

Rapport de la Commission fédérale pour la Sécurité routière du 26/02/2018

Présents : Grégory Dekens (SPW), Fiorella Toro (AWSR), Koen Van Wonterghem (OVK/PEVR), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Ben Van Roose (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Karel Van Coillie (Touring), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Jean-François Gaillet (VIAS Institute), Laurence Leroy en/et Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Johan Chiers (RYD), Roel De Cleen (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque Ramirez (SPF Economie, DG Statistique), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Erik Caelen (Brulocalis), Isabelle De Maegt (UPTR/TLV/Febetra), FOD Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports: Marc Vansnick, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, David Schoenmaekers, Anneliese Heeren, Karel Hofman, Pierre-Alexandre Moreaux, Anne Vandenberghe.

Excusées : Nathalie Troch (RACB), Martine Indot (Fod Mobiliteit/SPF Mobilité)

1. Approbation du PV du 18/12/17

Le rapport est approuvé moyennant la modification suivante : la FBAA représente 10.800 chauffeurs et non 3.800.

2. Loi visant l'amélioration de la sécurité routière (Denis Hendrichs)

En marge de la présentation qui est donnée, les questions suivantes ont été posées et ont fait l'objet d'une réponse :

- Madame Fiorella Toro : le juge est tenu d'imposer l'éthylotest antidémarrage mais le contrevenant n'est pas tenu de le respecter. Denis Hendrichs : le contrevenant peut choisir de ne pas faire installer un éthylotest antidémarrage dans son véhicule si, par exemple, il ne supporte pas l'idée d'un accompagnement. Toutefois, il ne pourra pas conduire pendant toute la période imposée par le juge. Cela revient à une déchéance du droit de conduire mais qui d'un point de vue social présente d'importants inconvénients. De plus, il devra tout de même payer l'amende.
- Monsieur Eric Troniseck déplore l'élargissement des peines de prison car elles requièrent l'assistance d'un avocat (législation Salduz). De plus, les chauffeurs étrangers avec le code 95 pourront échapper à la sanction. En ce qui concerne le délit de fuite, il se demande s'il est nécessaire de faire la distinction entre les blessés et les victimes mortelles. Il se demande également ce qu'il est advenu des recommandations sur la tolérance zéro pour les conducteurs inexpérimentés.

Denis Hendrichs : les peines de prison sont le fruit des discussions entre la justice et les magistrats. Les juges de police souhaitaient pouvoir choisir cette sanction. Ceci est également valable pour la question des délits de fuite. La tolérance zéro a été proposée mais n'a pas été retenue par le Gouvernement. En ce qui concerne la législation Salduz, elle sera bien entendu mise en œuvre ; c'était également la volonté du législateur.

