



Casque vélo: quels effets ?

Véhicules prioritaires: comment réagir quand ils approchent ?

Les radars tronçons efficaces

Enquête européenne: le conducteur belge stressé



Safety Day 2018

Le Safety Day est une collaboration unique entre l'institut Vias et Securitas. Vous pourrez choisir entre une quinzaine d'animations et de workshops. Au total, ce ne sont pas moins de 60 sessions qui seront prévues. Les thèmes abordés iront de la sécurité au travail et en privé en passant par les déplacements. Bref, la sécurité intégrale applicable en toutes circonstances.

Le Safety Day aura lieu le 18 octobre à l'institut Vias entre 8:30 et 18:00

Inscrivez-vous sur : www.safetyday2018.be



CONTENU

4. **BRÈVES**

Le monde de la sécurité en un clin d'œil.

8. **COMPORTEMENT**

8. Au cours du mois dernier, 6 Belges sur 10 ont dû se mettre sur le côté pour laisser passer un véhicule prioritaire. Pourtant, en pareilles circonstances, 1 conducteur sur 4 ignore ce qu'il faut vraiment faire.
10. En Belgique, 1 trajet en voiture sur 20 est effectué par un conducteur somnolent. Chez les conducteurs de moins de 30 ans, c'est même 1 trajet sur 7 !
12. Lors du dernier Euro de foot en 2016, le nombre d'accidents de la route après les matches des Diables Rouges a augmenté de 80% par rapport à un jour ordinaire.

14. **ACCIDENTS**

Infrabel et l'institut Vias ont organisé un crash-test entre une locomotive lancée à plus de 70 km/h et une voiture immobilisée sur les rails.

16. **USAGERS**

La sécurité des motards s'est améliorée ces dernières années. Une des explications possibles est le changement de règles opéré en 2013 pour l'obtention du permis moto.

18. **POLITIQUE PÉNALE**

18. L'institut Vias et le SPF Mobilité ont mené une étude de grande ampleur sur le permis à points. Voici les conclusions de cette étude.

22. Aux endroits où un radar tronçon est installé, le nombre d'accidents graves baisse de plus de 50%.

23. **EQUIPEMENT**

Voici un aperçu des avis scientifiques les plus récents sur les effets d'un casque vélo et l'éventuelle obligation d'en porter un.

26. **ENQUÊTE**

Plus d'1 conducteur belge sur 7 se dit stressé au volant, soit la proportion la plus élevée d'Europe ! C'est l'un des enseignements d'une enquête menée par la Fondation Vinci Autoroutes.

29. **COMMUNICATION**

Pendant l'été, on dénombre 12 accidents par jour dans lesquels un conducteur est sous l'influence de l'alcool. La campagne Bob estivale veut changer la donne.

COLOPHON

Rédacteur en chef: Benoit Godart - E-mail: benoit.godart@vias.be
Rédaction: Tim De Ceunynck, Gisèle de Moffarts, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Stef Willems.
Layout: Ria De Geyter
Editeur responsable: Karin Genoe, Institut Vias, chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles.
Tél.: 02/244.15.11 - E-mail: info@vias.be - internet: www.vias.be
Issn: 0755-9010



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

Les articles publiés dans cette revue peuvent être reproduits dans d'autres publications, pour peu que soit clairement mentionnée leur provenance. Le contenu des annonces publicitaires n'engage en rien la rédaction.

Les blessés de la route et leurs lésions

L'institut Vias a publié un rapport sur les blessés graves de la route et leurs blessures. Les thèmes suivants sont abordés : définitions des blessés graves de la route, méthodologies pour calculer les divers indicateurs pour les blessés graves de la route, le nombre et l'évolution du nombre de blessés graves dans l'Union européenne et en Belgique, la nature des blessures des blessés graves de la route, les facteurs et mesures pour limiter la gravité des blessures des victimes de la route et, enfin, le traitement des blessures graves de la route à l'hôpital. Les conséquences à long terme des accidents de la route sur les blessés de la route (psychologiques, socio-économiques, etc.) et sur la société sont abordées dans un autre dossier thématique : « Conséquences des accidents de la route pour les victimes ».

Jusqu'environ 2010, les blessés graves de la route (ou les blessés graves) étaient exclusivement définis comme des blessés qui restaient au moins 24 heures à l'hôpital à la suite de leurs blessures. De ce point de vue, les blessés légers sont dès lors tous les autres blessés qui ne sont pas décédés à la suite de leurs blessures. Bien que la distinction entre blessés graves et blessés légers s'appuie sur un critère lié aux hôpitaux, les nombres de blessés graves et de blessés légers dans la plupart des États membres de l'Union européenne ne se basent pas sur

des données hospitalières, mais bien sur des données policières, plus particulièrement sur les estimations de la gravité des blessures par les agents de police chargés du constat de l'accident et de son enregistrement. Pour cette raison, mais également en raison de la faible relation entre la durée de l'hospitalisation et la gravité des blessures - due à une mauvaise classification et surtout à un sous-enregistrement - un autre indicateur a été mis en avant en 2013 par la Commission européenne : MAIS3+.

Dans la plupart des pays, l'on recense sensiblement plus de blessés de la route hospitalisés classiques dans les données hospitalières (= au moins une nuit à l'hôpital) que des blessés de la route graves dans les données policières. En Belgique, par exemple, pour chaque blessé de la route grave dans les données policières, environ 2,5 blessés de la route hospitalisés classiques sont trouvés dans les données hospitalières. Cela indique que les blessés de la route sont moins fortement sous-évalués dans les données hospitalières que dans les données policières. La Commission européenne estimait en 2015 le nombre de blessés de la route MAIS3+ dans l'UE à 135.000. En Belgique, le nombre de blessés de la route MAIS3+ s'élevait en 2011 à quelque 3.300. Le nombre recensé pour la Belgique s'appuie sur la deuxième méthode de calcul proposée par la Commission européenne (par ex. utilisation de données hospitalières).

www.vias.be/fr/recherche/publications



Referendum sur le maintien du changement d'heure

La Commission européenne a lancé une consultation publique sur les changements d'heure semestriels dans l'Union (heure d'été, heure d'hiver), à travers un questionnaire en ligne. Cette décision fait suite à une résolution du Parlement européen adoptée en février dernier, mais aussi à des demandes de citoyens et de certains États membres. La consultation sera close le 16 août. Il y aura alors deux possibilités: soit on n'introduit pas de changement, soit on abolit le changement d'heure dans l'ensemble de l'Union. L'exécutif exclut en tout cas une situation où le changement d'heure serait maintenu dans certains États et non dans d'autres, en raison des perturbations que cette variation pourrait provoquer sur le marché intérieur.

Dans son questionnaire, la Commission énumère les motivations possibles d'un changement ou d'un maintien du système actuel: économie ou non d'énergie, impact ou non sur la santé humaine, sur les loisirs en soirée, sur la sécurité routière, sur le fonctionnement du marché intérieur (échanges transfrontaliers, organisation des transports, communications, etc.).

Elle demande aussi à l'internaute de choisir sa préférence, si le changement d'heure devait être supprimé, entre le passage à l'heure d'été de façon permanente (les horloges sont avancées d'une heure par rapport à l'heure d'hiver), ou le passage à l'heure d'hiver de façon permanente.

Quant à l'impact sur la santé humaine, un argument régulièrement avancé dans ce débat récurrent, « nous n'avons pas d'éléments concluants », note la commission.

C'est une directive européenne de 2001 qui règle le passage de l'heure d'hiver à l'heure d'été et inversement. Tous les États européens changent d'heure le dernier week-end de mars et le dernier week-end d'octobre. Mais la (ré)introduction de l'heure d'été remonte en fait à 1977. Elle répondait à un objectif d'économiser l'énergie, bien que l'efficacité soit contestée.

Le questionnaire en ligne de la Commission européenne est accessible à l'adresse:

<https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/2018-summertime-arrangements?>

Détection de particules fines

Les centres de contrôle technique seront bientôt en mesure de vérifier les émissions de particules fines. Des tests ont débuté et s'ils s'avèrent concluants les conducteurs risquent une carte rouge lors de leur passage. Pour l'instant, 4 appareils sont à l'essai : 3 de ceux-ci permettent de mesurer le nombre de particules fines (compteurs PN), le 4e calcule la pollution en termes de masse de particules (compteur PM). Jusqu'ici, seul un test d'opacité des fumées d'échappement permettait aux contrôleurs de juger du niveau de pollution d'un véhicule. Plus cette fumée est noire et plus l'environnement et la santé sont menacés. Mais le test n'était pas très précis. Or en Belgique, de nombreuses voitures diesels circulent avec un filtre à particules usé ou cassé, ne fonctionnant plus. En changer coûte cher, et faute de test adéquat, pas mal de conducteurs ne prennent pas la peine de se mettre en ordre avant de passer au contrôle technique. Sans parler de ceux qui roulent carrément sans filtre. Près de 10.000 véhicules seront ainsi contrôlés, dans certains centres techniques de Wallonie, de Flandre et de Bruxelles, à l'aide d'une quinzaine d'appareils encore au stade de prototypes. Ces appareils passeront d'un centre à l'autre pour éviter que les gens évitent les contrôles trop évidents. Dans un premier temps, le but de l'étude est d'établir un cahier des charges avec des spécifications techniques, pour voir quel est le meilleur appareil.



615 tués sur les routes belges en 2017

En 2017, les accidents de la circulation ont causé la mort de 615 personnes sur les routes belges, soit 8% de moins que l'année précédente, selon les données de l'office de statistique Statbel. Au total, 38.020 accidents de la route ont été dénombrés. Ces derniers ont fait 49.066 victimes dont 44.694 blessés légers, 3.757 blessés graves et 615 personnes ayant perdu la vie dans les 30 jours suivant l'accident. Ces chiffres constituent une diminution pour chaque indicateur de la sécurité routière par rapport à 2016: de 5% pour les d'accidents et de 6% pour les victimes. Le nombre de blessés graves et légers a diminué de respectivement 8% et 5%. L'année 2017 confirme la tendance à la baisse observée ces dernières années au niveau du nombre de tués. En mars dernier, l'institut Vias avait précisé, sur base de chiffres provisoires, que le nombre de tués sur place n'a quasiment pas évolué en Wallonie (+0,4%) en 2017. A Bruxelles par contre, il est passé de 9 à 15. Une baisse de 10% avait été constatée en Flandre.



Pour décrocher son permis à Bruxelles, il faudra être formé aux premiers secours

A Bruxelles, il sera bientôt obligatoire de suivre une formation aux premiers secours pour obtenir son permis de conduire. Quelque 20.000 cours seront dispensés chaque année. L'objectif est que les automobilistes acquièrent une formation de base afin qu'ils puissent réagir face à des victimes de la circulation. Les

premières minutes qui suivent un accident sont souvent cruciales. Quiconque suit la formation pourra administrer les soins urgents nécessaires à la victime avant que les secours n'arrivent sur place. Les coûts de la formation seront pris en charge par la Région bruxelloise qui sera la seule à rendre obligatoire cette formation pour l'obtention du permis de conduire. La formation comprend un aspect théorique, qui peut être suivi par internet et une partie pratique de 3 heures. A partir du 1er novembre, un test de perception des risques fera également partie de la nouvelle formation à la conduite dans la capitale.



Jusqu'à 4.000 euros et 5 ans de retrait de permis pour un cortège nuptial

Quatorze participants à un cortège de mariage sur la E17 à Lokeren ont été condamnés par le tribunal de police de Termonde à des amendes jusqu'à 4.000 euros et un retrait de permis de trois à cinq ans pour une conduite compromettant la sécurité routière. Le 11 février 2017, la police avait reçu plusieurs signalements au sujet d'un cortège de mariage d'une vingtaine de véhicules sur la E17 vers Courtrai, à Lokeren, compromettant la circulation. Les participants tournaient notamment sur l'autoroute, roulaient sur la bande d'arrêt d'urgence, allumaient leurs quatre feux, arrêtaient la circulation, sortaient des voitures, etc.

La police s'était rendue sur place pour dissoudre le cortège et avait pu identifier 19 personnes originaires de Lokeren, Turnhout et Anvers. Les prévenus ont été poursuivis pour entrave méchante à la circulation.

