

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

Vendredi 13 octobre 2023

Présent(e)s : Martine Indot (SPF Mobilité et Transports), André Tourneur (SPW), Françoise Guillaume (AWSR), Maarten Matienko (VAB), Jean-François Gaillet (Vias Institute), Steven Soens (Febiac), Pascal Lammar (MOW), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Benjamin Laureys (CSNPH), Eva Parent (CSNPH), Anne Vandenberghe (SPF Mobilité et Transports), Cathy Decoodt (SPF Mobilité et Transports), Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet), Elias Van Bogaert (SPF Mobilité et Transports), Kishan Vandael Schreurs (Vias Institute), Isabelle Jansen (Bruxelles Mobilité), Radek Sidorski (Police locale), Michaël Reul (UPTR), Laura Gonzales (RYD), Maya Vervoort (Institut Vias), Wies Callens (Associations de cyclistes), Inne Herten (VSV), Frédéric Mayens (RACB), Gregory Vandembulcke-Plasschaert (Police fédérale), Philippe Moreau (Brulocalis), Julie Delzenne (Vias), Anja De Schutter (Collège des PG), Bruno Didier (Assuralia).

Excusé(e)s : Lieve Snoeckx (Associations de piétons), Tom Dhollander (Associations de piétons), Jean-Marie Jorsen (Fedemot), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Police fédérale de la route), Jan Soenen (TLV), Anneliese Heeren (SPF Mobilité et Transports), Danny Smagghe (Touring), Jurgen Dhaene (VCLP), Juan Roque-Ramirez (SPF Economie), Denis Hendrichs (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet), Jean-Marc Timmermans, Myriam Adriaensen (MOW), Eric Troniseck (Centrex circulation routière), Philippe Moreau (Brulocalis), Florine Cuignet (Gracq), Johan Chiers (RYD Vlaanderen), Werner De Dobbeleer (VSV), Roel De Cleen (PEVR-SAVE), Delphine Bachau (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des procureurs généraux), Veerle De Boeck (FBAA), Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Frédéric Maeyens (RACB).

Accueil des participants et ouverture de la réunion à 10h00 par Madame Martine Indot.

1) Approbation du rapport de la réunion de la CFSR du 24 mai 2023

En l'absence de remarque, le rapport de la réunion du 24 mai 2023 est approuvé.

2) Présentation de recherches récentes en matière d'ADAS:

- Quels sont les types d'ADAS et quelle en est la perception par les usagers ?

Présentation par Julie Delzenne (Vias Institute) - La présentation peut être consultée sur le site web du SPF.

- Que signifient les ADAS pour les usagers vulnérables ?

Présentation par Steven Soens (Febiac) - La présentation peut être consultée sur le site web du SPF.

En marge de la présentation de monsieur Soens, Madame Martine Indot tient à préciser que la réglementation à laquelle monsieur Soens fait allusion concerne un règlement (UE) 2019/2144 qui ne doit pas être transposé en droit belge et qui est directement applicable.

- Projets clôturés et en cours autour de ADAS & ADRAS (par l'Institut VIAS) :

- ADAS et rijgeschiktheid (Vias 2022) - Présentation par Julie Delzenne
- Expérimentation Ford Lommel (Vias 2022 et 2023) - Présentation par Julie Delzenne
- ADRAS (Vias 2023) - Présentation par Kishan Vandael Schreurs.

Les présentations peuvent être consultées sur le site web du SPF.

