

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 maart 2015

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van de wet van 16 maart 1968  
betreffende de politie over het wegverkeer  
wat het alcoholslot betreft**

(ingediend door mevrouw Karin Temmerman)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

3 mars 2015

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant la loi du 16 mars 1968 relative  
à la police de la circulation routière en  
ce qui concerne le recours à l'éthylotest  
antidémarrage**

(déposée par Mme Karin Temmerman)

**SAMENVATTING**

*Rijden onder invloed van alcohol blijft een groot probleem en er wordt te weinig gebruikt gemaakt van de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen.*

*Daarom zal de rechter het rijbewijs verplicht beperken tot motorvoertuigen uitgerust met een alcoholslot ingeval van een veroordeling wegens een te hoge alcoholconcentratie waarbij de wettelijke limieten met minimaal 0,8 promille worden overschreden.*

**RÉSUMÉ**

*La conduite sous l'influence de l'alcool demeure un problème majeur et la possibilité d'imposer l'éthylotest antidémarrage (alcolock) est trop rarement utilisée.*

*C'est pourquoi le juge limitera obligatoirement la validité du permis de conduire aux véhicules à moteur équipés d'un alcolock lorsque le conducteur a subi une condamnation en raison d'un taux de concentration d'alcool trop élevé dépassant les limites légales d'au moins 0,8 pour mille.*

|             |   |                                                                         |
|-------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| N-VA        | : | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                 |
| PS          | : | Parti Socialiste                                                        |
| MR          | : | Mouvement Réformateur                                                   |
| CD&V        | : | Christen-Democratisch en Vlaams                                         |
| Open Vld    | : | Open Vlaamse liberalen en democraten                                    |
| sp.a        | : | socialistische partij anders                                            |
| Ecolo-Groen | : | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| cdH         | : | centre démocrate Humaniste                                              |
| VB          | : | Vlaams Belang                                                           |
| PTB-GOI     | : | Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture                       |
| FDF         | : | Fédéralistes Démocrates Francophones                                    |
| PP          | : | Parti Populaire                                                         |

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties:*

|                  |                                                                                                                                           |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 54 0000/000: | Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                  |
| QRVA:            | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                        |
| CRIV:            | Voorlopige versie van het Integraal Verslag                                                                                               |
| CRABV:           | Beknopt Verslag                                                                                                                           |
| CRIV:            | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) |
| PLEN:            | Plenum                                                                                                                                    |
| COM:             | Commissievergadering                                                                                                                      |
| MOT:             | Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)                                                                               |

*Abréviations dans la numérotation des publications:*

|                  |                                                                                                                                                       |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 54 0000/000: | Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                     |
| QRVA:            | Questions et Réponses écrites                                                                                                                         |
| CRIV:            | Version Provisoire du Compte Rendu intégral                                                                                                           |
| CRABV:           | Compte Rendu Analytique                                                                                                                               |
| CRIV:            | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) |
| PLEN:            | Séance plénière                                                                                                                                       |
| COM:             | Réunion de commission                                                                                                                                 |
| MOT:             | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)                                                                                       |

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

Bestellingen:  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.dekamer.be  
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

Commandes:  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.lachambre.be  
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

België behoort tot de slechtste leerlingen van Europa wat betreft verkeersveiligheid. In West-Europa doet geen enkel ander land slechter. In 2012 telde België 70 verkeersdoden per miljoen inwoners, in Nederland waren dat er 34, in Groot-Brittannië zelfs 29. Verhoudingsgewijs telde ons land dus dubbel zo veel verkeersdoden als Nederland. Ook Frankrijk en Duitsland scoorden beter met respectievelijk 56 en 44 doden per miljoen inwoners. Het Europees gemiddelde bedroeg 56 verkeersdoden per miljoen inwoners (*Bron: EU road accidents database, CARE*).

Sinds de eeuwwisseling is er wel een gestage afname te merken van het aantal verkeersdoden in ons land. In 2001 vielen nog 1 486 verkeersdoden te betreuren. In 2013 is dat cijfer gedaald tot 720, een halvering in vergelijking met 2001. Ondanks de sterke afname is er nog een lange weg af te leggen. Ons land onderschreef de doelstellingen opgelegd door de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid dat het aantal verkeersdoden wil beperken tot 630 in 2015 en 420 in 2020. Dat laatste komt neer op een halvering van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2010.

