

Rapport de la Commission fédérale pour la sécurité routière du 5/11/19

Présents : Joni Junes (VAB), Koen Ricour (Police fédérale), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Jean-Marc Timmermans (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Stijn Daniëls et Quentin Lequeux (VIAS Institute), Françoise Godart et Jean-Luc De Keyzer (Brussels Mobility), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Johan Choers (RYD), Florine Cuignet (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque et Patrick Lusyne (Statbel), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Thierry Willemarck (Touring), Lode Verkinderen (UPTR/TLV/Febetra), Clément Magos et Fred Bonus (Mimoc), Roel De Cleen (OVK-PEVR), Peter Wiels (Assuralia), Wendy Van Aerschot (SPF Economie), Joël De Keyzer (Police Bruxelles Capitale Ixelles), Fiorella Toro (AWSR), Alexia Charels (SPW), Frédéric Mayens (RACB), Larissa De Wulf (Belgium Wheelers), SPF Mobilité et Transports (Martine Indot, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren).

Excusés : Erik Caelen (Brulocalis), Stijn Vancuyck (MotorCycle Council), Veerle De Boeck (FBAA), Jean-François Gaillet (Vias)

Madame Indot ouvre la séance à 10h15.

1. Approbation du rapport de la CFSR du 30/04/19

Le rapport du 30/04/19 est adopté sans commentaire.

2. Présentation du baromètre de la sécurité routière par Monsieur Quentin Lequeux - Institut Vias

Le baromètre de la sécurité routière offre un premier aperçu de l'évolution la plus récente du nombre d'accidents corporels et de victimes sur les routes belges, en attendant la publication annuelle des données officielles et définitives.

Les résultats concernent le 1^{er} semestre 2019, comparativement au 1^{er} semestre 2018.

Au niveau national, au cours des six premiers mois de cette année, le nombre d'accidents corporels a légèrement diminué (- 3%). Par contre, le nombre de tués a augmenté de 27% : cette hausse est tout à fait inhabituelle.

Au niveau régional, en ce qui concerne les accidents corporels, on constate une diminution pour la Région flamande et pour la Région wallonne mais une légère augmentation pour la Région de Bruxelles.

Au niveau régional, en ce qui concerne le nombre de tués, ce sont la Flandre et la Wallonie qui connaissent surtout une forte augmentation du nombre de tués. A Bruxelles, ce nombre diminue légèrement.

En conclusion, au 1^{er} semestre 2019 :

- il y a eu beaucoup plus de tués, un peu moins d'accidents.
- une hausse importante du nombre de tués dans les provinces de Hainaut, Brabant flamand, Luxembourg et Anvers.
- deux fois plus de tués les nuits de week-end
- un record à la hausse du nombre de tués parmi les cyclistes
- une hausse très importante du nombre de tués parmi les motards
- des records à la baisse du nombre d'accidents avec voiture, camionnette et camion.

Dans le cadre de la présentation, les questions suivantes ont été posées:

- Denis Hendrichs demande ce que comprend la notion de « tués » ? Antérieurement cette notion visait uniquement les tués sur place et pas les décédés 30 jours. Ce changement de méthode explique-t-il ces chiffres défavorables? Vias répond que les tués sur place et décédés 30 jours sont inclus mais que cela n'a pas d'influence car on a comparé les mêmes catégories de victimes en retravaillant les chiffres des années précédentes.
- Denis Hendrichs demande ce qui pourrait expliquer l'augmentation du nombre de piétons et de conducteurs de cyclomoteurs tués alors que la baisse était très régulière. Les speed pedelecs sont-ils inclus dans cette catégorie ? On constate aussi un effet yoyo au niveau régional. Comment explique-t-on cela ? Vias répond que pour les piétons, les chiffres sont très faibles et il est donc difficile de tirer des conclusions. Les Speed pedelecs sont inclus dans la catégorie « cyclos », donc cela a sans doute une influence sur les chiffres mais il vaut mieux attendre les résultats du baromètre de l'année entière.
- Juan Roque est d'avis que même s'il s'agit de petits chiffres, la méthode (qui inclut les mortellement blessés) a certainement un impact, ce qui explique l'augmentation de pourcentage. Denis Hendrichs demande si les chiffres 2018 ont été réévalués selon cette méthode ? Vias confirme qu'ils ont été adaptés (cfr ci-dessus).
- Madame Indot insiste sur l'intérêt d'avoir des catégories plus spécifiques, p.e. des speed pedelecs. Vias répond qu'il s'agit souvent des nouvelles catégories, donc difficile à réaliser, mais très intéressant (p.e. aussi pour les e-steps).
- Florine Cuijnet demande si l'on dispose d'informations plus fines concernant le type de véhicules. Est-ce que les mauvais chiffres enregistrés, et notamment le nombre plus important de tués, peut-être mis en relation avec le nombre toujours plus importants de gros SUV sur nos routes ?
- Fiorella Toro demande d'être prudent lorsque l'on communique sur les chiffres afin de ne pas stigmatiser l'une ou l'autre province. Elle aimerait aussi avoir des explications sur ces chiffres. M. Joël de Keyzer estime aussi qu'il faut faire attention aux relations avec les « botspartners ». Vias précise que le baromètre donne des tendances, ce n'est pas une

