



Comment le casque vélo est-il devenu un must au Danemark ?

Accidents de la route : quel coût pour notre société ?

Trottinettes électriques : vers un changement de législation ?

**Cette fois-ci,
c'est moi BOB**



Votre profil de télétravail

Le télétravail offre de nombreux avantages, mais n'est pas toujours évident.

En remplissant ce questionnaire, vous pouvez mettre en parallèle vos propres expériences avec celles d'autres télétravailleurs.

Vous recevrez également un certain nombre de suggestions pour optimiser votre façon de télétravailler.

Découvrez votre profil de télétravail!



journée nationale du télétravail



www.teletravailler.be

CONTENU

4. BRÈVES

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

8. COMMUNICATION

8. « Cette fois-ci, c'est moi BOB ! »: tel était le slogan de la campagne Bob hiver 2021-2022.

10. EQUIPEMENT

10. Sans qu'il ne devienne obligatoire, le casque vélo est devenu une évidence au Danemark. Analyse de la manière dont les autorités s'y sont prises.

12. USAGERS

12. Il n'y a actuellement aucune limite d'âge pour utiliser seul une trottinette électrique, alors qu'il faut 16 ans pour conduire un cyclo. L'institut Vias plaide pour une adaptation de la législation.

14. ETATS GÉNÉRAUX

14. Fin novembre se sont tenus les Etats Généraux de la Sécurité Routière. Ils ont débouché sur le 1^{er} plan interfédéral de sécurité routière.

20. NOUVELLES TECHNOLOGIES

20. Il y a quelques mois, l'institut Vias a testé à Anvers un système de caméras intelligentes capables de détecter les conducteurs qui utilisent leur GSM au volant. Le bilan est positif.

22. ACCIDENTS

22. Dans une nouvelle étude, l'institut Vias a calculé les conséquences économiques des accidents de la route en Belgique.

26. STATISTIQUES

26. Alcool, vitesse, ceinture, distraction: combien de victimes pourraient être évitées si la Belgique parvenait à supprimer entièrement le risque ou à égaler les pays les plus performants.

COLOPHON

Rédacteur en chef: Benoit Godart - E-mail: benoit.godart@vias.be
 Rédaction: Lies Bouwens, Stijn Daniels, Nathan De Vos, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Heike Martensen, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Wouter Van Den Berghe, Daphné Vander Elst, 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



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.

Campagne contre le GSM au volant

Le 1^{er} juillet 2000, une nouvelle réglementation entrainée en vigueur stipulant que «sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main». L'an dernier, 107.686 conducteurs ont été verbalisés pour avoir enfreint cette règle, soit 300 par jour ! C'est le nombre le plus élevé depuis 2016 alors qu'il y a probablement eu moins de contrôles en 2020 à cause de la crise sanitaire. Bref, 20 ans plus tard, le phénomène a pris de l'ampleur, en particulier l'envoi et la lecture de messages et la consultation des réseaux sociaux.

Une enquête européenne à laquelle 11 pays ont participé montre que plus d'1 Belge sur 4 (26%) envoie ou lit des SMS ou des e-mails au volant, ce qui est supérieur à la moyenne européenne (22%). 1 conducteur sur 6 (17%) continue par ailleurs de téléphoner en conduisant sans kit mains libres alors que les systèmes Bluetooth sont nettement plus présents dans les voitures aujourd'hui (55% des conducteurs en utilisent un). L'utilisation du GSM au volant ne se cantonne pas aux coups de fil ou aux SMS: 6% des conducteurs avouent regarder des vidéos sur leur smartphone en conduisant.

Conséquence directe de cette banalisation de l'usage du GSM au volant: quasi 1 Belge sur 10 (9%) a déjà eu ou failli avoir un accident à cause du GSM au volant. D'ailleurs, la moitié des Belges interrogés (50%) considèrent l'inattention comme une cause majeure d'accidents. Par rapport à il y a 5 ans (28%), c'est une hausse considérable qui tend à prouver que le phénomène a pris de l'ampleur ces dernières années.

La distraction causée par l'utilisation d'un téléphone portable ou d'un autre appareil électronique en main augmente considérablement le risque d'accident. La rédaction, l'envoi et la lecture d'un SMS multiplie par 6 le risque d'accident. Les activités où le conducteur détourne son regard de la route, par exemple pour regarder un écran, présentent le risque le plus élevé.

