

## Procès-verbal de la Commission fédérale pour la Sécurité routière du 11/06/18

Présents : Grégory Dekens (SPW), Patric Derweduwen (AWSR), Katrijn De Meyer (OVK/PEVR), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Amélie Cardyn (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Wouter Van den Berghe (VIAS Institute), Laurence Leroy et Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Vincent Flore (Fod Justitie), Laura Gonzalez Shena (RYD), Florine Cuijnet (GRACQ/Fietsersbond), Patrick Lusyne (SPF Economie, DG Statistiek), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Erik Caelen (Brulocalis), Lode Verkinderen (UPTR/TLV/Febetra), Frédéric Maeyens (RACB), Bruno Didier (Assuralia), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Fod Mobilité en Vervoer/SPF Mobilité et Transports : Denis Hendrichs, Anne Vandenberghe, Tom Havenith.

Excusés : Marc Vansnick, Martine Indot (Fod Mobilité/SPF Mobilité), Thierry Willemarck (Touring) ; Ambre Vassart (UVCW) ; Patrick Westelinck (FBAA).

M. Denis Hendrichs préside la réunion en l'absence de Mme Martine Indot et de M. Marc Vansnick.

### **1. Approbation du PV du 26/02/18**

Le procès-verbal est approuvé sans remarques.

M. Hendrichs répond que les procès-verbaux des réunions sont des documents publics (conformément aux dispositions de l'A.R. relatif à la CFSR). Les procès-verbaux sont donc publiés sur le site du SPF Mobilité et Transports. Il demande si les membres sont d'accord avec la manière dont les points de vue sont exprimés dans les procès-verbaux, où le nom de l'orateur apparaît.

Les membres de la CFSR sont d'accord avec la présentation actuelle des points de vue des différents membres dans le PV.

### **2. Mandat Groupe de travail Statistiques**

M. Wouter Van den Berghe a donné des explications sur les activités du Groupe de travail Statistiques et sur les différentes parties concernées. Ces dernières années, une grande attention a été accordée à la géolocalisation, aux diagrammes de manœuvre et à l'amélioration de l'enregistrement des accidents, entre autres en consultation avec la police et les procureurs. Ainsi par exemple, les champs « angle mort » et « vélo électrique » ont été inclus par défaut dans le formulaire d'enregistrement. Pour ce dernier champ, aucune distinction n'est cependant faite entre vélos électriques standard et « speed pedelecs », et les hoverboards ne sont pas repris du tout.

On espère beaucoup du lien qui sera établi cette année entre la base de données sur les accidents et la base de données de la DIV.

M. Verkinderen s'est demandé si la prise en compte de l'« angle mort » comme cause d'accident ne créerait pas de rupture dans les statistiques. M. Van den Berghe est d'avis que ce ne sera pas le cas,

vu que cet élément n'a même pas été explicitement pris en compte par le passé. À l'époque, une estimation prudente du nombre d'accidents liés à l'angle mort a été faite sur la base de certains critères, comme par exemple la coexistence d'éléments tels que « camion » et « cycliste », ce qui était beaucoup moins précis.

M. Popelier affirme que l'appel électronique récemment rendu obligatoire dans les nouveaux véhicules apportera une solution aux problèmes de géolocalisation.

M. Hendrichs clôture ce point et confirme, au nom de la CFSR, le mandat donné au groupe de travail Statistiques pour poursuivre ce travail.

### **3. Conducteurs « centristes » (Tom Havenith, SPF Mobilité et Transports)**

M. Havenith donne des explications sur la problématique des conducteurs « centristes ». Un avis est alors demandé à la CFSR quant à l'approche de ce problème.

Les réactions suivantes nous sont parvenues de la CFSR :

- M. Van den Berghe estime que l'agacement que cela engendre et qui nous a été signalé (cf. l'enquête de l'institut Vias) est surtout provoqué par les conducteurs qui continuent à rouler dans la bande centrale à une vitesse inférieure à la vitesse maximale autorisée. Il s'agit là, souvent, de conducteurs étrangers (ayant d'autres habitudes que les nôtres) et de conducteurs en train de téléphoner. M. Van den Berghe est d'avis qu'une sensibilisation est nécessaire.
- M. Derweduwen fait remarquer que ces conducteurs « centristes » génèrent effectivement de l'agacement sur nos routes. Mais il est sans doute exagéré de faire passer cette infraction au deuxième degré. Il y a d'autres comportements à risque qui exigent plus d'attention, comme la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, et qui devraient faire l'objet d'une répression plus sévère.
- M. Popelier estime également qu'il n'est pas très utile d'élever cette infraction au deuxième degré, même s'il est certain qu'elle est source d'agressivité sur la route. C'est la répression de cette infraction qui pose problème, d'autant plus que de nombreux conducteurs ne savent même pas que c'est une infraction. Ces conducteurs roulent au milieu parce qu'ils ont alors une bonne vue d'ensemble de la route. Ceci doit être abordé dès le stade de la formation à la conduite, et faire l'objet d'une sensibilisation.
- M. Caelen rejoint les idées des orateurs précédents. Il se demande s'il est établi ou non que les conducteurs « centristes » provoquent un nombre plus élevé d'accidents. Il pense qu'il existe trop peu de communication à ce sujet. Cela s'applique également, par exemple, à l'utilisation de la bande de circulation réservée aux heures de pointe. Une comparaison avec d'autres pays comme l'Allemagne, dans ce contexte, n'est pas très judicieuse. De plus, « rouler sur plusieurs bandes lorsque la densité de la circulation le justifie » n'est pas très clair non plus. À partir de quand peut-on parler de « circulation dense » ?
- M. De Dobbeleer estime en effet que cette matière est vraiment peu connue. Il demande s'il a été prévu de modifier la code de la route.
- M. Hendrichs indique qu'aucune modification n'est prévue dans le nouvel A.R. en ce qui concerne ce type de comportement.