En marge de ces présentations, les questions suivantes ont été posées et ont reçu une réponse :

- Martine Indot remercie Vias pour ces projets qui sont très utiles pour les prises de position du SPF au niveau européen.
- Eva Parent (CSNPH) demande une explication concernant la technologie des casques moto (head-up display), cela ne constitue pas une source de distraction et donc un risque accru sur la route ? Kishan Vandael Schreurs indique que ceci n'a pas encore été testé de façon scientifique.
- Benjamin Laureys (CSNPH) demande si la problématique du niveau sonore trop bas de certains véhicules électriques est suivie ? Il s'agit du système AVAS. Jean-François Gaillet (Institut Vias) répond qu'il y a des choses à faire, notamment pour les personnes âgées, mal ou non voyantes car un niveau sonore très bas pose problème pour la perception du véhicule. Le type de son n'a pas été réglementé et peut être désactivé. Cette remarque est donc très pertinente et devrait faire l'objet d'attention plus poussée. Steven Soens (Febiac) complète: Il y a de plus en plus de véhicules silencieux (les « QRTV » : Quiet Road Transport Vehicles) qui arrivent sur le marché mais il n'existe pas encore de réglementation spécifique pour les véhicules de la catégorie M1, cela se limite à ce stade à rouler en marche arrière pour les camions, où le son est obligatoire. Kishan Vandael Schreurs (Vias) complète : pour certains types de motos électriques, il existe également des sons artificiels, pour les Harley Davidson ils sont très forts, pour ressembler aux anciens types Harley (à combustion).
- Radek Sidorski (Police locale) : Est-ce que les ADAS créent un faux sentiment de sécurité pour les conducteurs, est-ce que ceci a été testé sur le circuit? Kishan Vandael Schreurs (Institut Vias) répond que ce test n'a pas encore été effectué mais que celui-ci est prévu après un autre test planifié sur circuit fermé en matière de distraction par les systèmes de infotainment dans la voiture.
- Martine Indot (SPF Mobilité et Transports) a le sentiment que certains constructeurs abandonnent l'idée du développement des véhicules autonomes. Steven Soens (Febiac) : pour certains constructeurs, cela ne profite pas à la sécurité routière. Ce n'est pas abandonné mais ils considèrent d'autres systèmes plus prometteurs. Le niveau 3 n'est pas optimal, parce quand le système se désactive, le conducteur devra directement agir et reprendre le volant. Dans les niveaux 4 et 5, le conducteur est averti de la désactivation dans X minutes ou dans X kilomètres. Certains constructeurs sont moins actifs qu'avant dans la recherche sur les véhicules autonomes. Martine Indot pense qu'il serait intéressant, lors d'une prochaine réunion, de présenter un état des lieux des véhicules autonomes.
- Simon Linsmeau (Cabinet du Ministre Georges Gilkinet) demande si les concepteurs des différents systèmes se rencontrent pour croiser leurs technologies (par exemple, une montre connectée peut aussi jouer un rôle d'assistance). Kishan Vandael Schreurs (Institut Vias) répond que tous ces systèmes « after-market », dont la fonction e-call sur les smartwatch ou dans les voitures ne sont pas uniformisés à ce jour. Un travail de concertation pourrait être positif entre constructeurs mais ces systèmes doivent rester performants et adaptés aux véhicules et aux différents modèles de véhicules, leur fiabilité n'est pas encore totale. Comment intervenir auprès des concepteurs ? Il est également nécessaire de continuer l'investissement dans la recherche expérimentale, pour

connaître les avantages et inconvénients des différentes technologies. Il fait référence au système « head-up display », dans lequel le conducteur de la moto reçoit des informations sur la glace de la casque moto. L'avantage pourrait être que le conducteur ne doit pas regarder son dashboard en bas sur la moto, mais les messages dans les messages peuvent également le distraire et réduire son champ visuel en conduisant.