Cinq d'entre eux ont été acquittés car un doute subsistait mais les 14 autres ont été condamnés sur base d'images vidéo et témoignages.

La plupart des participants au cortège ont écopé de 2.000 euros d'amende et de trois ans d'interdiction de conduire. L'un, déjà condamné pour conduite dangereuse, a été condamné à 4.000 euros d'amende et cinq ans de retrait de permis.

420 milliards d'euros gagnés en 15 ans

En France, une étude de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) estime que les mesures de sécurité routière prises depuis 15 ans ont permis à l'État d'« économiser 420 milliards d'euros ». Certains Français ont exprimé leur mécontentement au sujet de la limitation à 80 km/h imposée depuis le 1er juillet sur près de 400.000 kilomètres de routes secondaires sans séparateur central (barrière, terre-plein...). Cette impopularité n'est pas l'apanage de cette seule mesure. Toutes celles liées à la sécurité routière l'ont été au travers de l'histoire. « Ces décisions ont systématiquement été contestées car les Français les perçoivent comme une restriction de leur liberté » a expliqué l'historien Mathieu Flonneau. « Mais la colère n'est pas bonne conseillère et ces mesures, qui participent d'un apaisement général sur la route, se sont systématiquement traduites par une diminution franche du nombre de

morts», ajoute-t-il. Au-delà des vies sauvées, un chiffre de l'ONISR explique que la multiplication de ces mesures (radars, éthylotests, interdiction du téléphone au volant...) a permis à l'État d'économiser pas moins de «420 milliards d'euros». «Grâce aux mesures prises depuis 2002, la France a fait 180 milliards d'économies liés au nombre de vies sauvées sur la route et elle a aussi évité de dépenser 240 milliards d'euros liés au coût de l'hospitalisation des blessés graves et légers», détaille ainsi l'Observatoire. Pour parvenir à ce résultat, les auteurs de l'étude ont estimé à 53.142 le nombre de vie sauvées sur la route depuis 15 ans. Ils l'ont ensuite multiplié par «le coût moyen d'une vie en France», estimé à 3,4 millions d'euros. Un chiffre établi par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective et publié récemment dans un arrêté du ministère des Transports.

Ils ont ensuite pris en compte le «coût» d'un blessé de la route hospitalisé : 420.000 euros. Ce dernier chiffre englobe le prix de la prise en charge médicale, du surcoût pour les assurances ou encore de l'impact sur les entreprises, précise Le Parisien.

«Ceux qui se plaignent des mesures que l'on prend oublient que, s'ils sont victimes d'un accident, on viendra les sauver sur la route puis les soigner et que les conséquences financières seront assumées par l'ensemble de la société», a rappelé le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe.



167 P-V pour marche arrière ou contre-sens sur l'autoroute

Pas moins de 167 procès-verbaux ont été rédigés l'année passée pour sanctionner des conducteurs ayant effectué une marche arrière ou conduit à contre-sens sur l'autoroute. Entre 2007 et 2016, 143 accidents impliquant un conducteur fantôme ont fait 45 victimes mortelles et 282 blessés. Dans un cas sur six, le conducteur ne survit pas au sinistre. Dans 38% des cas, les accidents impliquant un conducteur fantôme ont lieu la nuit. La prévalence est aussi importante le week-end (24% des cas). Les seniors sont surreprésentés dans ces cas de figure: ils sont impliqués dans 21% des accidents avec conducteur fantôme, alors qu'ils ne le sont que dans 4% du nombre total d'accidents sur autoroute.



Les scooters avec ABS plus sûrs

Dans un récent test portant sur six marques de scooters (125 cc), Test-Achats met en lumière un élément : ceux qui sont équipés de freins ABS restent stables lorsque le conducteur pile sur le frein, tandis que les scooters dépourvus d'ABS sont moins fiables, surtout sur sol humide. Chaque année, on dénombre plus de 8.000 accidents lors desquels des conducteurs de deux-roues motorisés sont blessés ou perdent la vie. L'accident le plus fréquent ? Une collision contre le flanc d'une voiture. Un crash test réalisé par Test-Achats il y a quelques années a mis en lumière les conséquences dramatiques d'un tel accident. Test-Achats rappelle par ailleurs que certaines vestes

sont équipées d'un airbag intégré. Car la sécurité n'a pas de prix, en particulier quand elle concerne nos enfants.



Ford invente une veste intelligente pour cyclistes

Une équipe d'ingénieurs britanniques a mis au point un prototype de veste connectée pour cycliste. La « Ford Smart Jacket » inclut une série de capteurs, plusieurs feux d'avertissement à LED et un système de navigation par GPS. Il s'agit encore d'un prototype, mais Ford compte bientôt commercialiser ce produit. Pour ce faire, elle parie sur la visibilité de l'utilisateur. La « smart jacket » dispose de bandes lumineuses à LED. Le vêtement embarque toute une gamme de capteurs. Lorsque le cycliste lève le bras pour indiquer son intention de tourner, il déclenche un clignotant orange à l'extrémité de sa manche. De même, une lumière rouge clignotante en bas du dos indique aux autres véhicules quand le cycliste actionne ses freins.



Effets de la chaleur sur la sécurité routière

En juillet, une bonne partie de l'Europe a connu une vague de chaleur sans précédent.

S'il est trop tôt pour mesurer l'impact qu'elle a eue sur la sécurité routière, on sait que la combinaison d'un temps sec, relativement chaud et relativement ensoleillé pour la saison est la situation météorologique influençant le plus fortement le nombre quotidien d'accidents. Dans ces circonstances, le nombre moyen d'accidents corporels enregistrés par jour est 18,5% plus élevé que lorsque la météo est «normale». Cela veut donc dire que par temps de canicule, on recense environ une trentaine d'accidents en plus. Les accidents sont également plus graves. C'est dû à une présence probablement plus importante de piétons et de cyclistes sur les routes. En ce qui concerne la mobilité, on estime qu'une hausse de 1°C se traduit par une augmentation de 1% du nombre de véhicules sur les routes.

Par ailleurs, de fortes températures dans l'habitacle diminuent la vigilance du conducteur, augmentent son temps de réaction et le nombre d'erreurs de conduite. A l'heure actuelle, bon nombre de véhicules sont équipés de l'air conditionné mais la canicule entraîne quand même une diminution de la concentration et des performances intellectuelles. Qui plus est, la chaleur exacerbe les émotions: le stress et l'irritabilité des conducteurs augmentent. En cas de canicule, les nuits peu reposantes et le report des déplacements aux heures les plus fraîches (et donc plus tardives) peuvent également se traduire par un plus grand degré de fatigue des conducteurs.

11 nouveaux radars à Bruxelles

Certaines ont déjà été installées par les zones de police et d'autres attendent de l'être : au total, 11 nouveaux radars fixes ont été distribués par la Région bruxelloise. Ces caméras ont deux objectifs : mesurer la vitesse et sanctionner les excès d'une part ; détecter les conducteurs qui ne respectent pas les feux rouges d'autre part. Il ne s'agit pas nécessairement de nouveaux endroits de contrôle mais plusieurs boîtiers ne sont pas munis de caméra, ou certains le sont parfois, et parfois plus.

Pour cet investissement, la Région a déboursé près de 700.000 euros pour l'en-

semble des zones, une caméra coûtant 58.000 euros, ainsi que quatre nouveaux boîtiers à Schaerbeek.

Si les zones de police reçoivent aussi des subsides du côté fédéral, le fonds régional de la sécurité routière agit également pour endiguer ces excès de vitesses encore trop nombreux dans la capitale. En observant les chiffres donnés par la police, on note d'ailleurs que depuis 2009, le nombre d'infractions pour excès de vitesse par an a doublé, passant de 110.003 en 2009 à 212.339 en 2017. On n'explique pas cette augmentation par le fait qu'il y a plus d'excès, mais par le fait que les contrôles augmentent et qu'on investit de plus en plus dans la sécurité routière, et plus précisément sur le non-respect des limitations de vitesse et des feux de signalisation. En plus des onze nouvelles caméras qui ont été installées dans les différentes zones de police, quatre nouveaux boîtiers de contrôles seront ajoutés rien que sur la chaussée de Haecht, du côté schaarbeekois.

Pour l'instant il n'y a qu'un lieu de contrôle sur cette chaussée, qui est du côté d'Evere. Il y a eu beaucoup de demandes de la part de la zone de police pour en installer plus. L'objectif est de diminuer les excès de vitesse sur les grands axes, et cette artère bruxelloise est le lieu d'énormément d'accidents, et de trop d'infractions. Il était urgent d'agir.





Un conducteur sur 4 ne sait pas quoi faire quand un véhicule prioritaire approche

Au cours du mois dernier, 6 Belges sur 10 ont dû se mettre sur le côté pour laisser passer un véhicule prioritaire. Pourtant, en pareilles circonstances, un quart des conducteurs ignorent ce qu'il faut vraiment faire, notamment sur autoroute. Pas étonnant dès lors que plus d'1 jeune conducteur sur 5 est stressé lorsqu'il entend un véhicule prioritaire en approche. Voici quelques résultats issus d'une enquête que l'institut Vias a menée en collaboration avec le SIAMU et le SPF Mobilité. Chaque mois, on recense 6 victimes dans des accidents avec blessés ou tués impliquant une ambulance.

Ambulances, véhicules de pompiers et voitures de police doivent souvent se frayer un passage alors qu'ils sont dans des situations d'urgence où chaque seconde compte. Il est dès lors capital que les autres usagers sachent comment bien se comporter à l'approche de ces véhicules et connaissent les règles de circulation qui s'appliquent en pareilles circonstances. Chaque mois en Belgique, on dénombre 6 tués ou blessés dans des accidents impliquant des ambulances. Ce nombre est plus élevé encore avec des véhicules de police.

Voilà pourquoi l'institut Vias a réalisé une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population belge sur la connaissance des règles concernant les véhicules prioritaires.

Rencontrer un véhicule prioritaire : une situation courante

Au cours du mois dernier, 6 Belges sur 10 (59%) ont dû se mettre au moins une fois sur le côté pour céder le passage à un véhicule prioritaire. 20% ont même dû le faire à 2 reprises ou plus. Il s'agit donc d'une situation que la plupart des usagers rencontrent couramment. Si beaucoup de conducteurs affirment rester calmes, près d'un conducteur sur dix (8%) stresse quand il entend un véhicule prioritaire approcher. Les jeunes conducteurs (22%) sont 4 fois plus nombreux à être stressés que les plus de 35 ans (5%).

Un quart des conducteurs ne sait pas exactement quoi faire

Dès qu'un conducteur entend retentir la sirène d'un véhicule prioritaire, il doit libérer le passage sur-le-champ, céder la prio-

rité et s'arrêter au besoin. Mais souvent il ne sait pas précisément ce qu'il doit faire et le véhicule prioritaire perd alors un temps précieux.

Sur autoroute, et certainement lorsqu'il y a des embouteillages, les services de secours sont autorisés à emprunter la bande d'arrêt d'urgence, mais ils ne le font pas souvent car ils risquent d'être bloqués par des véhicules en panne ou qui y roulent. 1 Belge sur 7 (15%) estime alors que la meilleure manière de laisser passer des véhicules prioritaires sur autoroute est de tous se déporter sur la droite et de libérer la bande de gauche. Ce n'est pas le cas ! La façon la plus efficace de laisser passer les services de secours est de libérer un « couloir » entre les deux bandes les plus à gauche. Les voitures sur la bande de gauche se placent alors à l'extrême gauche et celles sur la bande d'à côté serrent leur droite.

Un peu moins de 3 Belges sur 4 (72%) trouvent que ce principe du « couloir de sécurité » est la méthode la plus indiquée. Cette pratique est davantage appliquée en Flandre (80%) qu'en Wallonie (62%). En Allemagne, par exemple, ce principe est bien intégré depuis longtemps. En principe, il sera explicitement repris dans le nouveau code de la route qui entrera en vigueur en 2021.

Brûler un feu rouge lors d'une mission urgente ? D'abord s'arrêter !

Dans le cadre de leurs missions, les véhicules prioritaires ont plusieurs droits, notamment celui de dépasser les limitations de vitesse. Cependant, 4 Belges sur 10 (37%) ignorent que cette règle s'applique aussi dans une zone 30.

