y a seulement une exception pour l'utilisation des feux. Autrement, cela devient très compliqué.

Myriam Adriaensen (MOW)

La distinction selon le type d'usager de la route est bel et bien pertinente ; les usagers faibles de la route adoptent parfois aussi un comportement à risque (par exemple un piéton qui ignore un feu rouge et se fait écraser) ; ce n'est pas seulement la conséquence qui est pertinente.

Eric Troniseck (Centrex Circulation routière)

Comme beaucoup de modifications du code de la route n'ont pas encore été catégorisées, elles ont été classées dans le premier degré. Martine précise qu'on y travaille en interne.

Florine Cuignet (Gracq)

La distinction entre les différents usagers de la route est certainement pertinente. Le côté subjectif de la sécurité routière ne doit pas être sous-estimé et doit être pris en compte dans ce débat. Le fait de ne pas se sentir en sécurité à vélo, par exemple, peut amener à utiliser davantage la voiture et donc à accroître l'insécurité routière. Un cycliste ou un piéton est moins dangereux pour un autre usager de la route qu'un automobiliste.

Anja De Schutter (Collège des PG)

Pourquoi n'examiner que le critère du danger ? Parfois, il n'y a pas de danger immédiat, mais le contrôle et le volet répressif doivent rester possibles (par exemple obtempérer aux injonctions d'un agent = essentiel pour l'ordre social). Il est préférable de ne pas faire de distinction entre le risque d'un accident ou d'un accident mortel, car selon le type d'usager de la route, les conséquences sont totalement différentes (par exemple le panneau de signalisation B5 – STOP - non-respect par un automobiliste ou un cycliste).

Gregory Vandenbulcke (Police fédérale de la route)

Un excès de vitesse aux abords d'une école n'est pas le même que sur une autoroute. Il est donc utile de faire une distinction selon le lieu de l'infraction.

Conclusion : les membres de la CFSR seront invités à classer une liste de 115 infractions. Cet exercice sera également soumis à un certain nombre d'universitaires. Les membres de la CFSR recevront cette demande par écrit (par e-mail).

5. Divers :

- **Dynamique de la CFSR - Anne Vandenberghe** : nous souhaitons que la CFSR reste aussi interactive que possible. Il y a tellement de thèmes potentiellement intéressants et qui pourraient être proposés par les membres. Un certain nombre de secteurs sont peu abordés, comme le transport de marchandises et de personnes, les motocyclistes, les piétons, les personnes handicapées. Il était de tradition autrefois d'avoir plus de contributions de tous les partenaires. Nous souhaitons réintroduire cette tradition (sur une base volontaire), par exemple par une courte présentation effectuée par les membres qui leur permettrait d'exposer leurs défis et priorités.

- **Prochaine réunion de la CFSR le 21/11/2022 dans le cadre de « All for Zero »** : lors de cette réunion, nous ferons le bilan, un an après les Etats généraux de la sécurité routière du 23/11/2021. Les membres de la CFSR, des représentants de la Justice et de l'Intérieur ainsi que des responsables de projets locaux y seront présents. Un « Save the date » a déjà été envoyé à cet effet mais la réunion (en matinée) aura lieu au Résidence Palace et sera suivie d'un lunch.

- **Anne Vandenberghe** : une nouvelle réunion de la CFSR est programmée pour le jeudi **26/01/2023** (après-midi).

- **André Tourneur** fait référence aux Belges qui circulent avec une plaque luxembourgeoise : une approche européenne harmonisée est souhaitable. Denis indique que la Commission européenne travaille à l'élargissement du champ d'application de la directive Cross Border Enforcement. La *proposition* est attendue pour la fin de cette année mais sa discussion (au niveau européen) durera encore probablement des années.

- **Anne Vandenberghe** conclut en signalant que les présentations de cette réunion peuvent être consultées sur le site web du SPF :

https://mobilite.belgium.be/fr/circulationroutiere/commission_federale_pour_la_securite_routiere.

Madame Indot remercie les participants pour leur présence et clôt la réunion à 12h40.