In 2014 was echter een stagnering van het aantal verkeersdoden te merken. In de eerste negen maanden van 2014 werden slechts twee verkeersdoden minder opgetekend dan in de eerste negen maanden van 2013. Het jaar 2015 lijkt evenwel voor een kentering te zorgen: de eerste drie dagen van 2015 vielen maar liefst 11 verkeersdoden op onze wegen. Na drie weken stond de teller zelfs al op 25. Op die manier dreigt 2015 het jaar van de verkeersonveiligheid te worden.

Uit studies van het BIVV blijkt dat het overgrote deel van de ongevallen te wijten zijn aan het rijgedrag van de chauffeurs. Infrastructurale gebreken zouden maar een beperkte rol spelen in het totale aantal ongevallen. Alcohol, overdreven snelheid en het niet dragen van de gordel zijn daarentegen de drie grootste doders in het verkeer. Zo zit bij 25 % van de dodelijke ongevallen de chauffeur dronken achter het stuur.

### Mentaliteitswijziging

Het verlagen van de wettelijke alcohollimiet van 0,8 naar 0,5 gram per liter bloed (we spreken ook over

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Belgique figure parmi les plus mauvais élèves européens en matière de sécurité routière. Aucun pays d'Europe occidentale n'enregistre de plus mauvais résultats. En 2012, la Belgique a dénombré 70 tués de la route par million d'habitants. À titre de comparaison: les Pays-Bas en ont déploré 34 et la Grande-Bretagne même 29. Proportionnellement, la route a donc tué deux fois plus dans notre pays qu'aux Pays-Bas. La France et l'Allemagne ont également enregistré de meilleurs résultats en déplorant respectivement 56 et 44 tués par million d'habitants. La moyenne européenne s'élevait à 56 tués de la route par million d'habitants (*Source: EU road accidents database, CARE*).

À partir de l'année 2000, on a toutefois observé une baisse progressive de la mortalité sur les routes de notre pays. Si on dénombrait encore 1486 tués en 2001, force est de constater qu'en 2013, ce chiffre a diminué de moitié, tombant à 720. En dépit de cette baisse importante, il reste un long chemin à parcourir. Notre pays a souscrit aux objectifs imposés par les États généraux de la sécurité routière, qui visent à ramener le nombre de tués de la route à 630 en 2015 et à 420 en 2020. Ce dernier chiffre représente une réduction de moitié par rapport au nombre de tués dénombrés en 2010.

L'année 2014 a toutefois vu une stagnation du nombre de tués sur nos routes. Au cours des neuf premiers mois de 2014, on n'a déploré que deux tués de moins qu'au cours de la même période de 2013. L'année 2015 semble cependant marquer un tournant: au cours des trois premiers jours de 2015, pas moins de 11 personnes ont été tuées sur nos routes. Au bout de trois semaines, le compteur affichait déjà 25 victimes. Dans ces conditions, 2015 risque de devenir l'année de l'insécurité routière.

Il ressort de plusieurs études de l'IBSR que la grande majorité des accidents sont dus au comportement des conducteurs au volant. Les déficiences de l'infrastructure routière ne joueraient qu'un rôle limité dans le nombre total d'accidents. L'alcool, la vitesse excessive et l'absence de port de la ceinture constituent en revanche les trois causes principales de décès sur les routes. C'est ainsi que, dans 25 % des accidents mortels, le conducteur est en état d'ébriété.

### Changement de mentalité

L'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 gramme par litre de sang (ou "pour mille") a eu un

“promille”) heeft een positieve impact gehad op de verkeersveiligheid. Ook de BOB-campagnes van het BIVV hebben sinds 1995 hun meerwaarde bewezen. De sociale afkeuring ten opzichte van rijden onder invloed van alcohol is sindsdien aanzienlijk toegenomen. Toch moeten we vaststellen dat het percentage bestuurders dat onder invloed van alcohol rijdt, veel te hoog blijft.

Een analyse van de resultaten van de BOB-campagnes toont aan dat het aantal bestuurders onder invloed van alcohol jaarlijks daalt. Zij die drinken en rijden combineren, drinken echter stevig door. Liefst twee derde van de betrapte chauffeurs heeft een alcoholgehalte van meer dan 0,8 gram per liter bloed.