Autre privilège : pouvoir passer au rouge aux carrefours, à condition toutefois de s'arrêter. Or moins d'1 Belge sur 5 (18%) connaît exactement les droits et devoirs d'un véhicule prioritaire lors d'une intervention urgente, à savoir que le gyrophare ET la sirène doivent être utilisés et que le véhicule prioritaire doit d'abord marquer l'arrêt avant de franchir le carrefour. 1 Belge sur 6 (17%) pense que le véhicule prioritaire peut franchir le feu rouge uniquement avec le gyrophare bleu allumé, du moment qu'il est prudent.

Il est pourtant essentiel de connaître ces règles. En effet, plus d'1 accident sur 2 (53%) se passe dans un carrefour, contre 1 accident sur 3 seulement (34%) pour l'ensemble des accidents.

Le transport de détenus également concerné

Les véhicules prioritaires ne sont pas limités aux ambulances et aux véhicules de pompiers et de police. D'autres véhicules jouissent de ce statut si leur gyrophare bleu et leur sirène sont activés. Pourtant, seuls 24% des Belges savent que c'est le cas des véhicules utilisés pour le transport de détenus, par exemple. En revanche, près d'1 Belge sur 5 (18%) pense à tort que les véhicules privés des médecins peuvent s'apparenter à des véhicules prioritaires.

3/4 des conducteurs de véhicule prioritaire trouvent ça dangereux

Dans un récent travail de fin d'étude, deux étudiantes ont interrogé près de 200 conducteurs de véhicules prioritaires. Trois quarts d'entre eux (76%) estiment que

conduire un véhicule prioritaire est dangereux. 24% ont déjà eu un accident. La plupart des problèmes rencontrés sont un freinage soudain ou brusque de la part des autres conducteurs, le fait que ces derniers ne se rangent pas sur le côté ou qu'ils ne savent pas comment réagir. Selon le Major Laurent Ledeghen, responsable de la cellule Mobilité pour les Pompiers de Bruxelles,

« Pour nos chauffeurs, l'important est d'arriver rapidement sur place. Pour cela, nous devons compter sur le civisme et les bons réflexes des conducteurs. Mais eux doivent pouvoir compter sur une politique de mobilité cohérente. Le problème doit être considéré dans son ensemble, avec les questions de congestion, des chantiers et des aménagements de voiries. »



Cinq conseils pour fluidifier le passage des véhicules prioritaires

1. N'utilisez pas d'oreillettes au volant et ne mettez pas non plus la musique trop fort.
2. Restez calme et ne freinez pas brusquement. Déportez-vous complètement sur la droite dès que vous pouvez le faire en toute sécurité.
3. Dans les embouteillages, appliquez le principe « du couloir de sécurité ».
4. Ne vous engagez jamais dans un carrefour que vous pourriez bloquer. C'est non seulement interdit mais vous pourriez en plus gêner considérablement les véhicules prioritaires.
5. Ne vous arrêtez jamais sur la route ou dans un virage. L'arrêt peut se faire à condition que vous vous rangiez sur le côté.

Un petit film tourné par la maison de production Geronimo montre quelques situations critiques vécues par les véhicules prioritaires sur le terrain : <https://youtu.be/wxggEL3tHHQ> et <https://we.tl/M9kwftlahb>.

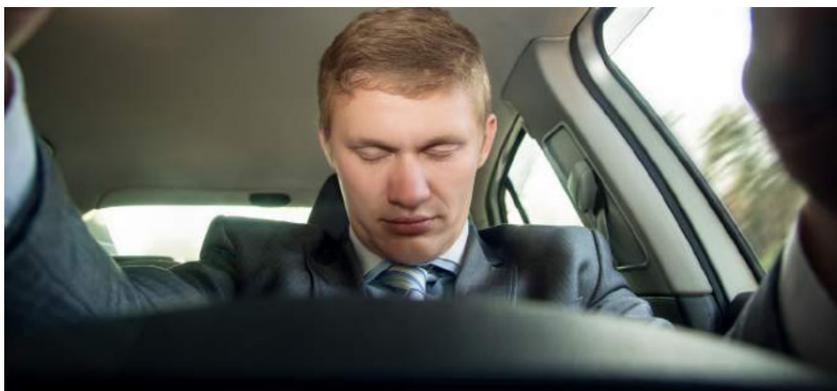
Stef WILLEMS



1 conducteur sur 20 roule en étant somnolent

En Belgique, 1 trajet en voiture sur 20 est effectué par un conducteur somnolent. Chez les conducteurs de moins de 30 ans, c'est même 1 trajet sur 7 ! La distance aussi joue un rôle : lorsqu'elle excède 60 km, 1 conducteur sur 10 se sent fatigué. Telles sont quelques résultats d'une nouvelle étude de l'institut Vias à laquelle plus de 3500 personnes ont participé. Les conducteurs doivent être conscients que la somnolence joue un rôle dans près d'1 accident grave sur 5, soit autant que l'alcool au volant !

Les accidents impliquant un conducteur somnolent sont souvent très graves : selon une estimation, la fatigue est responsable d'environ 20% de l'ensemble des accidents



graves. Cette part est comparable à celle de l'alcool au volant ! C'est la raison pour laquelle l'institut Vias a réalisé, pour la deuxième fois, une étude sur ce phénomène, basée sur un questionnaire élargi soumis à un échantillon représentatif de près de 3500 Belges.

1 conducteur sur 20 roule sous l'emprise de la fatigue

Dans 1 trajet sur 20 (5%), le conducteur avoue se sentir plus ou moins fatigué. La somnolence se fait plus souvent ressentir dans certaines conditions ou auprès de certains conducteurs. Ainsi, chez les personnes qui ont eu un accident ou un quasi-accident au cours des 12 derniers mois, près de 15%

des trajets avaient été effectués par un conducteur fatigué. Idem pour les jeunes de 18 à 30 ans : ils parcourent en moyenne 14% de leurs déplacements en étant somnolents.

Plus le trajet est long, plus la fatigue est intense

Plus le trajet dure longtemps, plus le pourcentage de conducteurs montrant des signes de fatigue est élevé. Pour les trajets de 60 à 120 km, il y a deux fois plus de conducteurs fatigués (10%) que la moyenne. Pour un trajet de 180 km ou plus, c'est carrément 1 conducteur fatigué sur 7 (15%).

L'heure à laquelle le conducteur roule a aussi son importance. On rencontre davantage de conducteurs fatigués le soir et la nuit. Entre minuit et 6h du matin, 1 trajet sur 8 est effectué par un conducteur fatigué.

Un sommeil de qualité est primordial

La durée du sommeil n'est pas le seul élément qui a un impact sur la conduite automobile ; sa qualité est tout aussi capitale. Le stress, des horaires de travail irréguliers en raison d'un travail en équipes, la (sur) fatigue chronique et la consommation de

drogues sont autant de facteurs qui diminuent la qualité du sommeil. Ces éléments peuvent déterminer si le conducteur se sent encore somnolent durant la journée.

En résumé, le scénario présentant le plus grand risque de conduite en étant somnolent est « une jeune personne qui a dormi moins de huit heures et qui a causé au cours des 12 derniers mois un accident ou un quasi-accident, conduit vers minuit une voiture sur une longue distance. Elle n'a pas bien dormi avant de prendre la route et se sent souvent fatiguée durant la journée ».

La musique ? Ouvrir une fenêtre ? De fausses bonnes idées

De nombreux conducteurs ont recours à de faux remèdes pour lutter contre la somnolence. Ainsi 81% des personnes interrogées indiquent écouter de la musique, près d'un tiers (34%) discutent avec leur passager et un quart (23%) ouvrent leur fenêtre pour faire face à la fatigue. Augmenter le volume sonore, manger un bout, rouler plus vite ou téléphoner sont d'autres moyens avancés pour lutter contre la somnolence. Mais tous ces trucs n'aident pas ou n'ont qu'un effet limité dans le temps.

Les mesures les plus efficaces pour affronter la fatigue sont finalement très peu mentionnées : faire une pause (6%), changer de conducteur (1%) ou s'arrêter pour dormir (0,3%). Il est dès lors important de sensibiliser les conducteurs au fait qu'il s'agit des seuls moyens efficaces pour lutter contre la somnolence au volant.

Systèmes de détections du sommeil : pas pour tout de suite

L'année dernière, l'institut Vias a passé au crible plusieurs détecteurs « portatifs » pour détecter la fatigue au volant, dont une « bague ». Ces détecteurs sont loin d'être la solution idéale pour résoudre le problème la fatigue au volant. Ils donnent des signaux quand ils ne doivent pas et les utilisateurs ne leur font pas confiance. Entre-temps,

certains constructeurs automobiles proposent en option des systèmes intégrés. Ces derniers tiennent compte de caractéristiques physiques comme les mouvements oculaires et analysent le comportement routier. Une obligation générale d'installer de tels dispositifs n'est cependant pas envisageable avant 2022, date préconisée par la Commission européenne pour équiper tous les nouveaux modèles de voitures.

Conclusion

Conduire en étant somnolent peut entraîner de graves conséquences. Divers aspects influent sur l'état de fatigue au volant. L'heure à laquelle le conducteur prend le volant, la longueur du trajet et le fait qu'il ait suffisamment dormi jouent un rôle de premier plan. A l'approche des départs en vacances, il est essentiel de sensibiliser tous les conducteurs à l'importance d'une bonne préparation.

Dix conseils pour éviter la somnolence au volant

- 1 Dormez suffisamment la nuit avant votre départ. Un minimum de 8h est indispensable.
- 2 Si nécessaire, prévoyez de faire une étape pour dormir plutôt que d'effectuer le trajet en une seule traite.
- 3 Essayez d'éviter de conduire la nuit si c'est possible.
- 4 Ne vous fixez pas d'heure d'arrivée précise. Vous ne prendrez ainsi pas de risques inconsidérés pour respecter le planning établi.
- 5 Mangez léger et buvez beaucoup d'eau. Ne buvez pas d'alcool, même pendant le repas.
- 6 Ne vous fiez pas aux faux remèdes comme le café, la musique (forte) ou l'ouverture de la fenêtre. Ils n'ont que des effets de courte durée.
- 7 Faites une pause toutes les 2h. Planifiez votre voyage pour savoir où vous pouvez la faire.
- 8 Si vous êtes fatigué, faites une petite sieste de 15 à 20 minutes. Dormir plus longtemps peut avoir un effet contre-productif.
- 9 Si plusieurs occupants peuvent conduire, changez régulièrement de conducteur.
- 10 Veillez à ce que le passager à côté du conducteur soit toujours éveillé. C'est plus difficile pour le conducteur de rester éveillé si la personne à côté de lui dort.

Stef WILLEMS



Coupe du monde : 1 Belge sur 4 aura regardé un match des Diables Rouges à l'extérieur

Lors du dernier Euro de foot en 2016, le nombre d'accidents de la route après les matches des Diables Rouges a augmenté de 80% par rapport à un jour ordinaire. Il y a eu également plus d'accidents avec des conducteurs alcoolisés. Une nouvelle enquête de l'institut Vias montre que cette année, 1 Belge sur 4 a l'intention de regarder au moins un match ailleurs qu'à la maison. Pour ce faire, 60% d'entre eux prennent la voiture.

Enquête sur le comportement des Belges pendant la coupe du monde

Un match à l'extérieur pour plus d'1 Belge sur 4

Plus d'1 Belge sur 4 (27%) a l'intention d'aller voir au moins un match à l'extérieur, généralement chez des amis (pour 26% d'entre eux), devant un écran géant (26% également) ou dans un café (19%). Parmi ceux-ci, 61% d'entre eux prennent la voiture.



Foto's: ©Karen Verheyen

Les Wallons sont nettement plus nombreux à la privilégier (80% contre 47% à Bruxelles et 51% en Flandre).

1 Belge sur 8 boit au moins 4 verres

Près de 9 Belges sur 10 (87%) ne boivent pas d'alcool ou se limitent à 3 verres maximum pendant les matches des Diables Rouges. Mais à l'inverse, 1 Belge sur 8 (13%) boit au moins 4 verres à cette occasion et 1 Belge sur 25 (4%) boit même plus de 8 verres.