- Monsieur Karel Van Coillie : craint que grâce à l'éthylotest antidémarrage, la sanction soit en fait maintenant moins sévère parce que l'on n'a pas prononcé de déchéance. Raison pour laquelle, il se demande pourquoi le délai de prescription d'un an a été porté à deux ans. Est-ce que cela ne va pas justement permettre de faire durer les choses plus longtemps ? Il déplore que les conducteurs belges soient systématiquement plus sévèrement punis que les contrevenants étrangers en raison du système de consignation prévu dans l'AR sur les perceptions immédiates. Dans le cadre de la responsabilité liée à la plaque d'immatriculation, il se demande ce que va faire le juge si le conducteur réel désigné nie qu'il roulait (scénario père - fille - petit ami). Denis Hendrichs : d'un point de vue social, il est préférable pour le contrevenant de continuer à rouler moyennant l'installation d'un éthylotest antidémarrage. L'encadrement aura en plus un impact positif sur la conduite. Délai de prescription : l'objectif n'est certainement pas de reporter les choses indéfiniment. Le secteur a également demandé d'adapter ces délais.
En ce qui concerne la responsabilité liée à la plaque d'immatriculation, l'idée est qu'une personne doit pouvoir savoir ce qui s'est passé avec son véhicule. Pour les cas plus complexes, la loi offre une certaine marge au juge pour examiner l'affaire afin d'éviter qu'une personne soit condamnée pour quelque chose dont elle n'est pas responsable.
- Monsieur Marc Vansnick signale que la réglementation DIV a récemment été modifiée. La réglementation prévoit dorénavant qu'il faut avoir minimum 16 ans pour pouvoir faire immatriculer un véhicule. Auparavant cette exigence n'existait pas. Il y a des cas connus où le contrevenant tentait d'échapper à sa sanction en faisant immatriculer un véhicule au nom d'un enfant.
- En ce qui concerne le délai de prescription, monsieur Gilles Dupuis ajoute que cette adaptation s'inscrit dans la révision des procédures pour les amendes de la circulation au SPF Justice. **En effet**, du fait que les processus sont automatisés, de nombreux actes interruptifs du délai de prescription disparaissent et le délai de prescription continue à courir. Le Collège est satisfait de la prolongation du délai de prescription. Sanction des conducteurs étrangers : d'un point de vue pratique, il est impossible d'imposer un éthylotest antidémarrage et un programme d'accompagnement à des conducteurs étrangers.
- Monsieur Geert Popelier se demande si l'éthylotest antidémarrage est également prévu pour les cyclomoteurs et les motocyclettes. Il se demande ce qu'il en est de la responsabilité de la plaque d'immatriculation pour des personnes morales qui ne sont pas affiliées chez Renta. Il s'interroge sur ce qui est prévu pour les multirécidivistes qui paient toujours leurs PI. Échappent-ils à la sanction ? Denis Hendrichs : jusqu'à présent, il n'est pas prévu d'éthylotests antidémarrage pour cyclomoteurs et les motocyclettes. En ce qui concerne la responsabilité de la plaque d'immatriculation, Marc Vansnick répond que Renta est la seule organisation qui est reliée à la Banque-carrefour des véhicules. Lorsque le conducteur habituel du véhicule est identifié grâce à Renta, l'amende est directement envoyée à ce conducteur. Renta est ouverte aux autres entreprises ; d'autres organisations pourraient également être agréées. Pour les autres personnes morales (personnes morales plus limitées avec un nombre limité de véhicules), le système actuel continue à exister, à savoir que la personne morale doit faire connaître le conducteur dans les 15 jours. En ce qui concerne la récidive pour la PI, l'on parle à présent aussi de mini récidivistes : la réforme des procédures est en cours mais l'on examinera, encore cette année, avec la Justice quelles sont les possibilités lorsque certains contrevenants, qui reçoivent une PI dans certains délais, apparaissent plusieurs fois dans la Banque de données MaCH qui contient toutes les infractions : d'autres sanctions pourraient

être prévues à la place d'une perception immédiate (arrangement à l'amiable ou comparution). Monsieur Gilles Dupuis abonde dans ce sens, cette discussion aura lieu après le lancement des procédures automatisées prévues le 01/03.

- Madame Françoise Godart se demande par rapport aux délits de fuite si une distinction est faite entre une victime mortelle ou un décédé 30 jours comme repris dans les statistiques. Denis Hendrichs : non, la loi ne fait pas de distinction entre les victimes décédées sur place et décédées 30 jours.

3. Révision du code la route (Karel Hofman)

Après avoir présenté l'historique, la méthodologie utilisée et les nouveautés du code de la route, monsieur Marc Vansnick précise que le projet d'AR doit encore parcourir les procédures légales prévues. Le projet est le fruit des propositions formulées par les membres du groupe de travail au sein duquel étaient représentées la justice, la police et les régions. Les propositions communiquées par écrit par les stakeholders ont été passées en revue par le groupe de travail qui a décidé d'en tenir compte ou pas. Le projet d'AR doit encore être approuvé par la cellule stratégique du Ministre François Bellot. Ensuite, on demandera l'avis des Régions et puis celui du conseil d'État. Il propose qu'aucune discussion de fond ne soit tenue durant la présentation faite au cours de cette réunion.

