

## Rapport de la Commission fédérale pour la sécurité routière du 30/04/19

Présents : André Tourneur (SPW), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Police fédérale), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Amélie Cardyn (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Stijn Vancuyck (Conseil moto), Wouter Van den Berghe, Jean-François Gaillet, Annelies Schoeters et Marc Morieux (VIAS Institute), Laurence Leroy et Françoise Godart (Brussels Mobility), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Laura Gonzalez Shena (RYD), Florine Cuignet (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque (SPF Economics, DG Statistics), Stijn Dhondt (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Danny Smagghe (Touring), Lode Verkinderen (UPTR/TLV/Febetra), Tom Dhollander (Pedestrian movement), Alice Gérard (Bruxelles Environnement), Fod Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports : Martine Indot, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Sylvie Rivera Ferreira, Anne Vandenberghe.

Excusés : Koen Van Wonterghem (OVK/PEVR), Ambre Vassart (UVCW), Patrick Westelinck (FBAA), Erik Caelen (Brulocalis)

Mme Indot ouvre la séance à 10 heures.

### **1. Approbation du rapport de la CFSR du 11/06/18 et de l'ordre du jour**

Le rapport du 11/06/2018 et l'ordre du jour de la séance sont adoptés sans commentaires.

### **2. Présentation programme de recherche Institut Vias 2018-2019**

Les questions suivantes ont été posées dans le cadre de la présentation de M. Wouter Van den Berghe:

- Mme Cardyn est très intéressée par la recherche sur les vélos électriques et les speed pedelecs. M. Van den Berghe indique que cette enquête est en cours, mais qu'il est difficile, à cette fin, d'obtenir du SPF Justice les données nécessaires sur les accidents.
- M. Vancuyck est très intéressé par une étude sur les casques de moto. Peu de recherches ont été faites à ce sujet. M. Gaillet indique que la recherche sur le potentiel des nouvelles technologies via les casques de moto figure également cette année dans le programme de travail.

### **3. Présentation de l'étude "Indicateurs de sécurité routière : la Belgique dans une perspective européenne" (Institut Vias, 2018)**

Les questions suivantes ont été posées en marge de la présentation de Mme Schoeters :

- Mme Cuignet regrette que le non-port du casque de vélo soit indiqué dans les diapositives comme un comportement à risque ; le casque de vélo n'est pas obligatoire. Ce n'est pas une bonne idée de placer ce comportement à côté de véritables infractions, comme la conduite sous l'influence d'alcool ou le non-port de la ceinture de sécurité. De plus, elle note que cette étude n'analyse pas les différences régionales. Tous les chiffres sont qualifiés de belges, mais les différences régionales sont importantes. Mme Schoeters déclare que ce rapport compare

les performances de la Belgique à celles d'autres pays de l'UE. Il existe en effet de fortes différences entre les régions, mais cela sera discuté dans d'autres études (par exemple le baromètre de la sécurité routière). Vias peut toujours fournir des statistiques spécifiques s'il y a une demande en ce sens.

- M. Verkinderen indique que la Belgique est un pays de transit, avec beaucoup de trafic étranger et de transport de marchandises sur les routes. L'exposition au risque trafic est donc également plus importante, la Belgique pourrait afficher de meilleures performances si ce trafic étranger était pris en compte. Il demande s'il est possible d'appliquer un facteur de correction aux résultats, en tenant compte des kilomètres parcourus sur les routes belges. M. Hendrichs a déclaré que les pays voisins, les Pays-Bas et la France notamment, ont également indiqué qu'ils étaient des pays de transit importants. Néanmoins, il est utile d'approfondir cette question, idéalement sur une base européenne harmonisée, afin que tous les pays appliquent les mêmes paramètres sur une base objective.
- M. Soens a répondu que la demande de mobilité augmentait et changeait également, avec une nette augmentation du cyclisme et de nouvelles opportunités dues aux développements technologiques. Comment les aborder pour améliorer la sécurité routière ? Mme Indot indique que le programme de recherche du Vias tient compte de ces nouveaux développements (bicyclettes, camionnettes, personnes âgées, protection des cyclistes et des motocyclistes, nouvelles technologies, etc. ).
- M. Troniseck a demandé davantage d'informations sur les accidents impliquant des personnes âgées, les résultats en Belgique ne sont pas aussi bons que la moyenne européenne. M. Van den Berghe indique que les personnes âgées de notre pays sont de plus en plus mobiles et utilisent les bicyclettes (électriques) plus souvent que par le passé, ce qui constitue en soi une évolution positive. Cependant, lorsque les personnes âgées tombent, l'impact est souvent plus important que pour les jeunes usagers de la route.
- M. Popelier s'interroge sur les performances extrêmement médiocres en matière d'accidents sur autoroutes. Ce phénomène n'est pas nouveau, il est connu depuis des décennies. M. Van den Berghe indique que les mauvais résultats dans ce domaine peuvent être dus à un certain nombre de facteurs. La densité du trafic est très élevée, comme le montrent clairement les chiffres, avec en effet beaucoup de trafic et de transport étrangers ; il y a de nombreuses entrées et sorties sur autoroutes, et il y a l'état de l'infrastructure routière. Plusieurs recommandations ont été formulées (par exemple, davantage de contrôles, diminution de la vitesse maximale, investissements dans les infrastructures). Mme Indot indique que l'infrastructure routière est une compétence régionale.
- M. Dhollander se demande quel serait l'impact de la congestion sur la circulation de transit. Il regrette également les mauvaises performances de la Belgique, où l'on pourrait s'attendre à de meilleurs résultats compte tenu d'une flotte très jeune et donc de nombreux gadgets d'amélioration de la sécurité routière à bord. Certains véhicules (p. ex. SUV) sont-ils plus dangereux pour les piétons que d'autres ? Il demande un statut de sécurité pour les piétons ; les piétons n'ont reçu que peu d'attention dans la présentation. Une étude de Touring indique qu'il est très faible en Belgique. Mme Schoeters indique que l'étude Touring a comparé d'autres chiffres, dates et pays, par exemple uniquement des pays d'Europe occidentale alors que l'étude Vias couvre toute l'Europe. Il est difficile de mesurer et de comparer le trafic dans un pays de référence de l'UE. L'exposition au risque, ventilée par type de véhicule, fera l'objet de recherches complémentaires. Par exemple, les données accident seront croisées avec les données DIV, ce processus est initié par Statbel.