Bob ? Toujours pour 1 jeune sur 3

Environ 1 Belge sur 4 (23%) choisit toujours un Bob pour aller voir les matches des Diables Rouges. Cette proportion est plus importante auprès des jeunes de moins de 34 ans : 33%. A l'inverse, 1 Belge sur 12 (8%) ne désigne jamais de Bob avant de partir. C'est plus souvent le cas des Wallons (11%) que des Bruxellois (9%) et surtout des Flamands (5%).

Une victoire? 1 francophone sur 10 prend sa voiture pour aller klaxonner

En cas de victoire des Diables Rouges (10%), 1 Belge sur 10 prévoit de boire plus que lors d'une défaite. Les Wallons sont plus nombreux que les Flamands dans cette situation (14% contre 6%). Même antagonisme pour ce qui est de prendre la voiture après une victoire pour aller la fêter : 9% des franco-

phones sont concernés contre... 1% des Flamands ! Rappelons qu'en principe, l'usage du klaxon n'est autorisé que pour « éviter un accident ».

Analyse des statistiques d'accidents

Si de nombreux conducteurs ont compris qu'alcool et conduite ne vont pas de pair, même pendant les matches de foot, certains ont plus de mal à assimiler le message. Ainsi, une nouvelle analyse de l'institut Vias montre que le nombre d'accidents avec tués ou blessés augmente lorsque l'équipe nationale joue, en particulier durant l'heure qui précède le match et les heures qui le suivent. Par contre, pendant les matches, on dénombre un nombre anormalement peu élevé d'accidents, mais qui ne compense pas la hausse enregistrée avant et après les matches.

La comparaison entre les 5 jours de match de l'équipe nationale belge lors de l'Euro 2016 et les mêmes jours entre 2012 et 2015 indique qu'en moyenne, le nombre d'accidents:

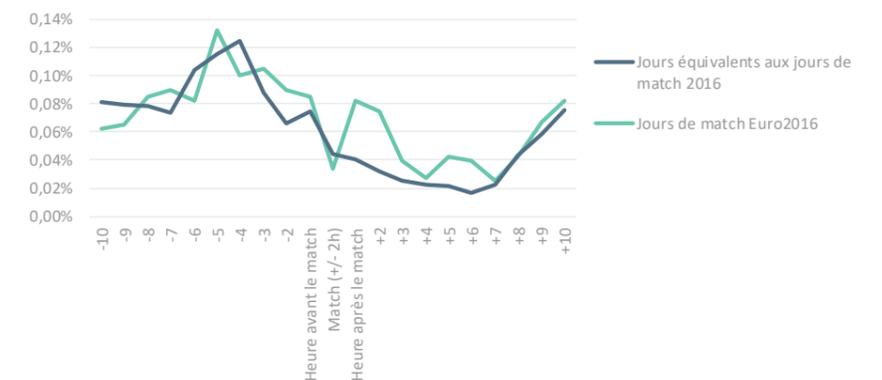
- augmente de 25% avant les matches;
- baisse de 30% pendant les matches;
- augmente de 80% dans l'heure qui suit les matches et décroît ensuite au fil des heures, mais la hausse se fait sentir jusqu'à 6h après les matches !

L'augmentation du trafic généré par les matches des Diables Rouges peut certainement expliquer en partie la hausse du nombre d'accidents avant et après les matches. Pas mal de supporters se rendent en effet chez des amis ou dans des endroits publics pour les regarder. Ils sont également plus insouciant et moins respectueux de certaines règles, certainement après une victoire.

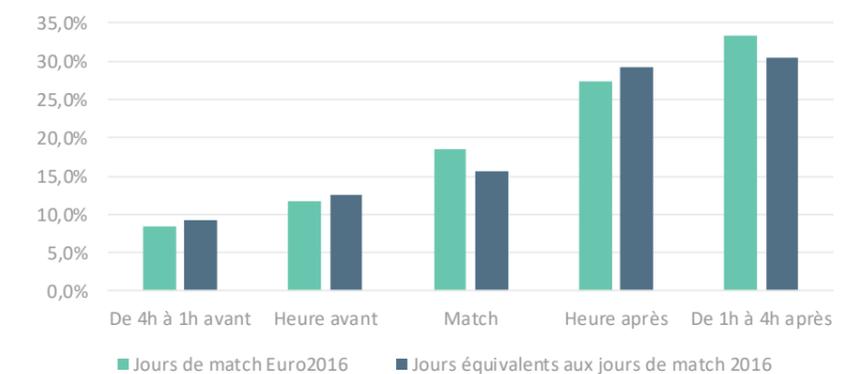
Plus d'accidents avec alcool les jours de match

Autre conclusion de l'étude: en moyenne, 13,4% des accidents corporels impliquaient un conducteur sous l'influence de l'alcool les jours de match de la Belgique, contre 11,0% les jours similaires sans match. Sans surprise, c'est surtout pendant les 4 heures qui suivent la fin des matches que l'on observe

Nombre moyen d'accidents corporels par heure (part parmi le nombre total d'accidents annuel)



Part des accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence d'alcool



un nombre anormalement élevé d'accidents impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool.

Conclusion

Les matches du Mondial, a fortiori lorsqu'ils sont disputés par les Diables Rouges, sont autant d'occasions de faire la fête, ce qui est tout à fait normal. L'analyse statistique de l'institut Vias montre néanmoins que certains conducteurs ont alors tendance à oublier les règles élémentaires de sécurité, ce

qui provoque un accroissement du nombre d'accidents, notamment avec des conducteurs ayant bu.

L'institut Vias en appelle donc au sens des responsabilités de chacun. Pour que ce tournoi reste une fête, tous les conducteurs doivent se comporter de manière responsable et désigner un Bob ou privilégier des alternatives à la conduite.

Benoit GODART



Infrabel et l'institut Vias ont organisé un crash-test entre une locomotive lancée à plus de 70 km/h et une voiture immobilisée sur les rails. L'objectif était d'analyser les conséquences d'un tel accident et, entre autres, de mesurer les forces dégagées à cette occasion.

Imprudence ? Inattention ? Quelle que soit la cause, un jeune automobiliste et ses 2 enfants ont perdu la vie en se faisant heurter par un train à un passage à niveau. Le système de signalisation fonctionnait pourtant parfaitement. Ce père et ses enfants étaient fort heureusement des mannequins : « l'accident » a bel et bien eu lieu, mais il s'agissait d'un crash-test. Les résultats enregistrés scientifiquement laissent peu de place au doute : personne n'aurait survécu à cet accident qui s'est, pourtant, produit à vitesse réduite.

Un crash-test réaliste et réalisé en toute sécurité

Un véhicule arrêté sur un passage à niveau à Frameries, alors qu'un train approche : ce sont là des conditions bien réelles qui se produisent de façon hebdomadaire ! Mais pour réaliser l'exercice, Infrabel a respecté sa priorité absolue : Safety First !

La voie était totalement hors service, il n'y

pas de trafic voyageur le week-end, ne générant ainsi aucun inconfort. Toute la zone était sécurisée sur une distance de près de 2 km. Les passages à niveau en amont et en aval étaient gardiennés par la Police fédérale des Chemins de fer et par Securail (SNCB). La police locale était également présente sur le site du test.

Avant de lancer l'opération, des drones ont effectué une reconnaissance afin de s'assurer qu'aucun curieux n'était sur la zone. Il n'y a qu'un seul riverain sur le parcours du train : un collaborateur Infrabel y est en poste, tout comme d'autres collaborateurs sont disséminés dans les champs alentours pour prévenir toute « intrusion ».

Vient le moment du « Go ». Une locomotive bélier, sans conducteur, est poussée par une autre locomotive. Celle-ci freine, laissant le bélier heurter le véhicule immobilisé sur le passage à niveau à une vitesse de 75km/h. Pour freiner la « locomotive-bélier », pas moins de 9 dispositifs de sécurité différents ont été prévus, testés chacun 5 fois avec succès. Le premier dispositif a rempli son office et le train s'est arrêté en toute sécurité 200m après la collision.

Dès qu'il y a eu confirmation que la locomotive était à l'arrêt et ne bougerait plus, tous les partenaires du crash-test ont pu remplir leurs missions : l'institut Vias a pris des mesures sur le véhicule pendant l'accident, les

pompiers de Mons ont réalisé la désincarcération des 3 « victimes », la Police fédérale des Chemins de Fer a pu former de jeunes recrues aux procédures en cas d'accident impliquant un véhicule routier et Infrabel a finalisé la remise en état des lieux.

Une force de 60G !

En recourant à des capteurs, l'institut Vias a découvert que l'impact sur la voiture est colossal dès la première seconde qui suit la collision. La voiture est secouée dans tous les sens et la force exercée sur le corps représente le poids du corps multiplié par un nombre très élevé. Un pic de 60 G est ainsi mesuré par les capteurs installés sur la voiture moins d'un quart de seconde après la collision. Cet impact est en partie absorbé par le véhicule. Toutefois, une grande partie de « l'accélération » se fait ressentir sur le corps des occupants, en particulier chez la personne la plus proche de l'impact.

Ceci veut dire qu'une pression comparable à environ 60 fois le poids du corps est exercée sur les occupants de la voiture. Une personne de 70 kilos reçoit dès lors sur elle un impact de plus de 4200 kilos). A titre de comparaison, un pilote de F16 entraîné peut supporter une force maximale de 9 G, soit 6 à 7 fois moins que l'impact lors d'une collision avec un train.

La voiture ne s'immobilise que 3 à 4 secondes après la collision. La probabilité qu'une personne survive à un tel impact est donc extrêmement faible voire quasi inexistante. En réalité, les trains dépassent souvent les 75 km/h, vitesse qui a été retenue pour ce test.

Votre vie vaut la peine d'attendre : respectez donc toujours le code de la route. En d'autres termes, vous devez toujours vous arrêter à un passage à niveau lorsque le feu rouge clignote, que le signal sonore retentit et que les barrières sont fermées ou en mouvement.

Une première mondiale !

En effectuant une recherche sur internet, l'on trouve des images de collisions entre un train et un véhicule. Des collisions involontaires ou réalisées dans le cadre d'un programme télévisé, mais jamais jusqu'à ce jour un crash-test n'avait été réalisé à des fins scientifiques et dans le but de permettre à toutes les disciplines concernées de s'entraîner ou de se former. Cela fait de ce crash-test une première mondiale !

Chaque discipline dispose ensuite de la matière « filmée », à l'aide d'une dizaine de caméras, pour assurer sa propre campagne de sensibilisation. Une campagne transversale, où chaque corps de métier aborde une même thématique sous un angle différent, mais avec la même conclusion : voilà qui rend également cette campagne unique sur le plan de la communication. La coordination entre tous les intervenants a été, malgré la complexité d'une telle organisation, exemplaire.

Des statistiques inquiétantes !

Malgré la répétition des campagnes et actions de sensibilisation au respect des règles de circulation près des passages à niveau, le nombre d'accidents ne diminue pas. En 2017, il y a eu 51 accidents et 9 personnes décédées. L'année précédente, dans les mêmes circonstances, Infrabel avait recensé 45 accidents et 4 décès (mais 8 blessés graves). Et pourtant, le nombre de passages à niveau, lui, diminue. Voilà pourquoi une telle campagne reste nécessaire.



www.infrabel.be/fr/crashtest ou www.vias.be/fr/newsroom

Benoit Godart



La moto en questions

Ces 10 dernières années, le nombre de motards a augmenté de 30% environ tandis que le nombre d'accidents a diminué d'un quart. La sécurité des motards s'est donc améliorée. Une des explications possibles est le changement de règles opéré en 2013 pour l'obtention du permis moto, règles qui ne permettent plus aux jeunes de conduire immédiatement une moto lourde.

Quand puis-je décrocher mon permis moto ?

Il faut dorénavant attendre 24 ans pour passer son permis moto classe A sans restriction (contre 21 ans autrefois). Le nombre minimal d'heures de cours à suivre dans une école de conduite a lui aussi été revu à la hausse.

A 18 ans, vous pouvez obtenir votre permis de conduire après avoir suivi au moins 9 heures de cours. Vous pouvez alors conduire une moto de 125 cc de 11 kW (15 CV) mais la moto ne doit fournir une puissance maximale que de 0,1kW par kg. Si la masse est inférieure, la puissance devra donc l'être aussi.