Monsieur Karel Hofman met l'accent sur le fait que le projet concerne un nouvel AR qui devra remplacer, d'ici le 1^{er} janvier 2021, l'actuel AR du 1^{er} décembre 1975. Cela suppose que les régions s'engagent également à prendre les arrêtés nécessaires d'ici cette date pour les matières régionalisées du code de la route. Au bout du compte, il existera un code de la route fédéral reprenant les règles de la circulation fédérales et des codes de la route régionaux portant sur les codes de la route régionalisés.

En marge de la présentation, les remarques suivantes ont été formulées.

- Monsieur Gilles Dupuis indique que les dispositions transitoires sont extrêmement importantes car elles sont essentielles pour l'adaptation de la banque de données MaCH : il faut déterminer de manière minutieuse les dispositions qui sont fédérales et celles qui sont régionales. Les régions devraient pour bien faire déjà commencer le travail et éviter d'attendre le dernier moment. Pour ce faire, il est nécessaire d'avoir un tableau de transposition qui puisse être communiqué bien à temps afin que le COL puisse être adapté et que le personnel des parquets puisse en prendre connaissance.
- Monsieur Grégory Dekens approuve la méthodologie utilisée pour le nouvel AR dans lequel seules les dispositions fédérales seront reprises. Pour les dispositions « grises » (partage des compétences), nous devons d'abord recevoir l'avis du Conseil d'État. A ce sujet, il pense à la répartition dans les codes (fédéral/régionaux) utilisée à la police (codes ISLP).
- Monsieur Eric Troniseck se demande si les régions peuvent fixer seules leur système de poursuite. Ceci sera très complexe pour l'usager de la route mais également pour les services de police. Monsieur Grégory Dekens ajoute que les dispositions pénales restent fédérales.

4. Évaluation des 15 mesures des EGSR 2015 (David Schoenmaekers et Denis Hendrichs)

En marge de la présentation, les questions suivantes ont été posées et ont fait l'objet d'une réponse :

- Mesure 13 : Madame Fiorella Toro souhaite avoir davantage d'informations sur les appareils de détection de drogue (collecteurs de salive). Elle craint que cette mesure ne soit pas mise en œuvre. Monsieur Eric Troniseck signale que le marché public est conclu et que l'Institut national de criminalistique et de criminologie (INCC) a donné son avis sur la convivialité des appareils. Le dossier se trouve à présent chez l'IF du SPF Justice. Il y a bon espoir que les appareils soient disponibles cet été.

Monsieur Marc Vansnick indique que lors des prochaines réunions avec la CFSR, on s'attèlera à la préparation des prochains EGSR en 2019. A cette fin, une méthodologie et les premières propositions de fond seront présentées d'ici la prochaine réunion.

Il demande aux régions ce qu'elles en pensent compte tenu de leurs initiatives propres. Les Etats-généraux wallons ont eu lieu en 2017 en Wallonie. Madame Laurence Leroy signale que Bruxelles organisera également des EGSR orientés sur le suivi du plan d'action bruxellois pour la sécurité routière. Madame Greta Remy signale qu'un suivi permanent de la politique de sécurité routière est prévu au sein de la « Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid ». Pour l'instant, il n'y a pas d'Etats généraux programmés en Flandre.

Monsieur Marc Vansnick indique que la stratégie en matière de sécurité routière pour la prochaine décennie fera également l'objet de discussions au niveau UE. Au sein du *High Level Group on Road Safety*, il est non seulement question d'une diminution de 50% du nombre de tués et de blessés graves sur les routes pour la période 2020-2030, mais également de fixer les ICP pour les thèmes importants comme la vitesse, l'alcool et les drogues, la ceinture de sécurité et les systèmes de protection, l'infrastructure, la distraction par les systèmes électroniques, les véhicules automatisés, ... Les EGSR de 2019 feront également l'objet de discussions au niveau ministériel (CEMM : Comité exécutif des Ministres de la Mobilité).

Lors de la prochaine réunion, à la demande du Ministre, il s'agira également de poursuivre la réflexion sur la problématique des « conducteurs centristes » sur la base d'une note du SPF Mobilité.

Le président remercie les participants pour leur présence et leur collaboration. La prochaine réunion aura lieu le 11 juin 2018, de 10 h à 13 h.