analyse approfondie. Actuellement, cela reste difficile de se prononcer sur l'évolution. Patrick Lusyne dit que les données sur les « botspartners » sont déjà collectées, donc une analyse là-dessus est possible. Stijn Daniëls le confirme, en disant qu'il faut attendre le rapport statistique 2018 qui sera bientôt publié. Madame Indot souhaite que ce rapport fasse l'objet d'une présentation lors de la prochaine Commission fédérale.

3. Présentation de l'enquête relative aux usagers et à l'usage des trottinettes électriques à Bruxelles par M. Jean-Luc De Keyzer - Région de Bruxelles-Capitale

Fin 2018, les trottinettes électriques sont arrivées progressivement à Bruxelles. Une réglementation a été adoptée qui oblige notamment les opérateurs de trottinettes partagées à détenir une licence. Aujourd'hui, il y a 4 opérateurs sur le terrain (quelques autres sont en train d'attendre leur licence) et environ 5000 e-steps. Une enquête a par ailleurs été menée auprès d'utilisateurs de trottinettes électriques (partagées et/ou privées) afin d'analyser le profil des usagers. Quels sont les constats qui ont été faits par rapport à ce nouveau mode de micro mobilité ?

Il s'agit en majorité d'hommes assez jeunes (25-34 ans), ayant suivi un enseignement supérieur ou universitaire; employés ; ils ont un profil multimodal et utilisent la trottinette pour les déplacements domicile-travail (surtout au moyen de trottinettes privées), pour les loisirs (en soirée) et en connexion avec d'autres modes de transport. En soirée et le week-end, la trottinette partagée est plus utilisée (par manque de transports en commun).

Parmi les freins à l'utilisation de ce mode de déplacement, il y a en premier lieu le sentiment d'insécurité, puis viennent le coût, les intempéries, le problème du transport des courses.

Les modes de transport qui sont les plus remplacés par la trottinette électrique sont les transports en commun, la marche, les véhicules motorisés et enfin le vélo personnel.

En conclusion : les utilisateurs sont assez typés, la question de la sécurité constitue un frein, le report modal est plus marqué pour les utilisateurs de trottinettes privées.

Les problématiques qui méritent une attention particulière sont les suivantes: le stationnement (drop zones, no parking zones, agents contrôleurs), la sensibilisation à la sécurité routière, les aspects techniques (vitesse, roues, freinage) et l'équipement (casque...)

Les conclusions sont majoritairement en accord avec la Mobility Vision du plan régional de mobilité. Les ambitions sont assez fortes en termes de report modal de la voiture vers ces engins pour les courtes distances.

La remarque suivante a été faite en marge de la présentation :

- Denis Hendrichs dit que cela renforce l'idée que l'on a deux types de trottinettes électriques et d'usagers différents : d'une part les trottinettes électriques privées et d'autres part les trottinettes électriques partagées. La première catégorie semble un peu plus vertueuse (du point de vue de l'organisation du déplacement, de la sécurité (circulation, stationnement, feux, casque, ...)). Ce sera intéressant d'en tenir compte en cas d'adaptation de la réglementation.

4. Présentation « Trotinettes électriques en Région de Bruxelles-Capitale » par Mme Françoise Godart - Région de Bruxelles-Capitale

L'ordonnance du 29 novembre 2018 et l'arrêté du 17 janvier 2019 (en vigueur depuis le 1^{er} février 2019) réglementent le cyclo-partage à Bruxelles : voir les liens dans les slides. Les opérateurs doivent détenir une licence qui est soumise à des conditions d'octroi et au respect de conditions d'exploitation. Un mécanisme de sanction est prévu en cas de non-respect de ces conditions.