A 20 ans, vous pouvez décrocher votre permis moto A2 vous autorisant à conduire une

moto de 47 CV maximum. Vous devez également suivre 9 heures de cours sauf si vous avez votre permis A1 depuis 2 ans au moins, auquel cas vous pouvez passer votre examen après 4 heures de cours. A l'âge de 24 ans, vous pouvez tenter de décrocher votre permis moto A. Il n'y a alors plus aucune restriction quant à la puissance de la moto. Là aussi, vous devez également suivre 9 heures de conduite au préalable. Il existe une exception : si vous avez votre permis A2 depuis 2 ans et avez suivi 4 heures de

cours, vous pouvez alors obtenir un permis moto A à l'âge de 22 ans.

Quelle tenue de protection ?

Les motards doivent porter l'équipement suivant : un casque, des gants, une veste à manches longues, un long pantalon ou une combinaison et des bottes ou bottines qui protègent les chevilles. Cet équipement est obligatoire quelle que soit la saison.



Il y a deux choses importantes à savoir concernant le casque. Premièrement, il ne faut pas remplacer la visière par un modèle teinté : ce type de protection n'est en général pas approuvé pour un usage sur la voie publique. Préférez des lunettes de soleil intégrées que vous pouvez utiliser au besoin. Secundo, tout casque qui a subi une chute doit être remplacé sur-le-champ. Même si rien n'est apparent à l'extérieur du casque, l'intérieur s'est peut-être déformé à cause du choc. Votre casque ne vous offre alors plus de protection optimale.

Quelles sont les règles pour le transport d'enfants ?

Les enfants de moins de 3 ans ne peuvent pas être transportés sur une moto. Les enfants âgés entre 3 et 8 ans peuvent uniquement être transportés sur une moto ayant une cylindrée maximale de 125 cc à condition qu'ils soient installés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur soit adapté. Dès l'âge de 8 ans, ils peuvent être transportés sur tout type de moto.

Quelle place sur la route ?

Les motards ne doivent pas rouler à l'extrême droite de la chaussée. Ils peuvent rouler aux 2/3 de la largeur (donc un peu plus au centre) de la bande. Là, ils ont une meilleure vue sur la circulation et les automobilistes les remarquent plus facilement dans leur rétroviseur intérieur.

Quid en cas d'embouteillage ?

Les motards peuvent circuler entre les bandes de circulation en cas de file. Ils ne peuvent alors pas dépasser la vitesse de 50 km/h et la différence de vitesse entre les files de voitures et eux ne peut excéder 20 km/h. Sur les routes pour automobiles et les autoroutes, les motards peuvent uniquement remonter une file entre les deux bandes de circulation les plus à gauche.

Les motards peuvent-ils rouler sur la bande de bus ?

Les motards peuvent rouler sur la bande de bus ou le site spécial franchissable, uniquement si le symbole d'une moto est apposé

sur le panneau indiquant la bande de bus ou le site spécial franchissable ou sur un panneau additionnel. Les endroits où cette pratique est autorisée sont rares en Belgique.

Stef WILLEMS

Dix conseils pour débiter la saison en toute sécurité

- 1 Refaites quelques manœuvres avant de vous relancer sur la route après la période hivernale. Vous retrouverez ainsi « vos sensations » à moto.
- 2 Pensez à votre visibilité ! Allumez vos feux de croisement et portez une tenue qui flashe.
- 3 Faites un check-up de votre moto. Vérifiez l'état et la pression des pneus, ainsi que les freins.
- 4 Vérifiez toujours les conditions météo avant de prendre la route ! Vous pourrez ainsi adapter votre tenue, votre itinéraire et votre comportement aux conditions.
- 5 Choisissez un casque adapté. Des visières foncées ou teintées sont utiles par temps ensoleillé mais peuvent nuire à votre visibilité si la météo vient à changer soudainement.
- 6 Utilisez vos clignotants quand il le faut. Les autres usagers connaîtront ainsi vos intentions.
- 7 Méfiez-vous des mauvaises surprises : marquages au sol, plaques d'égouts, gravillons, etc. sont autant d'éléments inoffensifs pour les automobilistes mais peuvent être dangereux pour les motards.
- 8 Ne vous placez pas à l'extrême droite de la chaussée. En roulant un peu plus au centre, vous pouvez mieux voir le trafic et êtes plus visible.
- 9 Attention à votre compteur lorsque vous dépassez une file.
- 10 Si vous roulez en groupe, laissez les motards moins expérimentés prendre la tête. Et ce, afin d'éviter qu'ils ne prennent des risques éventuels pour suivre le reste du groupe.



Faut-il un permis à points en Belgique ?

A la demande du Ministre de la Mobilité, l'institut Vias et le SPF Mobilité ont mené une étude de grande ampleur sur le permis à points. Son objectif était de déterminer sous quelles conditions l'introduction d'un permis à points pourrait être efficace et d'évaluer quelles autres mesures pourraient être sélectionnées en vue de prévenir les récidives en matière d'infractions au code de la route. Voici les conclusions de cette étude...

Effets à court terme

Une analyse détaillée des études systématiques de la littérature internationale et des méta-analyses les plus récentes ont montré que l'introduction d'un système de permis à points est associé avec une diminution temporaire du nombre d'accidents de la route. Les effets sont toutefois généralement limités dans le temps - un an environ - et peuvent être attribués dans une large mesure aux efforts temporairement accrus en matière de communication et de répression.

La raison pour laquelle les effets ne sont pas durables est en partie due à la diminution des efforts de répression initialement augmentés, au terme de la première période d'euphorie. Certains chercheurs attribuent cet effet au fait que les conduc-

teurs réagissent d'abord de façon prudente et conservatrice, mais que cette adaptation initiale de comportement se réduit rapidement quand on remarque que la probabilité de se faire contrôler reste faible. Même pour les conducteurs ayant déjà été pris en infraction, on constate un effet similaire : pour de petites infractions, les effets semblaient déjà évanouis après 3 à 4 mois, pour les infractions plus lourdes, c'était déjà le cas après 1 mois. Tant les effets initiaux de courte durée qui accompagnent l'introduction de tout le système que les effets sélectifs et correcteurs très temporaires pour l'attribution des points sont dus à un niveau de répression trop faible.

Le risque de se faire contrôler prépondérant

Une probabilité assez importante de se



faire contrôler, qui est également maintenue structurellement dans le temps, est dès lors présumée comme une condition indispensable pour qu'un système à points reste efficace.

Pour cette raison, une analyse systématique de toutes les informations disponibles a été réalisée sur la probabilité de se faire contrôler pour différents types d'infractions en Belgique. Il ressort de différentes comparaisons internationales que la probabilité de se faire contrôler - à l'exception des excès de vitesse - est plus faible en Belgique que la moyenne européenne. Cela montre clairement qu'une condition importante pour l'introduction d'un système à points n'est, pour l'instant, pas remplie en Belgique. Sans adaptation du niveau de répression, on peut pour l'instant s'attendre à un effet faible de l'introduction d'un système à points en Belgique.

Il est indispensable d'accroître la probabilité d'être pris en infraction pour atteindre au minimum le niveau de la moyenne européenne. Indépendamment de la question du niveau de répression minimal pour un permis à points efficace, l'augmentation du nombre de contrôles policiers n'est pas uniquement un moyen efficace de lutter contre les infractions au code de la route, mais également de pouvoir attraper plus rapidement les récidivistes pour les punir d'une façon adaptée.

Des lacunes en Belgique

Sur la base d'une analyse du rapport entre le nombre officiel d'infractions enregistrées par la police et les estimations du nombre de kilomètres parcourus en infraction sur la base des mesures de comportement de l'institut Vias, nous avons calculé la probabilité d'être contrôlé pour les infractions les plus courantes. Il en est ressorti que l'on doit actuellement en Belgique, parcourir en moyenne 58.000 kilomètres sous l'influence de l'alcool avant que la police ne constate une seule infraction, 2000 kilomètres à une vitesse excessive, 110.000 kilomètres sans porter de ceinture de sécurité et 27.500 kilomètres avec un téléphone en main. Ces chiffres illustrent que la probabilité de se faire contrôler en Belgique est trop faible pour réduire les comportements à risques sur la route, mais également que le risque est statistiquement très faible de constater des faits à répétition et de coincer les récidivistes.



Il faut parcourir 27.500 km avec un téléphone en main avant de se faire contrôler.

Vu que toutes les mesures possibles contre la récidive reposent finalement sur l'identification et le fait d'attraper les récidivistes (certainement en cas d'infractions graves et dangereuses), ces mesures peuvent uniquement fonctionner si la probabilité d'être contrôlé atteint un niveau suffisamment élevé. La conclusion de l'étude de l'institut Vias et du SPF Mobilité est dès lors de doubler en priorité la probabilité d'être contrôlé en infraction, et ce pour toutes les infractions importantes. La littérature démontre qu'il s'agit d'une mesure rentable pour augmenter la sécurité routière. Il ressort en outre

de toutes les études menées en Belgique que la sécurité routière - contrairement au permis à points - est l'affaire d'une grande majorité de la population, ce qui constitue une condition nécessaire pour continuer à appliquer durablement la mesure.

Contrôles avec interpellations

Par ailleurs, il faut également s'atteler à augmenter le nombre d'interpellations policières. Avec seulement 19% des conducteurs arrêtés l'an passé par la police, la Belgique se classe sous la moyenne européenne de 28%. Vu que la lutte contre la récidive repose essentiellement sur le retrait temporaire ou la suspension du permis de conduire des récidivistes et que la seule façon de contrôler si les conducteurs respectent effectivement leur interdiction de conduire est de les interpellés, c'est également une mesure prioritaire.

Par ailleurs, de nombreux conducteurs sans permis continuent néanmoins à rouler et courent alors un risque fortement accru de provoquer des accidents de la route. En augmentant le nombre d'interpellations, il sera possible de progresser à plusieurs niveaux. Tout d'abord, cela a un effet dissuasif général sur les conducteurs (prévention primaire) via l'augmentation de la probabilité subjective de se faire contrôler. Mais par ailleurs, et c'est également important, les contrevenants et les récidivistes déjà punis pourront être contrôlés en cas de conduite malgré une déchéance.

La définition de la récidive adaptée

En vue de la prévention de la récidive routière, la définition légale de récidive a été adaptée le 1er janvier 2015 afin que la répétition des mêmes infractions graves, mais également la répétition de différents types de comportements à risque dans une période de trois ans, soit considérée par la loi comme une récidive. Outre l'élargissement de la définition, la loi du 9 mars 2014 stipule également une obligation très élargie des juges de police de faire dépendre la réhabilitation au droit de conduire de la réus-

site à des examens (psychomédicaux ainsi que théorique et pratique). Pour le moment, l'effet de cette mesure ne peut pas encore être évalué en raison d'un manque de données disponibles. Il ressort d'une enquête que la population est à peine au courant de ce changement. On peut dès lors craindre que les récidivistes potentiels soient insuffisamment informés.

Le nombre d'examen combinés a fortement augmenté entre 2015 et 2016 (de 38.734 en 2015 à 55.514 en 2016) sous l'influence de cette mesure. Le diagnostic et l'évaluation systématiques des conducteurs à risque sont généralement recommandés comme bonnes pratiques dans des études internationales.

Mesures alternatives

La technologie actuelle permet déjà d'imposer un programme éthylotest antidémarrage dans le cas de la conduite sous influence d'alcool. Il ressort d'une étude internationale que cette mesure est au moins 75% plus efficace que les mesures traditionnelles tant que l'éthylotest antidémarrage est installé.



Sur cette base, il faut dès lors recommander d'élargir ce programme autant que possible, tant pour les premières infractions avec des concentrations d'alcool très dangereuses que pour tous les contrevenants qui, malgré d'autres condamnations, n'adaptent pas leur comportement. Pour les excès de vitesse, le potentiel de la surveillance par boîte noire doit être testé sur un groupe test de contrevenants. Vu que la surveillance automatique du comportement en matière de vitesse a le potentiel pour générer des effets similaires à un programme d'éthy-

lotest antidémarrage, nous conseillons à cet égard d'investir d'abord dans des projets pilotes afin de concevoir un programme adapté et de le tester en pratique. L'institut Vias planifie actuellement une expérience dans ce sens.