Certains chercheurs en sont arrivés à la conclusion que l'utilisation d'un smartphone pour consulter les réseaux sociaux a des conséquences plus importantes sur la conduite qu'une alcoolémie de 0,8 ‰. En extrapolant ces chiffres, l'institut Vias estime que la distraction causée par l'utilisation du téléphone portable est responsable d'au moins 50 décès et 4500 blessés sur les routes belges chaque année.

Afin de sensibiliser les conducteurs aux

dangers du smartphone au volant, l'institut Vias et Baloise Insurance ont lancé, fin octobre, une campagne dont les 2 axes majeurs sont un spot TV et un spot radio. Dans le spot TV d'une trentaine de secondes, on y voit Nina Derwael, médaillée d'or aux derniers Jeux Olympiques, recevoir le coup de fil d'une amie alors qu'elle s'entraîne aux barres asymétriques. Elle tente d'y répondre mais en perd l'équilibre et tombe sur le tapis placé sous elle. L'analogie avec l'utilisation du smartphone au volant est claire sauf que sur la route, il n'y a pas de tapis ! Le spot se termine par le slogan de la campagne : « Volant en main, GSM éteint ».

Un spot radio est aussi diffusé sur le même principe: alors que Nina Derwael est occupée à son exercice, son GSM sonne et elle prend l'appel au grand étonnement du public. «Vous trouvez ça bizarre que j'utilise mon GSM pendant mon exercice ? Utiliser son GSM au volant l'est tout autant».

Tout le matériel de la campagne se trouve sur: www.dropbox.com/sh/wxe8nn1waiqvX0q/AAAhwl8pV8Loes0lqj5mKX9La?dl=0



Le nombre d'accidents dans les chantiers en hausse

Le nombre d'accidents corporels dans les chantiers routiers a augmenté de 7,3% pour les neuf premiers mois de 2021 en comparaison avec la même période en 2020. Au total, près d'1 accident sur 40 en Belgique se produit dans une zone de travaux. Depuis le début de l'année, sept personnes ont perdu la vie et 700 autres ont été blessées dans ce cadre. Une analyse plus approfondie menée sur 2020 (chiffres complets) à l'échelle de la Belgique a montré que 186 blessés dans ces circonstances l'ont été sur une autoroute, principalement en... Wallonie (116 des 186 blessés, contre 67 en Flandre). Pour les tués, il en a eu sept dans les chantiers autoroutiers (deux en Wallonie et cinq en Flandre). Concernant les autres routes, le bilan national des blessés est de 632 : 412 en Flandre, 171 en Wallonie et 49 à Bruxelles. Les décès se répartissent comme suit : six en Flandre et trois en Wallonie. Dans près d'un accident sur deux ayant lieu dans un chantier (45 %), un camion est impliqué. C'est quasi deux fois plus que leur implication dans les accidents sur autoroute en général (26 %). Les camionnettes sont impliquées dans 22 % des sinistres. Peut-être que la distraction de ces chauffeurs professionnels à certains moments de leur trajet explique-t-elle leur surreprésentation dans ces accidents. Sur les autoroutes, les accidents dans les tra-

vaux sont plus graves : une moyenne de 51 tués par 1.000 sinistres, contre 34 ailleurs. Une enquête menée dans onze pays européens montre que les conducteurs belges sont, de loin, les moins enclins à ralentir en cas de travaux. Près de sept Belges sur dix (67 %) omettent de lever le pied alors que la moyenne européenne est de 51 %. Les Pays-Bas sont deuxième à 58. La largeur des bandes de circulation est réduite dans un chantier. Le moindre écart, notamment dû à la distraction, et la signalisation est percutée. Une vitesse plus respectueuse réduit le risque de suraccident.

Nouvelles règles en France dans les zones de montagne

Le code de la route français s'est enrichi, au 1^{er} novembre dernier, de nouvelles règles et de nouveaux panneaux qui rendent l'équi-

pement hivernal obligatoire dans certaines zones de montagne. Dans ces zones, les véhicules doivent impérativement disposer d'un équipement hivernal adapté, soit 4 pneus hiver de type M + S, M&S ou 3TMPs. Les chaînes à neige sont également acceptées. Toute la zone de montagne n'est pas concernée mais cette nouvelle loi s'applique sur certaines routes des Alpes, du Massif central, des Pyrénées, des Vosges, du Jura et de Corse. Ce sont les préfetures qui déterminent les zones concernées.