Een recent Frans onderzoek in enkele Europese landen wees uit dat 25 % van de Belgen geen graten ziet in rijden met een glaasje te veel op. Ons land scoort ruim onder het Europese gemiddelde van 12 %. Enkel Griekse automobilisten staan nog minder afkerig ten opzichte van rijden onder invloed van alcohol.

De cijfers liggen in de lijn met eerdere studies:

- DRUID-project (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*)<sup>1</sup>: het percentage bestuurders met een bloedalcoholgehalte boven de 0,5 gram per liter bloed is enkel in Italië en Litouwen hoger dan in België. Er zijn drie keer zoveel positieve tests in België in vergelijking met Nederland.

- SARTRE 4 (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*)<sup>2</sup>: 17,5 % van de Belgische bestuurders, dus één op zes bestuurders, gelooft dat zij nog steeds perfect kunnen rijden met een glas teveel op indien ze de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen. België heeft de twijfelachtige eer om de deze lijst aan te voeren.

Nochtans is de Belg zich bewust van de gevaren verbonden aan rijden onder invloed van alcohol. Uit de jaarlijkse nationale verkeersonveiligheidsenquête<sup>3</sup> van het BIVV blijkt dat er een zeer sterk sociaal draagvlak bestaat ten voordele van de maatregelen tegen alcohol achter het stuur. Meer zelfs, bijna negen op de tien bevroegden toonde zich een voorstander van een verplicht alcoholslot voor recidivisten.

<sup>1</sup> [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads\\_and\\_links/Final\\_Report.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

<sup>2</sup> [http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx\\_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/Results/SARTRE4\\_%3A\\_%20Publications/Analyses\\_%20reports/Sartre-4-report.pdf&t=1423842823&hash=f965b68cba59ff7694ba9702d95cec4f](http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/Results/SARTRE4_%3A_%20Publications/Analyses_%20reports/Sartre-4-report.pdf&t=1423842823&hash=f965b68cba59ff7694ba9702d95cec4f).

<sup>3</sup> [http://enquetebivv.bel/files/folder\\_nl.pdf](http://enquetebivv.bel/files/folder_nl.pdf).

impact positif sur la sécurité routière. Depuis 1995, les campagnes BOB de l'IBSR ont, elles aussi, prouvé leur utilité. La réprobation sociale à l'égard de la conduite sous influence de l'alcool a, depuis, considérablement augmenté. Cependant, force est de constater que le pourcentage de personnes qui conduisent sous l'influence de l'alcool reste beaucoup trop élevé.

Une analyse des résultats des campagnes BOB montre que le nombre de conducteurs roulant sous l'influence de l'alcool diminue chaque année. Toutefois, ceux qui combinent boisson et conduite continuent à boire de plus belle. Pas moins de deux tiers des conducteurs pris en infraction ont un taux d'alcoolémie de plus de 0,8 gramme par litre de sang.

Une étude française réalisée récemment dans quelques pays européens a montré que 25 % des Belges ne voient pas d'inconvénient à conduire en ayant bu un verre de trop. Notre pays se situe largement au-dessus de la moyenne européenne de 12 %. Seuls les automobilistes grecs rechignent encore moins à conduire sous l'influence de l'alcool.

Ces chiffres viennent confirmer la tendance mise en évidence par de précédentes études:

- projet DRUID (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*)<sup>1</sup>: l'Italie et la Lituanie sont les seuls pays où le pourcentage de conducteurs présentant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 gramme par litre de sang est plus élevé qu'en Belgique. Il y a trois fois plus de tests positifs en Belgique qu'aux Pays-Bas.

- SARTRE 4 (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*)<sup>2</sup>: 17,5 % des conducteurs belges — soit un sur six — considèrent qu'ils sont encore parfaitement en état de conduire après avoir bu un verre de trop, à condition de rester prudents. La Belgique a le privilège douteux de se situer en tête du classement à cet égard.

Le Belge est pourtant conscient des dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool. L'enquête nationale annuelle d'insécurité routière<sup>3</sup> menée par l'IBSR révèle que les mesures visant à lutter contre l'alcool au volant bénéficient d'une adhésion sociale très importante. Mieux encore, presque neuf personnes interrogées sur dix étaient favorables à l'installation obligatoire d'un alcolock pour les récidivistes.