En automne 2019, Bruxelles a fait une enquête auprès des hôpitaux (l'enquête sera mise en ligne dans un futur proche en nl et en fr). En ce qui concerne les accidents, 13% des répondants déclarent avoir eu un accident, 48% avec des dégâts corporels (en étant seul impliqué dans 69% des cas ; le mauvais état de la voirie étant invoqué dans 41% des cas). Du point de vue statistique (Statbel), seul un accident avec blessé léger a été encodé pour les années 2017-2018 : quelles en sont les raisons ? S'agit-il d'un mauvais encodage dans les FAC (assimilation aux cyclistes ?), pas de constatation par la police ?

Les hôpitaux bruxellois interrogés ont constaté que le nombre d'admissions est en évolution constante, qu'il y a une majoration d'admissions par beau temps (4 à 30 cas par mois), qu'il s'agit principalement d'hommes dont l'âge moyen est de 33 ans. La majorité ne portait pas de casque.

Des campagnes de prévention (respect des règles de circulation, port du casque, protection des poignets, une veste fluo, ...) sont menées à chaque occasion via les réseaux sociaux et la distribution de flyers « Je roule en trottinette et je fais attention ».

Les remarques suivantes ont ensuite été formulées :

- M. Juan Roque (Statbel) : les statistiques ne sont en effet pas représentatives car il y a trop peu de cas encodés.
- Mme Larissa Dewulf (Belgium Wheelers) signale que son organisation est favorable au port du casque. On entend souvent dire que le casque est encombrant mais il existe sur le marché des casques pliables.
- Mme Indot signale que des discussions ont lieu en interne concernant le port obligatoire ou non du casque.
- M. Jean-Marc Timmermans (Agoria) explique qu'il y aura au niveau européen des nouvelles règles de normalisation technique. Agoria a cartographié les règles d'utilisation des trottinettes électriques dans les différents Etats membres et peut partager ces informations si on le souhaite.

5. Présentation des règles de circulation des engins de déplacement en Belgique et à l'étranger par M. Denis Hendrichs – SPF Mobilité et Transports

M. Hendrichs présente les différentes règles relatives aux engins de déplacement contenues dans le code de la route. On a voulu que ces règles soient, dès le départ, assez simples. Si l'on circule à la vitesse du pas, on doit suivre les règles qui s'appliquent aux piétons et si l'on circule plus vite, on doit suivre les règles applicables aux cyclistes. On peut donc effectivement passer d'un statut à l'autre selon la vitesse. La réglementation belge n'exige pas d'âge minimal, pas de permis de conduire, pas de casque pour circuler en trottinette électrique.

Suit également un petit aperçu des règles existantes dans d'autres pays (il serait intéressant de partager la cartographie réalisée par Agoria car très peu d'informations ont pu être récoltées au niveau du SPF). Il ressort que beaucoup d'Etats membres souhaitent une harmonisation des normes techniques de ces engins de déplacement motorisés.

A partir du 1er juillet 2019, la vitesse maximale autorisée pour les engins de déplacement motorisés a été augmentée de 18 à 25km/h.

Les questions suivantes ont été posées en marge de la présentation de M. Hendrichs :

M. Joni Junes fait remarquer qu'il serait intéressant de s'inspirer de certaines règles d'application à l'étranger. A Paris par exemple, les trottinettes électriques sont interdites sur les trottoirs. Denis Hendrichs répond qu'en Belgique, il n'y a pas d'autre règle de stationnement que celle prévue par l'article 7.3 mais il existe des réglementations locales qui règlent certains aspects comme les licences, les drop zones etc. pour les trottinettes en libre partage. En 2006, lors de l'élaboration de la réglementation relative aux engins de déplacement, on n'a pas prévu d'âge minimal car aucun problème ne se posait à l'époque mais cela pourrait se concevoir aujourd'hui. Idem pour la question du casque et on devra peut-être un jour intervenir. Le SPF suit attentivement la question et l'évolution de la problématique.

6. Engins de déplacement – Législation sur les produits - SPF Economie - Wendy Van Aerschot (Service Réglementation Sécurité)

Madame Van Aerschot présente la réglementation qui s'applique aux engins de déplacement. Il s'agit notamment :

- du livre IX du Code de droit économique relatif à la sécurité des produits et des services qui impose un certain nombre d'obligations aux producteurs et aux distributeurs notamment en ne commercialisant que des produits sûrs, en informant le consommateur des risques d'un produit et en mettant à disposition un mode d'emploi, en collaborant avec les autorités compétentes, ...

- de l'AR 12 août 2008 concernant la mise sur le marché des machines qui transpose en droit belge la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE. Cet arrêté s'applique aux engins de déplacement qui ne sont pas concernés par le Règlement 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Il n'existe pas encore de normes harmonisées pour les trottinettes et les monowheels.

La définition de machine est la suivante : il s'agit d'un système de propulsion ayant une application spécifique et différentes pièces dont au moins une est mobile.