#### **4. Présentation des conclusions des essais avec des navettes autonomes en 2018**

En marge de la présentation de M. Gaillet, Mme Indot a indiqué que le SPF Mobilité et Transports avait discuté des obligations en matière de permis de conduire avec la Commission européenne. La Commission européenne maintient l'obligation de détenir un permis de conduire de catégorie D pour conduire des navettes autonomes, de sorte qu'un permis de conduire de catégorie B, tel que proposé par le SPF, ne suffit pas ici. Il existe également un fort besoin de normes, et le SPF M&T y travaille au niveau international (UNECE). Nous allons de l'avant, mais le processus est lent. Nous sommes impatients de travailler avec la France, où plusieurs essais ont déjà eu lieu et qui est aussi producteur de navettes.

Les questions suivantes ont ensuite été posées :

- M. Hendrichs demande s'il y a eu une nette évolution technologique lors des différents tests depuis 2017. M. Gaillet dit qu'il y a eu beaucoup d'améliorations dans la technologie radar et lidar. En conséquence, le nombre de fausses alarmes a été réduit. Mais une bonne signalisation routière et la reconnaissance des obstacles restent essentielles. Les conditions météorologiques continuent également d'avoir un impact majeur, mais les lidars sont adaptés en conséquence.
- M. Tourneur demande si le 5G sera nécessaire pour les essais futurs. M. Gaillet répond que la 3G et la 4G se sont avérées suffisantes jusqu'à présent. Cependant, si nous voulons que les véhicules puissent communiquer entre eux, nous avons besoin de la 5G.

#### **5. Présentation de messages de sensibilisation au projet via les perceptions immédiates**

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

- M. Verkinderen considère qu'il s'agit d'une initiative précieuse. Il se demande pourquoi on n'écrit pas aux personnes morales ; il se demande aussi si les messages en anglais ne pourraient pas être utiles, compte tenu du grand nombre d'expatriés à Bruxelles. M. Hendrichs affirme que ce projet est mené avec la plus grande prudence et par étapes. Nous voulons éviter de perturber la transmission normale des amendes de circulation. Pour cette raison, nous nous limiterons dans un premier temps à quatre types d'infractions, mais des extensions ultérieures sont déjà prévues. En ce qui concerne la question des personnes morales, elles doivent d'abord désigner le conducteur lors de l'infraction. Une fois cela fait, l'amende peut être envoyée à la bonne personne, avec le bon message de sensibilisation si elle entre dans le cadre du projet. En ce qui concerne la langue utilisée, il est important qu'en tant que gouvernement, nous respections la législation linguistique. En outre, il serait difficile d'un point de vue pratique d'envoyer des messages en anglais, car les préférences linguistiques des personnes concernées devraient être connues, ce qui n'est donc pas possible au stade actuel.
- M. Popelier se demande si une évaluation de l'impact de la campagne est prévue. M. Hendrichs affirme qu'il est très difficile de mesurer l'impact d'une telle campagne sur la sécurité routière. En outre, la durée d'implémentation du projet était très courte, mais une évaluation limitée est toutefois prévue par le gouvernement flamand. M. Dhondt a ajouté que les trois régions avaient préparé deux projets pour le lancement de la fiche de vitesse

régionale en octobre. La lisibilité et l'impact de ces derniers sont en cours d'évaluation au sein d'un panel. La fiche sur la vitesse fédérale est testée dans le même mouvement.