<sup>1</sup> [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads\\_and\\_links/Final\\_Report.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

<sup>2</sup> [http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx\\_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/Results/SARTRE4\\_%3A\\_%20Publications/Analyses\\_%20reports/Sartre-4-report.pdf&t=1423842823&hash=f965b68cba59ff7694ba9702d95cec4f](http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/Results/SARTRE4_%3A_%20Publications/Analyses_%20reports/Sartre-4-report.pdf&t=1423842823&hash=f965b68cba59ff7694ba9702d95cec4f).

<sup>3</sup> <http://enqueteibsr.bel/fr/resultats-2014>.

Het onderzoek SARTRE 4 wees ook uit dat 75 % van de bevroegden “sterk voorstander” of “voorstander” is van zwaardere straffen voor chauffeurs die rijden onder invloed van alcohol. Bij eerder onderzoek (SARTRE 3) was dat percentage nog 7 procentpunten hoger. Dat toont dat ondanks het bewustzijn, er dringend nood is aan een mentaliteitswijzigingen bij de koppige, Bourgondische Belgische automobilist.

### Alcoholslot

Vier jaar geleden stemde dit parlement een wet die het opleggen van een alcoholslot mogelijk maakt. Sindsdien kregen in ons land 21 automobilisten een alcoholslot opgelegd.

Het contrast met onze noorderburen is groot. In Nederland werden in diezelfde periode al 4 000 chauffeurs veroordeeld tot het plaatsen van een alcoholslot. De veroordeelden moeten bovenop de plaatsing een verplicht begeleidingsprogramma volgen waarbij de automobilist leert om alcohol en verkeer te scheiden.

De alcohollimiet in Nederland is vastgesteld op 0,5 gram per liter bloed. Wie evenwel een hogere alcoholintoxicatie heeft, en deze een bepaalde grens overschrijdt, moet meedoen aan het alcoholslotprogramma. Concreet: er komt een alcoholslot in de wagen en u moet binnen de eerste 6 maanden deelnemen aan een motivatieprogramma.

De alcohollimieten voor een alcoholslot zijn:

\* Ervaren bestuurder:

1,3 tot 1,8 gram per liter bloed

\* Beginnend bestuurder:

1,0 tot 1,8 gram per liter bloed

\* Ervaren bestuurder die recidiveert:

0,8 tot 1,8 gram per liter bloed

\* Beginnend bestuurder die recidiveert:

0,5 tot 1,8 gram per liter bloed

De vaststelling geschiedt door de politie die het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) verwittigt. Vervolgens verplicht dit bureau de overtreder om mee te doen aan het alcoholslotprogramma gedurende een termijn van twee jaar.

L'étude SARTRE 4 a également montré que 75 % des personnes interrogées étaient “très favorables” ou “favorables” à l'instauration de peines plus lourdes pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Ce pourcentage était encore supérieur de sept points lors d'une étude précédente (SARTRE 3). Cela signifie qu'il est urgent qu'un changement de mentalité s'opère chez l'automobiliste belge qui, bien que conscient du problème, reste un bon vivant impénitent.

### Éthylotest antidémarrage

Il y a quatre ans, votre Parlement a adopté une loi prévoyant la possibilité d'imposer un éthylotest antidémarrage. Depuis lors, vingt et un automobilistes se sont vu imposer un tel éthylotest dans notre pays.

Le contraste avec nos voisins du nord est énorme. Au cours de la même période, 4 000 chauffeurs avaient déjà été condamnés au placement d'un alcolock aux Pays-Bas. En outre, les automobilistes condamnés doivent obligatoirement suivre un programme d'accompagnement pour apprendre à dissocier alcool et conduite.

Aux Pays-Bas, le taux d'alcool autorisé a été fixé à 0,5 gramme par litre de sang. Toute personne dont l'imprégnation alcoolique est supérieure à ce taux et dépasse un certain seuil doit prendre part au programme alcolock. Concrètement, un alcolock est installé dans la voiture et l'automobiliste doit participer à un programme de motivation au cours des 6 premiers mois.