Différents systèmes analysés

Aujourd'hui, le système est tel que des infractions légères à répétition sont traitées séparément au niveau administratif avec une transaction à l'amiable, sans que la répétition et l'accumulation systématiques de ces infractions ne soient punies spécifiquement. Cela peut notamment mener à ce que des conducteurs aisés ne subissent psychologiquement que peu de conséquences des peines actuelles et aient dès lors moins tendance à adapter leur comportement à risques.

Une des raisons principales pour lesquelles le permis de conduire à points est considéré comme équitable est précisément qu'il permettrait de corriger l'inégalité sociale au sein du système actuel. Théoriquement, il existe différentes possibilités offrant une réponse à ce problème. Les amendes en fonction des revenus et les systèmes d'amendes progressives en sont les exemples les plus connus. L'impact possible des systèmes d'amendes en fonction des revenus ne peut pas être évalué sur la base des connaissances scientifiques actuelles. Selon la Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière (SWOV), l'introduction d'un système d'amendes progressives présente seulement un effet potentiellement faible (diminution du nombre de tués de la route de 5 %), essentiellement parce que la probabilité de se faire contrôler est réduite vu le niveau de répression actuel. Tout comme le permis à points, le potentiel de ces peines alternatives est limité par le niveau de répression. Tant que la probabilité de se faire contrôler ne sera pas nettement plus importante, l'investissement dans des formes de peines plus complexes n'a pas lieu d'être.

Cette conclusion est aussi soutenue par l'étude sur l'impact possible de l'alourdissement des peines. Il s'avère non seulement

que l'aggravation des peines a un effet très limité sur l'apparition du comportement à risques. L'important alourdissement des peines (avec un facteur de plus de 10 par exemple) semble même avoir un effet négatif sur la sécurité routière parce que les autorités responsables de la répression routière diminuent leurs efforts.



Une étude méta-analytique sur l'effet des mesures éducatives comme des cours d'amélioration de la conduite montre clairement que le type de peine a un effet favorable sur l'apparition des récidives dans le trafic. Selon l'étude systématique la plus récente de la littérature, on a même pu constater des effets allant jusqu'à une diminution de 40 % de la récidive. Vu que, pour le moment, seule une fraction des conducteurs jugés suit une formation, il est recommandé d'étudier comment appliquer davantage les cours d'amélioration de la conduite en guise de peine.

Le potentiel du système à points doit être évalué par rapport au niveau de sécurité routière général, à la fréquence des infractions dans la population totale des conducteurs et à la probabilité de se faire contrôler. Une analyse de la situation belge montre clairement que les comportements à risques sur la route ne se limitent pas à un petit groupe de récidivistes, mais sont largement répandus dans l'ensemble de la population. C'est le reflet d'une norme sociale laxiste et tolérante face aux comportements à risques sur la route, ce qui perpétue le problème. Sur un total annuel de 102 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges, environ 6,8 milliards le sont chaque année en excès de vitesse ; 2,7 milliards de kilomètres sous l'influence de l'alcool ; 3,2 milliards de kilomètres au téléphone et 8,5

milliards de kilomètres sans porter la ceinture de sécurité.

Vu le faible risque d'être effectivement contrôlé par la police, l'identification des récidivistes relève surtout du plus grand des hasards, mais les autorités confirment en outre la norme sociale tolérante. La façon la plus efficace de rompre ce cercle vicieux et de contrôler et de punir les récidivistes comme il se doit est d'augmenter drastiquement et fondamentalement la probabilité d'attraper les contrevenants. Pour augmenter au maximum le risque subjectif d'attraper ces récidivistes et de canaliser les effets secondaires non souhaités, cela doit s'accompagner d'une stratégie de communication bien établie. Pour les conducteurs attrapés à plusieurs reprises, l'arsenal actuel des peines semble adéquat, bien que les peines qui reposent sur des programmes éducatifs, sur l'identification des conducteurs à risques et sur la surveillance permanente des conducteurs problématiques devraient être plus généralement appliquées. On recommande par ailleurs d'enregistrer l'ensemble des infractions commises par chaque conducteur dans un registre qui peut être consulté par le juge de police lors du procès.

L'introduction éventuelle d'un système à points dans le contexte actuel ne peut en aucun cas dispenser de la nécessité absolue d'augmenter drastiquement la probabilité de se faire attraper. L'augmentation de la probabilité de se faire prendre en termes quantitatifs généraux (nombre de contrôles par an par type d'infraction) ne peut en effet pas se faire au détriment de l'organisation qualitative des contrôles en fonction des groupes cibles, des endroits et des moments présentant un risque spécifiquement accru. Outre les objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles à réaliser, il faut également développer un cadre de référence pour les objectifs qualitatifs à lier aux objectifs quantitatifs.

Conclusion

Il convient d'évaluer le potentiel d'un système à points par rapport au niveau de sécurité routière général, à la fréquence des infractions au sein de la population totale de conducteurs et au risque de se faire attraper pour des infractions. Une analyse de la situation belge a clairement révélé dans un premier temps que le comportement à risque dans la circulation ne se limite pas à un petit groupe de multirécidivistes mais est largement adopté par la population totale de conducteurs. C'est le reflet d'une norme laxiste et tolérante à l'égard du comportement à risque dans la circulation, ce qui perpétue le problème. Selon nos estimations, sur un total annuel de 102 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges, 6,8 milliards de kilomètres sont chaque année parcourus en excès de vitesse, 2,7 milliards sous l'influence de l'alcool, 3,2 milliards au téléphone et 8,5 milliards sans porter la ceinture de sécurité.



6,8 milliards de km sont parcourus chaque année en excès de vitesse.

Bien que le risque de se faire contrôler en Belgique ait considérablement augmenté au cours de la dernière décennie, l'identification des récidivistes est en majeure partie le fruit du hasard vu le faible risque d'être effectivement contrôlé par la police. Ceci confirme, qui plus est, la norme sociale tolérante. La façon la plus efficace de briser ce cercle vicieux et d'attraper et de punir les récidivistes comme il se doit est d'augmenter drastiquement et fondamentalement la probabilité de se faire contrôler. Pour augmenter au maximum le risque subjectif d'être attrapé et canaliser les effets secon-

naires non souhaités, cela doit s'accompagner d'une stratégie de communication bien étudiée. Pour les conducteurs qui sont attrapés à plusieurs reprises pour des infractions au code de la route, les nombreuses peines actuelles semblent adéquates, bien que celles reposant sur des programmes éducatifs, l'identification des conducteurs à risques et la surveillance permanente des conducteurs problématiques devraient être plus généralement appliquées. On recommande par ailleurs d'enregistrer l'ensemble des infractions commises par chaque conducteur dans un registre qui peut être consulté par le juge de police lors du procès.

L'introduction éventuelle d'un système à points dans le contexte actuel ne peut en aucun cas nous faire perdre de vue la nécessité absolue d'augmenter drastiquement la probabilité de se faire attraper. L'augmentation du risque de se faire contrôler en termes quantitatifs généraux (nombre de contrôles par an par type d'infraction) ne peut en effet pas se faire au détriment de l'organisation qualitative des contrôles en fonction des groupes cibles, des endroits et des moments présentant un risque spécifiquement accru. Outre les objectifs quantitatifs quant au nombre absolu de contrôles à réaliser, il faut également développer un cadre de référence reliant les objectifs qualitatifs aux objectifs quantitatifs.

L'instauration d'un système à points aura à court terme, selon toute vraisemblance, des effets positifs sur la sécurité routière car elle s'accompagnera d'une intensification temporaire d'efforts de sensibilisation et de répression criminelle. En outre, un système à points contribue à l'identification des récidivistes. Jusqu'ici, il n'y a pas de preuves empiriques selon lesquelles un tel système est efficace sur le long terme sans procéder à des contrôles accrus. Dans tous les cas, il faut en premier lieu accroître le risque de se faire contrôler.

Benoit GODART
Peter SILVERANS

L'étude en entier peut être consultée sur :

www.vias.be/fr/recherche/publications/ve-wachte-effect-van-puntensystemen





Les radars tronçons efficaces

Aux endroits où un radar tronçon est installé, le nombre d'accidents graves baisse de plus de 50%. L'installation et l'activation de radars tronçons ont subi un coup d'accélérateur ces derniers mois en Flandre. L'institut Vias se réjouit d'une telle évolution ; la vitesse reste en effet une cause majeure d'accident sur nos routes.

Diminution de 50% du nombre d'accidents graves

Dans un accident mortel sur 3 environ, la vitesse excessive joue un rôle prépondérant. L'objectif des radars tronçons et des caméras automatiques est de faire baisser le nombre de ces accidents. Alors que les radars fixes mesurent la vitesse en un point bien précis, le radar tronçon la mesure sur une plus longue portion de route. Des études menées en Belgique et à l'étranger ont montré que tant les radars tronçons que les caméras fixes ont un impact positif sur la sécurité routière. Ainsi, les radars automatiques permettent de réduire le nombre d'accidents avec blessés ou tués de 20% ; les radars tronçons de 30% en moyenne et même de 56% pour ce qui est des accidents graves. Les effets des radars tronçons ne se limitent par ailleurs pas à l'endroit où ils sont installés.

Effets aussi sur la vitesse moyenne

La différence d'efficacité entre les radars tronçons et fixes est liée aux effets sur le comportement des conducteurs. Aux endroits où des caméras automatiques sont installées, la vitesse moyenne a baissé en moyenne de 4 km/h, essentiellement à la hauteur de ces radars. Le nombre d'infractions de vitesse a baissé de 53% et le nombre de conducteurs qui dépassent la limitation de plus de 10 km/h a même diminué de 61%.

Ces chiffres montrent une nette amélioration à la hauteur des caméras, mais il n'y a pas de différence en amont et en aval. Bien souvent, les conducteurs freinent juste avant le radar pour accélérer de nouveau juste après.

Les radars tronçons permettent, au contraire, d'éviter cet effet « accordéon ». Une étude scientifique portant sur le radar tronçon de 7 km de l'E40 entre Wetteren et Erpe-Mere montre que la vitesse moyenne a baissé de 5 km/h par rapport à la période avant l'installation de ce radar. Le nombre d'infractions a diminué de 71% ; le nombre d'infractions graves de 85%. Même en amont et en aval du radar tronçon, tant la vitesse moyenne que le nombre d'infractions ont baissé. Les mesures effectuées montrent aussi que le système favorise

des vitesses beaucoup plus homogènes et incitent les usagers à changer moins souvent de bande. Bref, les radars tronçons permettent d'« apaiser » la circulation sur une plus grande distance.

Homologation des radars tronçons

Depuis avril, l'institut Vias effectue l'homologation technique finale des radars tronçons. Cela consiste en une série de tests dont l'objectif est de s'assurer que les caméras et les ordinateurs du radar tronçon mesurent et calculent la vitesse exacte. On évite ainsi toute contestation sur leur bon fonctionnement. Dès que l'institut Vias a terminé l'homologation finale, la police peut débiter les contrôles.

La vérification du fonctionnement des contrôles de vitesse est une suite logique de l'extension des activités de l'institut Vias, à savoir contribuer activement à trouver une solution à tous les problèmes de sécurité.

Stef WILLEMS



Le casque vélo efficace ? Oui, mais à quel point ?

Le flou plane sur les effets réels d'un casque vélo et d'une éventuelle obligation d'en porter un. Dans les débats souvent passionnés autour de ces sujets de discussion, il n'est pas toujours évident de savoir si les arguments avancés, tant en faveur qu'en défaveur, proviennent d'une simple déduction ou de preuves scientifiques. L'institut Vias esquisse dans le présent article un aperçu des avis scientifiques les plus récents sur les effets d'un casque vélo et l'éventuelle obligation d'en porter un.

Dans cet article, nous nous basons essentiellement, sauf indication explicite contraire, sur les résultats d'une méta-analyse¹ très récente relative aux effets du port du casque et de l'obligation d'en porter un. Une méta-analyse est une méthode statistique visant à confronter les résultats d'études existantes sur un même sujet. Plusieurs études de haute qualité scientifique sont reprises dans une méta-analyse en vue de garantir la fiabilité des résultats finaux. Les résultats de 53 études fiables menées

dans le monde entier entre 1989 et 2017 ont été consignés dans cette méta-analyse.

