

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

Jeudi 9 mars 2023

Présent(e)s : Eric Troniseck (Centrex circulation routière), Jurgen Dhaene (CPPL-VCLP), Peter Silverans (Vias Institute), Juan Roque Ramirez (Statbel, SPF Economie), Laura Gonzalez Shena (RYD Wallonie), André Tourneur (SPW), Maarten Matienko (VAB), Geert Popelier (VAB), Lieve Snoeckx (Associations de piétons), Sophie Van Den Berghe (Brulocalis), Quentin Lequeux (Vias), Lies Bouwen (Vias), Shirley Delannoy (Vias), Younes Ben Messaoud (Vias), Jean-François Gaillet (Vias Institute), Ine Herten (VSV), Roel De Cleen (PEVR-SAVE), Sofie Boets (Vias), Danny Smaeghe (Touring), Laure Lenaerts (Bruxelles Mobilité), Alexandre Carlino (Bruxelles Mobilité), Thomas Deweer (Fietzersbond), Gilles Dupuis (Collège des procureurs généraux), Pascal Lamar (MOW), Veerle Deboeck (FBAA), Benjamin Laureys (CSNPH), Ronald Tiebout (UPTR), Martine Indot (SPF Mobilité et Transports), Cathy Decoodt (SPF Mobilité et Transports), Anneliese Heeren (SPF Mobilité et Transports), Anne Vandenberghe (SPF Mobilité et Transports), Denis Hendrichs (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet), Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet),

Excusé(e)s : Pieter Van Bastelaere (FBAA), Werner De Dobbeleer (VSV), Peter Wiels (Assuralia) Yvan Casteels et Aurélie Neufcoeur (AWSR), Anja De Schutter (Collège des PG), Florine Cuignet (Gracq), David Bourlard (CPPL) et Grégory Vandembulcke-Plasschaert (Police fédérale de la route), Myriam Adriaensen (MOW), Freija Fonteyn (TLV), Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Frédéric Maeyens (RACB).

Accueil des participants et ouverture de la réunion à 14h00 par Madame Martine Indot.

1) Approbation du rapport de la réunion de la CFSR du 16 septembre 2022

Aucune remarque n'étant formulée, le rapport est approuvé et sera publié sur le site web du SPF.

2) Présentation de la VSV – priorités et projets récents, par Ine Herten

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

3) Présentation de PEVR-SAVE, par Roel De Cleen

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 :

Anneliese Heeren demande quels sont les personnes qui peuvent prendre l'initiative de demander le label SAVE-label?

Roel De Cleen(PEVR-SAVE) répond que plus de 140 communes sont déjà membres. Auparavant l'initiative était prise par des membres de l'OVK se rendaient auprès de leur commune mais aujourd'hui l'initiative provient le plus souvent des communes elles-mêmes.

4) Projets récents terminés ou en cours de Vias Institute

a) Statut et appel à participation dans l'étude Catinbre (Catégorisation des infractions en fonction du niveau de risque et sanctions attenantes), par Shirley Delannoy

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 Circulation routière) : les conséquences d'une même infraction peuvent être d'une gravité différente selon les circonstances et les types d'usagers. L'infraction peut être classée selon le risque d'accident, mais pas selon la gravité de cet accident.

Shirley Delannoy répond qu'effectivement, il n'y a pas que l'infraction, il y a aussi les différents paramètres de l'accident mais les introduire dans le questionnaire rendrait celui-ci trop complexe. Il y a aussi de la place pour des commentaires et des suggestions dans le questionnaire : l'enquête a deux onglets dont un onglet « questions ouvertes ».

Denis ajoute que les différents paramètres ne pouvaient pas être repris plus en détail car cela aurait généré trop de questions. Il y a certainement une forme de subjectivité, surtout pour les deuxième et troisième degrés. L'intention est de « mesurer la température » : quelles sont les infractions qui présentent vraiment un risque élevé ? La catégorisation actuelle (depuis 2005) est-elle toujours correcte ou des changements sont-ils nécessaires ? On est bien conscients que l'exercice a ses limites mais la perception des professionnels de la sécurité routière est nécessaire pour déterminer si la catégorisation actuelle tient encore la route. On est conscient du caractère en partie subjectif de cet exercice.

Thomas Deweer (Fietsersbond) : il y a donc le risque de mettre le cycliste qui grille un feu rouge sur la même ligne que le conducteur d'un camion qui grille un feu rouge ?