Une homologation n'est pas nécessaire.

S'il s'agit d'un jouet, l'AR relatif aux jouets est d'application (il ne s'applique jamais au transport).

Pour les segways, ce n'était pas clair au début, mais il a été décidé que la directive « machines » est d'application (cf. pour les voiturettes de golf sur les terrains de golf).

Pour les machines, il n'y a pas d'autorité qui intervient pour la commercialisation du véhicule mais uniquement un contrôle par la suite.

En septembre 2019, le Comité électrotechnique belge a édicté des normes pour les moyens de transport électrotechniques.

Documents et marquages : la déclaration CE de conformité est très importante pour le SPF Économie. Il s'agit d'une déclaration du fabricant précisant les normes qu'il a utilisées. Cette déclaration doit accompagner chaque produit. De plus, un marquage CE est nécessaire sur chaque engin de déplacement motorisé, de même qu'une désignation de la série ou du modèle, l'année de construction, des informations comme le poids maximum de l'utilisateur, la pente maximale, l'utilisation d'équipements de protection individuelle (doit figurer sur le produit lui-même), dans la langue de la région linguistique concernée.

Une campagne sur les hoverboards sera probablement lancée en ligne la semaine prochaine. Dix hoverboards ont été testés et il s'est avéré qu'ils n'étaient pas en ordre (il y a eu les mêmes résultats décevants aux Pays-Bas avec 30 modèles testés).

La loi relative à l'assurance obligatoire de responsabilité de 1989 est d'application. Elle a été modifiée récemment. Désormais, les véhicules automoteurs électriques ne dépassant pas 25 km/h ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance. Une assurance familiale peut être conclue, mais ce n'est pas obligatoire.

En marge de la présentation, les remarques/questions suivantes ont été posées :

- Denis Hendrichs demande quelles sont les obligations des vendeurs de trottinettes électriques. Quelles informations doivent-ils fournir aux acheteurs ? De quelle manière ? De nombreux modèles de trottinettes électriques sont vendus dans les magasins sans information sur la vitesse maximale, etc. C'est parfois un piège pour le consommateur qui peut acheter un tel engin alors qu'il n'est peut-être même pas autorisé à circuler sur la voie publique. Mme Van Aerschot répond que le SPF Economie ne sait rien faire contre le magasin. Ces trottinettes peuvent être vendues mais pas utilisées sur la voie publique. Le principe est que le fabricant, et non le distributeur, doit informer le consommateur. Le distributeur n'a pas d'obligations, sauf communiquer les infos existantes du fabricant aux acheteurs. Et il suffit que ces informations soient contenues dans le mode d'emploi pour respecter l'obligation légale.

Une norme harmonisée relative à la vitesse maximale contribuerait à plus de clarté. Il faut aussi une modification de la Directive Machines.

- Mme Dewulf (Belgium Wheelers) explique que certains assureurs proposent des assurances pour les engins de déplacement motorisés qui peuvent rouler à plus de 25 km/h, comme pour le speed pedelec. Mme Indot tient à préciser que les speed pedelec ne doivent plus être assurés; elle s'interroge donc sur l'utilité de ces assurances. Mme Indot explique que le SPF suit de très près la question des engins de déplacements motorisés qui connaissent un essor considérable.

7. Présentation du MIMoC (Clément Magos, Fred Bonus) et Belgium Wheeler (Larissa Dewulf)

Le Micro Mobility Center est un centre d'expertise sur la micro mobilité qui donne des formations et des infos au grand public et aux services publics, surtout à Bruxelles. Il a pour objectif de mieux intégrer une micro mobilité axée sur la sécurité, la responsabilité et la durabilité. Il est conscient qu'il s'agit d'un public spécifique pour lequel une communication spécifique est nécessaire. Des réflexions

sont menées sur le terrain pour améliorer la sécurité routière comme par exemple l'obligation des opérateurs de proposer une formation de base, le développement d'une approche multimodale de la sécurité routière, le développement d'une compréhension inter-modes (chauffeur de bus - EDM) et d'une vision de la sécurité routière moins axée sur la voiture, dégager des bonnes pratiques chez les distributeurs, établir des normes de produits...