Effets du casque vélo sur la sécurité routière

Le risque de lésion à la tête fortement réduit

Il ressort de la méta-analyse qu'en cas d'accident, le port du casque vélo réduit de 60% le risque de grave lésion à la tête. Les autopsies² réalisées sur les cyclistes décédés révèlent que 37% des personnes tuées qui ne portaient pas de casque vélo auraient pu avoir la vie sauve si elles avaient porté un casque vélo. Un argument parfois avancé est que le port d'un casque vélo pourrait entraîner une hausse du nombre de lésions cervicales, mais la méta-analyse n'enregistre aucune augmentation du nombre de ce type de lésions en cas de port d'un casque vélo.

Certes, le casque vélo n'aide pas à réduire la gravité de tous les types d'accidents³. Si un véhicule percute un cycliste par l'arrière, le casque s'avère moins efficace qu'en cas de collisions latérales ou frontales. De même,

lors d'accidents à très haute vitesse ou avec des véhicules lourds, il sert peu voire pas du tout. Pour tous les autres types d'accidents, le casque vélo est extrêmement efficace. Il peut ainsi réduire considérablement la gravité des accidents unilatéraux, à savoir ceux où le cycliste est seul impliqué (chutes ou collisions contre un obstacle).

Il convient de ne pas sous-estimer l'importance des accidents de vélo unilatéraux pour ce qui concerne le problème de la sécurité à vélo. Selon des estimations internationales³, 60 à 95% des cyclistes admis à l'hôpital ou pris en charge au service des urgences se sont blessés dans un accident unilatéral. La part de ces accidents parmi les cyclistes tués est plus faible mais pas négligeable pour autant puisque 5 à 30% des cyclistes ont perdu la vie dans un accident de vélo unilatéral.

Le risque d'accident pas plus élevé

Une autre question pertinente est de savoir si le port d'un casque vélo influe aussi sur le risque d'être impliqué dans un accident. Voilà pourquoi la méta-analyse a également étudié les effets du port du casque sur

1. Høye, A. (2017). Trafikksikkerhet for syklister. Kapittel 6: Sykkelhjelm og sykkelhjelpåbud. TØI rapport 1597/2017. Institute of Transport Economics (TØI), Oslo, Noorwegen.
2. Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., & Hejna, P. (2018). Cycling fatalities: When a helmet is useless and when it might save your life. Safety Science, 105, pp. 71-76.
3. Schepers, P., Agerholm, N., Amoros, E., Benington, R., Bjørnskau, T., Dhondt, S., de Geus, B., Hagemester, C., Loo, B.P.Y., & Niska, A. (2014). An international review of the frequency of single-bicycle crashes (SBCs) and their relation to bicycle modal share. Injury Prevention, 21, 138-143.

les autres comportements, et plus précisément si le fait d'en porter un entraîne « un comportement compensatoire » poussant les cyclistes à rouler plus dangereusement. La méta-analyse s'est penchée sur l'effet du port du casque sur plusieurs formes de comportement à risque (vitesse, alcool, etc.) mais les chercheurs n'ont découvert aucune preuve selon laquelle les cyclistes avec un casque se comportent plus dangereusement.

Peu d'études ont étudié si les autres usagers se comportaient différemment suivant que les cyclistes portent un casque ou non, si bien que la méta-analyse ne peut se prononcer sur la question. Une étude a mis au jour que les conducteurs laissent une distance latérale plus petite lorsqu'ils dépassent un cycliste portant un casque que lorsqu'il double un cycliste sans casque⁴. Une étude ultérieure nuance toutefois cette conclusion : le port d'un casque vélo ne donne pas lieu à des manœuvres de dépassement plus dangereuses (avec une distance latérale inférieure à 1m) et l'effet découvert survient plutôt lorsque la distance latérale était déjà suffisamment grande lors d'un dépassement⁵.

Chiffres-clés pour la Belgique

- En 2016, 71 cyclistes ont perdu la vie dans un accident de la route et 9.604 ont été blessés. Les cyclistes représentent 19% du nombre total de victimes de la route en Belgique. Ils constituent le groupe le plus important de victimes dans la circulation après les occupants de voitures⁶.
- La Belgique compte 7,4 tués à vélo par million d'habitants soit le chiffre le plus élevé d'Europe occidentale, c'est donc plus qu'aux Pays-Bas et au Danemark,

pays d'Europe où l'on roule le plus à vélo⁷.

- Chez 23% des cyclistes hospitalisés, la blessure la plus importante était une lésion crânienne ou cérébrale ; et chez 9%, il s'agissait d'une lésion au cou, au visage ou à la tête⁸.
- 85% des cyclistes admis à l'hôpital se sont blessés dans un accident unilatéral⁸.

Obligation de porter un casque vélo : quel impact ?

Les résultats de la méta-analyse indiquent clairement qu'une obligation de porter un casque entraîne une augmentation du port du casque, avec pour conséquence que le nombre de lésions à la tête chez les cyclistes diminue de 20% au total, et l'effet est encore plus marqué pour ce qui est des graves lésions à la tête.

Tous les pays n'instaurent pas une obligation du port du casque pour tous les types de cyclistes. Dans certains pays, un casque vélo est uniquement obligatoire pour les enfants jusqu'à un certain âge. Un casque obligatoire, que ce soit pour l'ensemble des cyclistes ou uniquement pour les enfants, a un effet positif sur la sécurité routière. L'obligation du port du casque pour les enfants n'a toutefois des effets favorables que sur les enfants. Il n'y a pas d'effet « spillover » sur les adultes.

A l'inverse, il apparaît qu'imposer à tous les cyclistes le port du casque est plus bénéfique pour les enfants qu'un port du casque obligatoire chez les enfants seuls. Dès lors, lorsque les adultes sont contraints de porter un casque, l'effet sur la sécurité des enfants est plus important. Cela peut s'expliquer par le fait que les adultes montrent l'exemple à leurs enfants et s'assurent que leur progéniture porte un casque vélo.

Effets sur la pratique du vélo

Certains craignent que l'introduction d'un port du casque obligatoire à vélo entraîne une diminution du nombre de cyclistes, alors que la pratique du vélo comporte des avantages évidents tant au niveau de la santé et qu'au niveau de la réduction des émissions et des embouteillages. En outre, il y a aussi un effet « safety-in-numbers » avéré. En d'autres termes, plus on roule à vélo, plus le risque d'accident pour chaque cycliste diminue, et donc rouler à vélo devient plus sûr au fur et à mesure que le nombre de cyclistes augmente⁹.

Cependant, les preuves scientifiques quant aux effets d'une obligation du casque sur l'usage du vélo sont très divergentes. Il existe à la fois des études montrant une baisse du nombre de cyclistes que des études indiquant une augmentation de l'usage du vélo. Il est généralement difficile de déterminer si la législation en matière du port du casque à vélo influe sur l'usage du vélo. Une étude révèle en effet que l'obligation de porter un casque à vélo influe beaucoup moins sur le choix de se tourner vers la bicyclette que d'autres facteurs qui encouragent ou découragent l'usage du vélo. La présence d'une bonne infrastructure sûre pour les cyclistes est par exemple beaucoup plus déterminante.

Dans la plupart des études révélant une baisse de l'usage du vélo après instauration d'une obligation de porter un casque vélo, il est apparu que cette diminution était assez limitée et ne se faisait sentir qu'à court terme avant que la pratique du vélo ne reparte à la hausse. Celles et ceux qui arrêtaient le vélo après l'entrée en vigueur de l'obligation de porter un casque vélo roulaient de toute façon très peu.

Conclusion

Bien que le casque vélo ne réduise pas la gravité des lésions dans tous les types d'accidents, son effet positif global sur la gravité des blessures est considérable et a été clairement établi. Le risque d'encourir une grave lésion à la tête est réduit de 60% et l'on ne déplore pas de hausse significative du nombre de lésions cervicales.

Il est moins évident de savoir si un casque vélo peut avoir un impact sur le risque d'être impliqué dans un accident. La méta-analyse en a conclu que les cyclistes ne prenaient pas plus de risques s'ils portaient un casque. Il existe très peu d'études sur d'éventuels effets sur le comportement des autres conducteurs, aucune conclusion probante ne peut donc être avancée.

Une obligation de porter un casque vélo, tant partielle (pour les enfants uniquement) que générale (pour tous les cyclistes) contribue à une hausse du port du casque et à une baisse des lésions à la tête. Le lien entre l'obligation de porter un casque et l'usage du vélo n'est pas évident. Les preuves scientifiques disponibles à ce sujet divergent fortement. En cas de port du casque vélo obligatoire, le nombre de cyclistes pourrait diminuer alors que des études antérieures montrent une éventuelle diminution très limitée à court terme, avant que l'usage de vélo ne reparte à la hausse.

Le point de vue de l'institut Vias

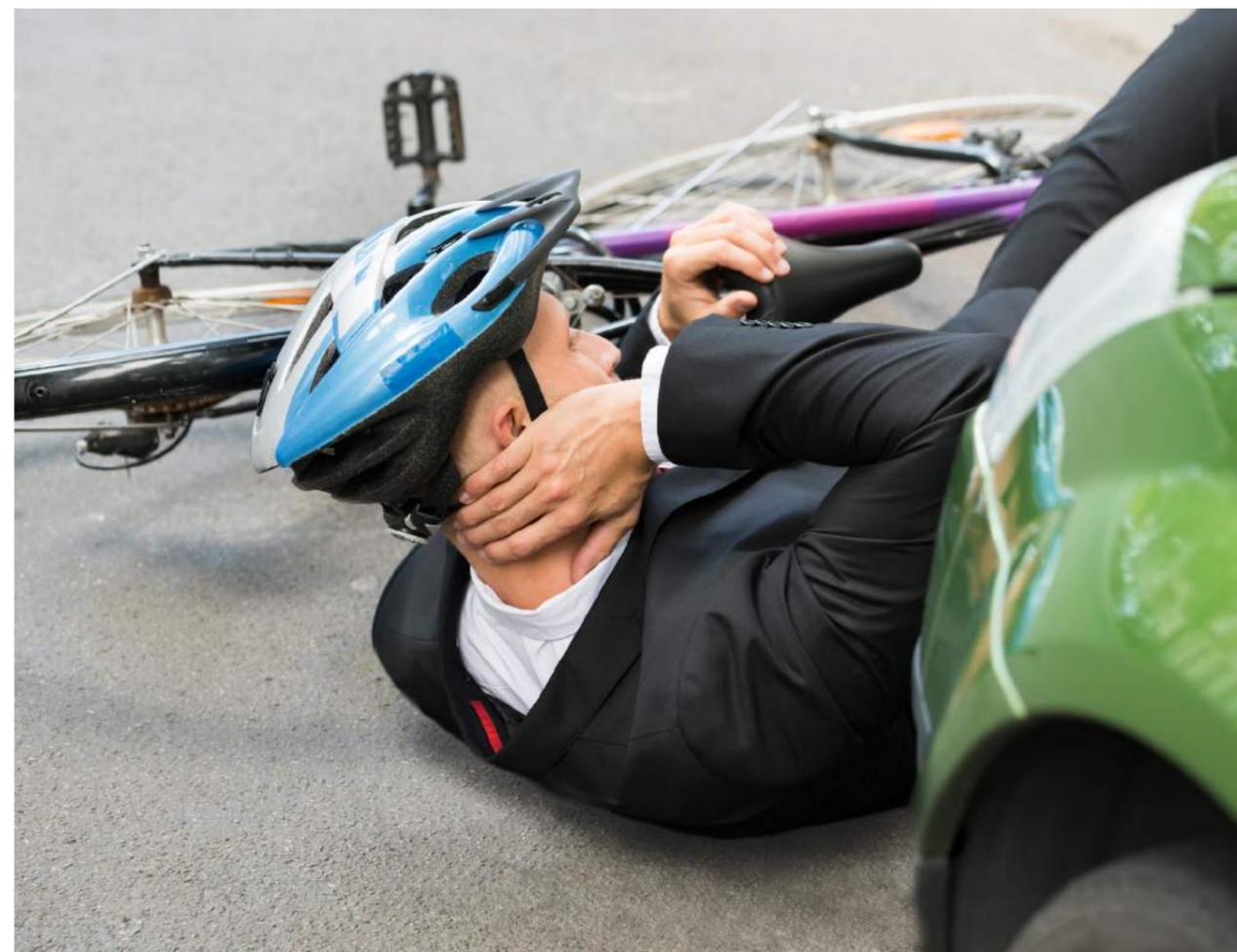
Sur la base des preuves scientifiques disponibles, l'institut Vias ne voit pas pour

quelles raisons le port d'un casque vélo ne devrait pas être activement encouragé. Le port volontaire du casque vélo ne semble pas comporter d'inconvénients.