Denis répond qu'effectivement c'est déjà le cas actuellement.

Eric Troniseck (Centrex Circulation routière) fait valoir que pour les usagers de la route faibles, un accident est plus susceptible d'être un accident corporel grave mais il est préférable de procéder à un classement sur la base d'éléments objectifs, et non en fonction de la gravité des accidents corporels.

Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet) explique que les résultats seront bien évidemment croisés avec la littérature sur la dangerosité de telle ou telle infraction.

b) Les Briefing notes réalisés en 2022, par Younes Ben Messaoud

La conduite sous influence de médicaments et les speedpedelecs.

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 :

- Speedpedelecs:

Ine Herten (VSV) indique que dans le cadre de la formation, des ateliers speedpedelecs sont proposés aux entreprises.

Thomas Deweer (Fietzersbond) : la Flandre et la Suisse sont des cas uniques car il n'y a nulle part ailleurs autant de speedpedelecs. Que va-t-on faire des recommandations ? Pour ce nouveau type de vélo, l'infrastructure doit être suffisamment large (les dépassements sont souvent effectués par des speedpedelecs).

- Médicaments

Roel de Cleen (PEVR-SAVE): 3% des conducteurs sous l'influence de drogues et 6% sous l'influence de l'alcool. J'ai lu que 12 % des conducteurs conduisent aujourd'hui sous l'influence de drogues, en particulier de benzodiazépines et de sédatifs. Dans quelle mesure cela peut-il être mesuré ?

Eric Troniseck (Centrex Circulation routière) répond qu'à l'exception de l'ivresse, il n'y a aucun moyen d'agir sur ces substances (pas de test d'haleine ou de drogue possible). L'ivresse est très exceptionnelle, avec l'accord du procureur, une prise de sang peut être effectuée. La procédure drogues est la suivante: un check-list puis (s'il y en a des signes de consommation) un test salivaire et une analyse salivaire (ou prise de sang si cela n'est pas possible). Seule l'analyse du laboratoire compte.

Roel de Cleen demande que l'on développe quelque chose pour les drogues par analogie.

Jurgen Dhaene (CPPL-VCLP) demande de ne pas rendre les choses trop complexes sur le terrain (pas au moyen d'un autre type de test) mais il s'agit bien d'un problème. Le procureur de Flandre orientale a fait procéder à des prises de sang systématiques mais cela prend du temps et a une grande portée.

Veerle Snoeckx (Associations de piétons) estime que la sensibilisation est très importante : au moyen de l'étiquetage et par l'intermédiaire des médecins généralistes.

Eric Troniseck (Centrex Circulation routière) rappelle qu'il y a deux ans, la Chambre a pris une résolution afin de mettre en place un système d'étiquetage. Le médecin généraliste ne doit pas violer le secret professionnel, il ne peut pas se contenter d'informer la police.

Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet) rappelle qu'il y a une mesure spécifique dans le plan d'action de sécurité routière fédéral concernant l'étiquetage des médicaments. Le cabinet est en contact avec le cabinet Vandebroecke. Il y a cependant de grandes difficultés pratiques pour ajouter des indications supplémentaires sur les emballages des médicaments mais on est en concertation continue avec le cabinet du Ministre Vandebroecke afin d'examiner la possibilité de mener un projet pilote pour quelques médicaments ciblés parmi les plus dangereux.

c) Présentation des études MAIS3+ (Les blessés de la route hospitalisés) et SCOOT (Analyse approfondie des caractéristiques et profils d'accidents impliquant une trottinette électrique) par Lies Bouwen

- MAIS3+ (Les blessés de la route hospitalisés)

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 :

Roel De Cleen (PEVR-SAVE) trouve les chiffres intéressants. Ces chiffres des hôpitaux font-ils la distinction entre les accidents liés au sport et les vrais accidents de la route ?

Lies Bouwen (Vias) : dans les hôpitaux, une distinction est faite entre les accidents de la route et les autres.

Veerle Snoeckx (Associations de piétons) demande si les données reprennent les accidents de la route sans admission à l'hôpital ou seulement chez le médecin ?

Lies Bouwen (Vias) : s'il s'agit d'un accident grave et que les personnes doivent passer la nuit à l'hôpital, ces détails apparaissent également dans les données. Les hôpitaux essaient de réduire au maximum le nombre de nuitées. Les données relatives aux séjours d'une nuit sont d'une qualité légèrement inférieure.