- M. Troniseck se demande s'il est opportun d'envoyer une feuille différente pour chaque région à l'avenir. Il donne un exemple : supposons qu'un Wallon ait commis une infraction à la vitesse en Flandre, où une vitesse maximale inférieure s'applique. Il recevra une feuille wallonne sur la vitesse, sur laquelle les règles flamandes ne sont pas mentionnées. M. Dhondt indique que pour cette raison, il est essentiel de bien vérifier quel contenu est inclus sur les fiches. La fiche de vitesse régionale traite actuellement d'autres questions.  
M. Troniseck se demande également quelle sera l'approche en cas de récidive. M. Hendrichs indique qu'à long terme, d'autres possibilités se présenteront : par exemple, quelqu'un a commis plusieurs fois la même infraction et reçoit un message différent dans ce cas. Cela n'est pas encore prévu. Le SPF Justice devrait également être consulté ici sur la façon d'améliorer l'approche à l'égard des récidivistes.

## **6. La zone à basse émission en Flandre et en Région de Bruxelles-Capitale**

En marge des présentations de mesdames Remy et Gérard, les questions suivantes ont été posées :

- M. Verkinderen se montre très positif quant au fait qu'un système avec vignette n'a pas été choisi en Belgique. En Allemagne, par exemple, il a été démontré qu'une vignette rend plus difficile l'identification des infractions et n'est possible que dans le cas des véhicules en stationnement. Quels sont les défis posés par les véhicules étrangers, la directive transfrontalière est-elle une piste ici ? M. Hendrichs indique que la directive CBE est actuellement limitée à 8 types d'infractions routières. À l'instar d'un certain nombre d'autres pays de l'UE, nous souhaiterions voir une extension pour couvrir les infractions relatives aux zones environnementales et aux péages, mais cela n'a pas été prévu à court terme par la Commission européenne, qui souhaite essentiellement améliorer l'application de la directive actuelle.
- Mme Gérard indique que l'échange avec les Pays-Bas et la France se déroule actuellement différemment. Les Pays-Bas appliquent le principe des données ouvertes afin que chacun puisse accéder aux valeurs d'émission liées à la plaque d'immatriculation, ce qui est différent pour la France. Des consultations avec le gouvernement français sont en cours.
- M. Hendrichs demande si les effets de la LEZ sur la qualité de l'air sont déjà connus. Mme Gérard indique qu'une première communication à ce sujet serait faite prochainement, mais les premiers résultats sont positifs.
- M. Troniseck regrette que des règles différentes s'appliquent selon la Région, même si le signal routier est fédéral. Il s'agit d'une occasion manquée, car elle crée une insécurité juridique. La sanction réelle diffère également d'une Région à l'autre : une amende ou une sanction administrative. Pour M. Hendrichs, ce dernier point ne pose pas de problème, car l'infraction est prévue dans le code de la route. En ce qui concerne la signalisation routière, la signalisation relève de la compétence fédérale, tandis que les critères environnementaux qui la sous-tendent sont régionaux.
- M. Popelier affirme que les véhicules diesel des normes Euro 5 et 6 sont souvent plus polluants que ceux de la norme Euro 4, malgré l'introduction des normes WLTP. Mme Gérard indique que c'est la raison pour laquelle Bruxelles veut interdire complètement le diesel à partir de 2030.

## **7. Divers et suggestions pour une prochaine réunion**

Mme Indot demande si les participants souhaitent soumettre des points dont ils aimeraient discuter lors d'une prochaine réunion.

- M. Vancuyck demande où en est la révision du code de la route. M. Hendrichs indique que, sur certains points, aucun accord n'a pu être trouvé au sein du Comité de concertation. Les Régions se sont accordées sur le fait que les questions relatives à la répartition des compétences nécessitent un avis du Conseil d'État. Toutefois, ce dernier a déclaré la demande d'avis irrecevable en raison de l'absence d'accord au sein du Comité de concertation. Soit un accord est conclu au sein du Comité de concertation, ce qui est difficile avec un gouvernement en affaires courantes, soit le projet devra être présenté au prochain gouvernement. Néanmoins, un certain nombre de lois ont récemment été votées qui reprennent des éléments du projet de nouveau code de la route, dont un certain nombre concernent des mesures en faveur des cyclistes.

Mme Indot remercie les orateurs et toutes les personnes présentes pour leur contribution et clôt la réunion à 13 heures.