L'institut Vias est également pour une obligation de porter un casque vélo chez les enfants (jusqu'à l'âge de 14 ans). Nous souhaitons en effet nous concentrer sur la protection des cyclistes les plus vulnérables.

Bien que le casque réduise considérablement la gravité des lésions lors d'un accident, il convient de centrer notre attention sur la réduction du nombre d'accidents de vélos. Encourager voire rendre obligatoire le port du casque à vélo doit être combiné à (et non pas remplacé) d'autres mesures telles que l'aménagement d'une infrastructure sûre pour les cyclistes.

Tim DE CEUNYNCK



4. Walker, I. (2007). Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 417-425.
 5. Olivier, J., & Walter, S.R. (2013). Bicycle Helmet Wearing Is Not Associated with Close Motor Vehicle Passing: A Re-Analysis of Walker, 2007. *PLOS ONE* 9(1): 10.1371/annotation/7e009550-a92d-49a2-8053-e6fc7612966.
 6. Lequeux, Q. (2017). rapport statistique 2017 – Accidents de la circulation. Rapport D/2017/0779/85. Bruxelles, Belgique: institute Vias.
 7. European Road Safety Observatory (2017). *Traffic Safety Basic Facts 2017 – Cyclists*.
 8. Dupont, E., & Meunier, J-C. (2017). Lésions subies suite à l'implication dans un accident de la circulation: Quelles sont les spécificités des cyclistes et des motards? Une analyse descriptive des données hospitalières récoltées entre 2009 et 2011 pour l'ensemble de la Belgique, Rapport D/2017/0779/51. Bruxelles, Belgique: institute Vias.
 9. Elvik, R., & Bjørnskau, T. (2017). Safety-in-numbers: A systematic review and meta-analysis of evidence. *Safety Science*, 92, 274-282.



Les conducteurs belges sont les plus stressés d'Europe...

Plus d'1 conducteur belge sur 7 se dit stressé au volant, soit la proportion la plus élevée d'Europe ! Cela se traduit notamment par une utilisation de plus en plus courante du klaxon : près de 6 Belges sur 10 s'en servent de manière intempestive, quasi autant que les Italiens ou les Grecs ! Par contre, les conducteurs belges oublient de moins en moins leur ceinture : ils ne sont plus que 12% dans ce cas, contre 21% en moyenne en Europe. Voilà quelques résultats issus d'une enquête menée dans 11 pays européens par la Fondation Vinci Autoroutes.

La Fondation Vinci Autoroutes a interrogé, dans 11 pays européens, un échantillon représentatif de la population concernant les comportements au volant à risque. L'institut Vias donne les principaux résultats pour la Belgique.

Les conducteurs belges sont stressés

Plus d'1 conducteur belge sur 7 (15%) affirme être stressé sur la route. C'est le pourcentage le plus élevé parmi les pays participants et c'est quasiment 2 fois plus que les conducteurs néerlandais (8%). Dans le même ordre d'idées, seuls 4 conducteurs belges sur 10 (41%) gardent leur calme sur la route contre 57% en moyenne et même 71% aux Pays-Bas ! La forte densité de

trafic dans notre pays et l'augmentation constante des embouteillages expliquent probablement le stress des conducteurs belges.

Comportements inciviques : les Belges adeptes du klaxon

Les conducteurs belges adoptent souvent deux comportements inciviques :

- klaxonner de manière intempestive les conducteurs qui les énervent (58% disent le faire souvent contre 50% en

moyenne). Par rapport à l'édition précédente, c'est une augmentation de 5% ! Les Belges se rapprochent même des Grecs et des Italiens (60%).

- doubler par la droite sur autoroute (40% contre 34% en moyenne).

Malgré cela, les conducteurs belges ont la moins mauvaise réputation aux yeux des étrangers. 73% d'entre eux leur attribuent un adjectif négatif. Cela paraît beaucoup mais c'est nettement moins que la moyenne européenne (83%). Ce sont les Grecs qui ont la plus mauvaise réputation (94%).



*à gauche pour la GB



Les Belges foncent dans les travaux...

En Europe, les conducteurs belges respectent le moins les limitations de vitesse dans les zones de travaux (67% avouent ne pas les respecter contre 55% en moyenne). La multiplication des chantiers sur nos autoroutes explique vraisemblablement cette propension à ne pas y respecter les règles.



... mais en bouclant leur ceinture

En revanche, les Belges sont particulièrement respectueux des distances de sécurité (seuls les Espagnols font mieux) et mettent de plus en plus leur ceinture lorsqu'ils conduisent : seulement 12% oublient contre 21% en moyenne. C'est en Belgique que la progression du taux de port de la ceinture est la plus importante.

En matière de distraction, 1 Belge sur 5 (21%) téléphone encore en conduisant sans kit mains libres. Cela paraît beaucoup mais c'est nettement moins que la moyenne européenne (30%). Par contre, la Belgique est le pays où l'utilisation d'un système de conversation Bluetooth pour le conducteur a le plus progressé : +8% par rapport à l'an

dernier. Aujourd'hui, un conducteur belge sur 2 (50%) a recours à un tel dispositif. C'est un peu plus que la moyenne européenne (45%)



Alcool au volant : le talon d'Achille des conducteurs belges

L'alcool au volant reste un problème majeur en Belgique comme en attestent les résultats de cette enquête. Ainsi, les Belges reprennent en moyenne 2 fois plus souvent le volant avec une alcoolémie au-dessus de la limite que les Européens (23% contre 10% en moyenne). A la question « A partir de combien de verres vous interdisez-vous de prendre le volant ? », les Belges sont également au-delà de la moyenne européenne (2,5 verres contre 1,9).

Ce comportement déficient en matière d'alcool au volant se traduit directement sur la route : 1 Belge sur 12 (8%) a eu ou a failli avoir un accident à cause d'une consommation excessive d'alcool ! C'est 2 fois plus que les Anglais pour ne citer qu'eux (4%).

Le problème dans notre pays a trait à la norme sociale : en présence d'une personne qui va prendre la route et qui a trop bu, 1 Belge sur 4 (24%) ne lui dit rien. C'est le pourcentage le plus élevé d'Europe et c'est beaucoup plus que la moyenne européenne (16%). C'est également 2 fois plus qu'en Suède par exemple.



Pourtant, les Belges sont conscients des risques liés à l'alcool au volant. Ainsi, 63% d'entre eux disent que l'alcool et la drogue sont des causes d'accident sur les routes en général (contre 56% en moyenne) et 40% sur autoroute (contre 27% en moyenne).

Les Belges champions de la sieste

Lorsqu'ils doivent faire un long trajet (au moins 3 heures), 83% des Belges s'arrêtent en cours de route pour faire une sieste. C'est beaucoup plus que la moyenne européenne (58%). C'est pratiquement 2 fois plus que les Néerlandais par exemple (44%).

A l'inverse, les Belges n'aiment pas intervenir quand ils voient un conducteur très fatigué prendre le volant. Près de la moi-

tié d'entre eux (47%) ne disent rien (contre 33% en moyenne).

Utilisation d'une plateforme de covoiturage : la Belgique à la traîne

1 Belge sur 12 (8%) a déjà utilisé une plateforme de covoiturage. C'est deux fois moins que la moyenne européenne (16%) et 3 fois moins qu'en France (27%)

Benoit GODART



Pendant l'été, on dénombre 12 accidents par jour dans lesquels un conducteur est sous l'influence de l'alcool. Les nombreux festivals, manifestations sportives et autres événements sont autant d'occasions de boire un verre. Une enquête de l'institut Vias révèle que 1 conducteur belge sur 2 boit de l'alcool lors des festivals alors qu'il doit prendre le volant pour rentrer à la maison. Un tiers des conducteurs interrogés tient compte de la limite autorisée, mais 1 sur 5 n'adapte absolument pas sa consommation d'alcool. La nouvelle campagne estivale qui débute le 8 juin, veut changer la donne.

En 2017, l'alcool a joué un rôle dans 4209 accidents de la route, soit 11% des accidents avec blessés ou tués.

En juin, juillet et août, bon nombre d'accidents sont également dus à l'alcool. Les festivals musicaux, les activités culturelles et les manifestations sportives de grande envergure ne manquent pas d'attirer la foule. Selon une enquête de l'institut Vias, 1 conducteur belge sur 2 boit de l'alcool durant un festival avant de reprendre le volant. Un tiers des conducteurs interrogés tient compte de la limite légale, mais 1 sur 5 n'adapte pas du tout sa consommation d'alcool.



Voilà la raison pour laquelle une campagne Bob d'été est organisée chaque année depuis 2011. En 2010, on dénombrait 1607 accidents dus à l'alcool ; en 2017, ce chiffre était de 1094, soit une baisse de 32%. Malgré tout, 12 accidents impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool ont encore lieu chaque jour.

Bob ... et fier de l'être

Après toutes ces années, il reste nécessaire de rappeler que boire et conduire ne font pas bon ménage. La campagne Bob a un objectif précis : réduire le nombre de victimes de la route dues à l'alcool.

Pour 80% des conducteurs belges, être Bob signifie ne pas boire une seule goutte d'alcool avant de reprendre le volant. Mais cela

signifie aussi prévoir une alternative sûre pour rentrer chez soi quand on sait qu'on va boire. Cela peut se faire en réservant un taxi ou une chambre hôtel avant la fête ou en prenant les transports en commun.

Un Bob pense donc à sa sécurité mais aussi à celle des autres usagers. Inutile de rougir : Bob... et fier de l'être !

La Bande à Bob est supporter

Accompagnés d'Assuralia, des Brasseurs Belges et des Régions, la Bande à Bob prend la route.

Durant tout l'été, elle arpente les festivals, terrasses et festivités liées à la Coupe du Monde à la recherche de témoignages positifs de personnes fières d'être Bob. Il sera également possible de suivre les récits sur

le compte Instagram et la page Facebook de Bob. Les vrais Bob peuvent de surcroît remporter des lunettes de soleil portant le slogan « Ton assureur est fier de Bob ».

Pour savoir si un établissement ou un événement est Bob, il suffit de parcourir la check-list de la Bande à Bob. Y-a-t-il des Bobtails ou d'autres boissons sans alcool à la carte ? Y a-t-il suffisamment d'informations sur les transports en commun ou les possibilités d'hébergement dans les environs ? Existe-t-il des arrangements avec un service de taxis ? Les responsables de lieux qui répondent favorablement à ces demandes peuvent remporter la Distinction Bob.

La Bande à Bob est notamment présente au Brussels Summer Festival, à Dranouter, à La Fête de la Musique, à Couleur Café, au Festival au Carré... et lors d'événements de la Coupe du Monde organisés à Bruxelles,

Mons, Liège, Hasselt et Anvers. Vous trouverez la liste complète sur www.bob.be. On peut aussi y découvrir les recettes pour préparer de délicieux Bobtails sans alcool et évidemment, toutes les informations pour rentrer en toute sécurité à la maison. Bob fera aussi partie du paysage routier au quotidien, puisqu'il sera visible sur les affiches le long des (auto)routes en Flandre et sur les bus de De Lijn. En outre, les bus de la STIB à Bruxelles seront repeints aux couleurs estivales de Bob tout au long de la campagne.

Depuis plus de 20 ans déjà, l'institut Vias est la force motrice derrière Bob. Avec ses partenaires indispensables, les Brasseurs Belges et Assuralia, l'Union professionnelle des entreprises d'assurances, il fait vivre Bob en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'en Régions flamande et wallonne.

Benoit Godart



Safety Day 2018

Le Safety Day est une collaboration unique entre l'institut Vias et Securitas. Vous pourrez choisir entre une quinzaine d'animations et de workshops. Au total, ce ne sont pas moins de 60 sessions qui seront prévues. Les thèmes abordés iront de la sécurité au travail et en privé en passant par les déplacements. Bref, la sécurité intégrale applicable en toutes circonstances.

**Le Safety Day aura lieu le 18 octobre à
l'institut Vias entre 8:30 et 18:00**

Inscrivez-vous sur : www.safetyday2018.be