Eric Troniseck (Centrex Circulation routière) : existe-t-il des études montrant le nombre de tués sur les routes qui pourraient être évités si le port obligatoire du casque à vélo était instauré ?

Lies Bouwen (Vias) : il n'y avait pas d'informations sur le port du casque, nous n'avons donc pas pu déterminer l'effet du port du casque.

Jean-François Gaillet (Vias) : l'exercice a été fait mais nous ne connaissons pas les données par cœur.

Benjamin Laureys (CSNPH) : l'enregistrement fonctionne-t-il bien ? Quelles sont les catégories existantes et sont-elles suffisamment différenciées ?

Thomas Deweer (Fietsersbond) : le fietsersbond est favorable à la sensibilisation au port du casque mais ne souhaite pas en faire une obligation. On enregistre encore plus de traumatismes crâniens chez les piétons.

15h15 - 15h30 : pause

Anne Vandenberghe préside la seconde partie de la réunion en l'absence de Mme Indot appelée pour une urgence.

- SCOOT (Analyse approfondie des caractéristiques et profils d'accidents impliquant une trottinette électrique) par Lies Bouwen

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

d) Présentation des tendances du dernier baromètre de la sécurité routière par Quentin Lequeux

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) : une attention particulière devrait être portée à la personne responsable de l'accident. Si davantage de cyclistes et de piétons meurent dans des accidents, cela ne signifie pas qu'ils en sont responsables.

Roel De Cleen (PEVR-SAVE) est d'accord : plus de recherches sur les causes des accidents sont nécessaires, avant et après l'année covid car cela a été une année avec beaucoup moins de voitures et beaucoup plus de déplacements à vélo. Malgré l'augmentation du nombre de cyclistes en 2020, il y a moins de décès de cyclistes. Le baromètre ne permet pas d'obtenir beaucoup de recommandations politiques ; des recherches plus approfondies sont nécessaires. L'effet de certaines mesures reste

insatisfaisant comme par exemple, l'effet de l'augmentation de la taille des véhicules, de l'utilisation de benzènes, de la distraction, des véhicules (électriques) plus lourds,...

Thomas Deweer (Fietzersbond) est totalement d'accord avec les interventions précédentes. Nous savons que de nombreux cyclistes sont tués, cela fait les gros titres, mais nous devons savoir comment cela se produit pour tirer les bonnes conclusions.

Denis Hendrichs indique que des mesures ont été prises pour les usagers des engins de déplacement motorisés mais qu'il ne faut pas concentrer tous les efforts sur ceux-ci car il y a au final très peu de décès (4 en 2021 et 2022). Pour les cyclistes, il est fondamental de connaître les causes des accidents (Vias va mener 4 études cette année). Il serait très intéressant d'avoir les chiffres sur l'augmentation de l'usage du vélo en Wallonie. L'analyse des causes des accidents est très utile et on espère que le protocole avec la Justice permettant d'accéder aux données des PV aboutira.

Eric Troniseck (Centex circulation routière) : l'infrastructure joue également un rôle dans les accidents mais ce n'est pas toujours facile à déterminer. Un policier ne pourra pas toujours déterminer le rôle de l'infrastructure sur le comportement mais cela vaut la peine d'essayer.

Jean-François Gaillet (Vias) précise que le baromètre ne sert pas à expliquer les causes des accidents mais à donner la tendance. Le rôle des différents facteurs fait l'objet d'études distinctes qui formulent également des recommandations politiques.

e) Présentation des principaux résultats du projet Baseline par Sofie Boets :

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

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

Actuellement, nous sommes à la fin du processus : le jury (composé du SPF, Vias et des cabinets des trois régions) vient de sélectionner les projets, le ministre doit maintenant les approuver.

Parfois l'infrastructure occupe une part trop importante dans le projet. Il y a aussi moins de projets flamands que wallons et bruxellois.

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

5) Varia

La prochaine réunion aura lieu le **mercredi 24 mai 2023 à 14h00** au SPF Mobilité et Transports (salle Da Vinci 3A32). [La date qui avait été fixée pendant réunion ne convenait pas à la Présidente.]

Anne Vandenberghe remercie les participants pour leur présence et clôt la réunion à 17h00.