Mme Dewulf (Belgium Wheelers) explique que le mono roue électrique est un EDM qui s'adapte particulièrement bien aux trois flux de circulation (voitures, cyclistes et piétons). L'asbl a pour objectif de promouvoir la micro mobilité et d'en favoriser l'usage responsable. Beaucoup de gens sont opposés aux EDM et cela dessert la cause de la micro mobilité. Des activités de formation sont prévues (création d'une communauté pour aller vers d'autres utilisateurs, être responsable et respectueux des autres usagers) ainsi que des activités sportives comme le polo wheel qui permet de maîtriser son véhicule (obstacles, freinages ...). L'asbl souhaite que soient adoptées des mesures relatives à la protection (plus de protections imposées), à l'éclairage, au port du casque (« no helmet, no brain ») et de la veste et aussi concernant des moyens de sonorisation. La question du partage de l'espace public est aussi essentielle pour éviter les conflits avec les piétons sur les pistes cyclables par exemple. La question de la vitesse est aussi abordée : l'asbl plaide pour des monowheels pouvant rouler jusqu'à 45 km/h (avec dans ce cas permis de conduire, protections obligatoires, etc...). Une limitation à 25 km/h par construction peut présenter un risque car ces moteurs ne sont pas assez réactifs pour ces engins.

Mme Florinne Cuignet (Graq): Les engins de déplacements utilisent les mêmes infrastructures que les cyclistes. Or en de nombreux endroits, les cyclistes partagent des espaces avec les piétons, souvent trop étroits et peu lisibles, ce qui entraîne des conflits entre usagers : cela plaide pour des infrastructures plus claires, plus adaptées. Des réflexions sont en cours par rapport aux speed pedelecs par exemple car il y a beaucoup de points d'interrogation par rapport à leur place.

Mme Indot confirme que le partage de la voie publique est une question sur laquelle le SPF Mobilité et Transports se penche mais il s'agit aussi d'une compétence des régions lorsque cela concerne l'infrastructure.

8. Point de vue de la Police de Bruxelles-Capitale Ixelles – M. Joël De Keyzer, direction Trafic.

Pour la police aussi, la problématique des trottinettes électriques concerne la place sur la voie publique : le contrôle et la verbalisation constituent une énorme charge de travail. Il est vrai que beaucoup d'incidents n'apparaissent pas dans les statistiques. Des constatations d'accidents sont faites par la police : une codification spécifique est prévue depuis peu. Le parking sauvage pose aussi de gros problèmes. Il serait par exemple intéressant de l'interdire en bordure des passages pour piétons (pas de log off possible dans certaines zones, via les opérateurs). En ce qui concerne la diminution de la vitesse maximale, un alignement à 25 km/h en Europe semble se dessiner. La taille des roues devrait aussi faire l'objet d'une attention particulière (le diamètre des roues doit être plus grand ; beaucoup d'accidents sont liés à ce problème). La Police n'est pas favorable au port du casque obligatoire (compte tenu du risque de marginalisation de ce type d'engin) mais bien à la sensibilisation. Une formation de base et un code de bonne conduite représenteront toujours de bonnes initiatives. La zone de police n'a pas de plan d'action axé sur les trottinettes partagées. La zone de police n'est pas en faveur des agents contrôleurs.

9. Présentation sur les Trottinettes électriques : aperçu des connaissances et projets de recherche et d'intervention menés par l'Institut Vias - Monsieur Stijn Daniëls - Institut Vias

Entre 2016 et 2018, il n'y a pas eu beaucoup d'accidents impliquant des EDM. Le code pour les EDM sur le FAC n'existe pas depuis longtemps. Beaucoup d'accidents ne sont jamais déclarés à la Police, donc il existe un important sous-enregistrement.

Il y a une étude à Oslo, qui indique que l'insécurité subjective est grande mais que le nombre d'accidents n'est pas très élevé.

VIAS mène une étude dans 2 hôpitaux sur la nature des accidents (liée au port du casque) et l'usage de speed pedelecs. On présente les résultats de plusieurs études qui détaillent les caractéristiques des accidents impliquant des trottinettes électriques. L'Institut Vias présente ses projets de recherche et projets interventionnels (voir slides).

Madame Indot prend bonne note de ce qui a été présenté.

En conclusion, Madame Indot signale qu'un feed-back sera réalisé d'ici un an sur l'évolution de la question. Pour le moment, on doit voir ce qui passe avec une vitesse limitée à 25 km/h. En ce qui concerne les normes techniques qui pourraient s'appliquer aux EDM, il faut se tourner vers la directive européenne Machines qui relève du SPF Economie. Monsieur Erik Troniseck explique qu'il faut être prudent car à ce jour, la police ne dispose pas des moyens pour contrôler la vitesse de ces engins de déplacement et la vitesse constitue bien évidemment un risque pour la sécurité routière.

7. Divers

En l'absence d'autre point, Madame Indot remercie les orateurs et toutes les personnes présentes pour leur contribution et clôt la réunion à 14 heures.