- Steven Soens (Febiac) rappelle que la Commission européenne est ouverte à n'importe quel interlocuteur qui souhaiterait présenter des pistes d'améliorations, elle s'intéresse également à toute nouvelle recherche en la matière des technologies. Le groupe de lobbying européen, ETSC, est également très actif en matière de technologies du véhicule.
- Martine Indot (SPF Mobilité et Transports) soulève la problématique de la méconnaissance des technologies d'aide à la conduite. Quelles sont les recommandations par rapport aux manuels d'utilisation, à l'information pour l'acquéreur d'un véhicule doté de ces aides ? Faut-il mieux impliquer les concessionnaires ? Jean-François Gaillet (Institut Vias) répond que la question est vaste. La partie formation a été soulevée c'est-à-dire les informations sur le fonctionnement et des limites des systèmes d'aide. Il a été constaté que très peu d'acheteurs de nouveaux véhicules prennent connaissance des manuels du véhicule, l'information ne passe pas via ce chemin. Une des recommandations dans les études effectuées consiste à prévoir des actions via les assureurs et les concessionnaires.
- Wies Callens (Associations de cyclistes) demande si le système AEBS (détection de piétons) détecte également des piétons qui se trouvent sur le trottoir. Est-ce que les speed pedelecs seront fournis également avec des systèmes ARAS ? Kishan Vandael Schreurs (Institut Vias) répond que des analyses sont en cours pour les speed pedelecs, avec des senseurs qui sont installés sur le cycle, mais la recherche est moins loin que pour les PTW. La surface du speed pedelec est aussi très limitée comparée à la moto. Steven Soens (Febiac) répond à la question sur le trottoir : Les systèmes les plus performants détectent beaucoup plus que la chaussée, et donc également le trottoir. Mais il n'y a pas encore de fiabilité totale, un cycliste est visuellement beaucoup moins détectable qu'un véhicule. Il y a également des analyses en cours (notamment dans le cadre des véhicules autonomes) quant à la détection des intentions des usagers de la route. Wies Callens complète espérer que les ADAS et ADRAS pourront apporter leur pierre, puisque en Belgique, il y a encore énormément de carrefours à conflits, où le piéton a un feu vert en même temps que le conducteur qui veut tourner à droite (contrairement au système de « vert integral » qui évitent cela).
- Martine Indot (SPF Mobilité et Transport) remercie encore une fois les intervenants pour ces présentations très intéressantes qui constituent un aide précieuse pour le SPF.

11h30 - 11h45 : pause

3) Save the date 30/01/2024: conférence interfédérale de la sécurité routière & Fresque de la sécurité routière (par le cabinet du Ministre Gilkinet)

Lors des précédents Etats Généraux de la Sécurité routière, les 6 ministres (le ministre fédéral de la mobilité, les 3 ministres régionaux de la mobilité, le ministre de la Justice et de l'Intérieur) ont pris la décision de se réunir une fois par an pour faire le point. Le prochain rendez-vous est fixé au 30 janvier 2024.

Simon Linsmeau donne quelques mots d'explication sur le projet de fresque de la sécurité routière « All for zero » qui permettra d'avoir une vision générale de ce qui constitue la sécurité routière aujourd'hui (les technologies, les réglementations, les enjeux, l'infrastructure ...). Le projet de la fresque - en phase de développement – sera présenté et testé lors de la conférence. L'objectif étant de construire un outil utile pour tous ceux qui s'intéressent à la sécurité routière et qui constituera une large base pour débiter la réflexion sur ce thème.

Martine Indot et Simon Linsmeau invitent chaleureusement tous les membres de la CFSR à participer à la conférence interfédérale de la sécurité routière qui aura lieu le 30 janvier 2024.

4) Présentation de l'évaluation des distances de sécurité sur autoroute

Présentation par Maya Vervoort (Vias institute). La présentation peut être consultée sur le site web du SPF.

- Jean-François Gaillet (Vias) : Cette étude sera complétée par une petite étude sur les technologies disponibles en Belgique et à l'étranger. En Allemagne, le système de contrôle automatisé fonctionne bien.
- Steven Soens (Febiac) : Se demande comment la distance a été calculée : est-ce la distance entre l'avant de la voiture – le pare-chocs avant - ou l'arrière du véhicule – le pare-chocs arrière - et l'avant de la voiture qui suit ? Maya Vervoort (Institut Vias) répond que la distance a été calculée de façon différente (que par le système allemand) dans l'étude réalisée. Le point de départ et de fin diffère d'étude en étude. Il faut poursuivre l'étude des technologies possibles.

En l'absence d'autre point, Mme Martine Indot remercie les participants pour leur présence et clôt la réunion à 12h15.