- M. Troniseck estime qu'au lieu d'envisager un passage au deuxième degré de cette infraction, il serait préférable de procéder à un examen approfondi de toutes les infractions et de leur gravité.
- M. Ricour souhaite maintenir la situation actuelle et préfère sensibiliser au problème. Sur le terrain, la police n'intervient, pour le moment, que dans les cas évidents.
- Mme Rémy ne voit pas la nécessité d'un changement législatif puisque la répression de ce type de ce comportement reste compliquée. Il faudrait plutôt définir de façon plus précise la frustration que cela engendre. Quand dépasse-t-on les bornes ?
- M. Laureys estime que la sensibilisation est une bonne idée, mais il ne peut être question d'inciter les conducteurs à rouler plus vite. M. Hendrichs reconnaît que la sensibilisation doit être abordée intelligemment afin d'exclure un tel effet secondaire.

M. Hendrichs remercie les membres de la CFSR pour leur contribution. Celle-ci sera à la base d'un avis adressé au Ministre.

#### **4. Préparation des EGSR 2019**

##### **4.1. Présentation d'un cadre plus large pour les EGSR de 2019 (Anne Vandenberghe, SPF Mobilité et Transports)**

##### **4.2. Que fait la Police ? (Eric Troniseck, Centrex)**

En marge des deux présentations, la remarque suivante a été formulée :

- M. Soens fait remarquer que le volet « Connected & Automated Mobility », cité comme l'une des initiatives de la Commission européenne au cours de la présentation, est prometteur. Il s'agit d'un dossier très complexe, avec un très grand nombre de parties concernées. Un premier pas dans cette direction a été fait avec l'obligation de l'e-call.

##### **4.3. Cross Border project (Vincent Flore, SPF Justice)**

En marge de la présentation, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse.

- M. Hendrichs a demandé, dans le contexte de l'augmentation des chiffres relatifs au traitement des infractions routières, si les quotas n'étaient plus respectés par les procureurs. M. Vincent Flore indique que l'interprétation des chiffres n'a pas encore été discutée. Tout d'abord, il faut s'attaquer aux « maladies de jeunesse » du système. Cependant, le SPF Justice veut arriver à des ICP validés le plus tôt possible afin que toutes les parties concernées, et en particulier les régions, puissent bénéficier de bons comptes rendus.
- Selon M. Jonniaux, il faut encore attendre avant que les résultats ne puissent être interprétés. Il en va de même pour l'estimation des gains de temps dans les zones de police, exprimés en ETP. À terme, les nouvelles procédures doivent garantir une mise à disposition des capacités des forces de police, mais jusqu'à présent, ce n'est pas encore le cas, que du contraire ! Une amélioration, cependant, est perceptible depuis quelques semaines.
- M. Popelier se demande si les sanctions administratives communales (SAC) et les amendes de stationnement sont incluses dans ce système et si le site web est suffisamment stable. De nombreuses questions lui ont été posées à ce sujet. M. Flore déclare que le système n'inclut que les affaires portées en justice, pas les SAC, ni les amendes de stationnement, qui ne tombent donc pas sous ce système. Le site web, au début, était en effet instable du fait de la

pléthore de requêtes. En conséquence, la capacité a été considérablement augmentée (x5). Par la suite, des problèmes se sont posés à la suite d'une grève dans le call center. Pour les dossiers qui, en raison de cela, sont restés en suspens, il est vivement recommandé de suivre dans la mesure du possible les procédures standard (paiement en ligne, contestation via le format officiel, etc.).

#### **4.4. Premier échange de vues sur les thèmes des EGSR de 2019**

M. Hendrichs demande aux membres de donner leurs premières réactions aux thématiques proposées.

- En ce qui concerne les thématiques indiquées, il convient de noter que l'une des thématiques contient une erreur : « Protection des conducteurs vulnérables et inexpérimentés » doit être remplacé par « Protection des usagers vulnérables et des conducteurs inexpérimentés ».

- M. Verkinderen demande qu'une attention particulière soit accordée non seulement au transport lourd, mais aussi aux camionnettes.

- M. van den Berghe regrette l'absence de thématiques régionales. Au niveau international et européen, il a été une nouvelle fois répété que les pays doivent disposer d'une stratégie globale. Il demande également que la thématique de l'« après-accident » soit incluse dans les thèmes à traiter.

- Mme Rémy estime que les thématiques proposées sont suffisantes. Le niveau régional peut indiquer, comme suggéré lors de la présentation, pour quelles initiatives régionales une initiative fédérale est nécessaire.

- M. Dupuis souhaite que la thématique de la « technologie des véhicules » soit abordée au sens large, sans se limiter à l'aspect purement technique et son impact sur la sécurité routière. Si les véhicules automatisés sont également pris en considération, M. Dupuis aimerait pouvoir aborder ici l'aspect juridique, en particulier tout ce qui concerne la responsabilité pénale, et les possibilités de simplifier les procédures actuelles.

- M. Derweduwen préférerait subdiviser la thématique du contrôle et des sanctions en deux thématiques à part entière. Il croit qu'un grand nombre d'idées émergeront au sein de la CFSR pour ces deux thèmes.

Le Président remercie les participants pour leur présence et leur coopération. La prochaine réunion sera organisée dans le courant du mois de septembre. Dans l'expectative de cette réunion, les membres de la CFSR seront invités à soumettre à l'avance leurs idées sur les EGSR de 2019 par écrit.