Un alcolock est installé dans les situations d'alcoolémie suivantes:

\* Conducteur confirmé:

1,3 à 1,8 gramme par litre de sang

\* Jeune conducteur:

1,0 à 1,8 gramme par litre de sang

\* Conducteur confirmé récidiviste:

0,8 à 1,8 gramme par litre de sang

\* Jeune conducteur récidiviste:

0,5 à 1,8 gramme par litre de sang

Le constat est fait par la police, qui avertit le *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*. Ensuite, le *Bureau* oblige le contrevenant à prendre part au programme alcolock pour une durée de deux ans.

Bij de rechterlijke macht in ons land is er blijkbaar een enorme terughoudendheid om de installatie van een alcoholslot als straf op te leggen. Nochtans verdient een (zeer) zware overtreding een straf in dezelfde grootorde.

Wij menen dan ook dat een systeem gelijkaardig aan dat van Nederland noodzakelijk is waarbij zware alcoholintoxicatie aanleiding geeft tot het verplicht rijden met een alcoholslot.

Karin TEMMERMAN (sp.a)

Visiblement, notre pouvoir judiciaire est très réticent à l'idée d'imposer l'installation d'un alcolock en guise de peine. Toute infraction (très) grave mérite pourtant une sanction du même ordre de grandeur.

Nous considérons dès lors qu'il est nécessaire de mettre en place un système analogue à celui qui est d'application aux Pays-Bas, qui sanctionne l'intoxication alcoolique grave par l'obligation de conduire un véhicule équipé d'un alcolock.

## WETSVOORSTEL

### Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet

### Art. 2

Art. 37/1 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, ingevoegd bij de wet van 12 juli 2009 en gewijzigd bij de wet van 9 maart 2014, wordt vervangen als volgt:

“Art. 37/1. In geval van een veroordeling wegens overtreding van de artikelen 34, § 2; 35 of 36 en de limieten van alcoholintoxicatie bedoeld in die artikelen met minimaal 0,8 gram per liter bloed overschreden worden, beperkt de rechter, indien hij geen verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreekt voor een periode van vijf jaar of voorgoed, de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder tot motorvoertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot voor een termijn van minstens twee jaar, op voorwaarde dat deze als bestuurder voldoet aan de voorwaarden van het in artikel 61*quinquies*, § 3 bedoelde omkaderingsprogramma. De rechter kan de geldboete verminderen met de volledige of gedeeltelijke kosten van de installatie en het gebruik van een alcoholslot in een voertuig evenals de kosten van het omkaderingsprogramma zonder dat ze minder dan één euro mag bedragen.

Met een gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar wordt gestraft en zijn recht tot het besturen van een motorvoertuig vervalt voorgoed, hij die is veroordeeld wegens overtreding van het eerste lid en een motorvoertuig bestuurt dat niet uitgerust is met een alcoholslot, of die als bestuurder niet voldoet aan de voorwaarden van het omkaderingsprogramma.”

12 februari 2015

Karin TEMMERMAN (sp.a)

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

### Art. 2

L'article 37/1 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, inséré par la loi du 12 juillet 2009 et modifié par la loi du 9 mars 2014, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 37/1. En cas de condamnation du chef d'une infraction aux articles 34, § 2, 35 ou 36 et si les limites d'intoxication alcoolique visées dans ces articles sont dépassées d'au moins 0,8 gramme par litre de sang, le juge, s'il ne prononce pas la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une période de cinq ans ou à titre définitif, limite la validité du permis de conduire du contrevenant, pour une période d'au moins deux ans, aux véhicules à moteur équipés d'un éthylotest antidémarrage à condition que celui-ci remplisse, en tant que conducteur, les conditions du programme d'encadrement visé à l'article 61*quinquies*, § 3. Le juge peut diminuer l'amende de tout ou partie du coût de l'installation et de l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage dans un véhicule, ainsi que du coût du programme d'encadrement, sans qu'elle ne puisse s'élever à moins d'un euro.

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une déchéance définitive du droit de conduire un véhicule à moteur, quiconque est condamné du chef d'une infraction à l'alinéa 1<sup>er</sup> et conduit un véhicule à moteur qui n'est pas équipé d'un éthylotest antidémarrage ou, en tant que conducteur, ne remplit pas les conditions du programme d'encadrement.”

12 février 2015