L'obligation peut, selon les cas, s'appliquer à tout le réseau routier ou seulement à une partie de celui-ci. Cette nouvelle loi Montagne s'accompagne évidemment de nouveaux panneaux routiers qui définissent les entrées et sorties de zones d'obligation. Cette obligation d'équipement montagne prend cours chaque année dans les zones définies au 1^{er} novembre et se termine le 31 mars. Le ministère français de l'Intérieur a annoncé une période de tolérance cet hiver, le temps d'informer et de sensibiliser les automobilistes. Mais l'année prochaine, les conducteurs risquent une amende de 135 € en cas de manquement.

En dehors des zones où la loi Montagne a été validée, les pneus hiver ne sont pas obligatoires en France mais sont fortement recommandés en cas de météo hivernale. Les chaînes ne sont autorisées que sur des routes enneigées et sont interdites sur les autoroutes. Elles ne sont obligatoires que sur certaines routes lorsqu'un panneau le précise. Cette obligation ne s'applique qu'aux véhicules et pas aux remorques ni aux caravanes.





Nouveau dashboard

L'institut Vias vient de mettre en ligne un outil permettant d'analyser dans le temps l'ensemble des données concernant les victimes de la route sur un territoire donné. Ce dashboard donne un aperçu du nombre de victimes de la route en Belgique jusqu'en 2020. Les données proviennent de la base de données nationale des accidents de la route avec lésions corporelles. Cette base de données est élaborée sur base des PV complétés par la Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL lors du constat d'un accident corporel. Les PV reprennent les accidents constatés sur place ainsi que les accidents déclarés au poste de police. Les données sont ensuite transmises à Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) qui les contrôle et les valide. Les personnes mortellement blessées sont ajoutées par la Police fédérale et Statbel sur base des bulletins de décès des parquets et de la base de données MACH. Le nombre de décès est aussi vérifié sur base du registre national des personnes physiques qui décrit les caractéristiques des personnes décédées.

Le dashboard peut être consulté sur www.vias-roadsafety.be/fr/.

Le limiteur de vitesse obligatoire

A partir de juillet 2022, le limiteur de vitesse sera obligatoire dans tous les nouveaux modèles de voiture, en vertu d'un nouveau règlement publié au journal officiel de l'Union européenne. Dans ce texte, on parle de «systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse» ou ISA pour son acro-



nyme anglais. Dans les faits, les nouveaux modèles devront tous être munis d'un système prévenant le conducteur quand il dépasse la vitesse via des avertissements sonores, des vibrations ou autre. Le système doit être capable de réduire automatiquement la vitesse des véhicules qui roulent trop vite en détectant les panneaux et/ou via les données de carte GPS ou, à défaut, de la carte SIM embarquée (eCall).

En pratique, cela veut dire que seuls les véhicules dont le limiteur de vitesse automatique est enclenché réduiront leur vitesse automatiquement. Néanmoins en cas de non-respect des alertes, le système réduira «la puissance de propulsion et le couple de transmission du véhicule», même s'il n'est pas question d'enlever complètement la puissance sous la pédale.

Beaucoup de constructeurs automobiles n'ont pas attendu cette législation pour avancer sur la question. Ainsi, Volvo est déjà prêt. C'est standard sur toutes les voitures. Le limiteur de vitesse s'adapte en fonction des panneaux. Si le conducteur ne l'a pas enclenché, il peut alors émettre une alerte.

Dans le règlement européen, il est prévu que le système ISA puisse être désactivé manuellement par le conducteur, mais il sera «automatiquement rétabli dans le mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule».

Les systèmes ISA ne seront obligatoires que sur les nouveaux modèles homologués à partir du 7 juillet 2022. Les modèles homologués avant cette date pourront encore s'en passer jusqu'en juillet 2024.

L'Europe est engagée dans un programme «Vision zéro» visant à réduire à néant le nombre de morts sur les routes européennes d'ici 2050. Le plan belge comporte d'ailleurs un volet important contre les comportements dangereux (vitesse, alcool, fatigue, etc.) grâce à «la sensibilisation et la technologie» (voir page 14).

Aides à la conduite:

L'American Automobile Association a étudié l'impact de la pluie sur l'efficacité des systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS en anglais). Lors du test de freinage d'urgence automatique, aucune voiture n'a percuté le véhicule arrêté... sur une chaussée sèche. En revanche, les résultats ont été nettement moins probants lors de la simulation d'un temps pluvieux : 17 % des essais se sont soldés par une collision à 40 km/h et 33 % à des vitesses de 56 km/h. Qui plus est, les tests par temps de pluie étaient réalisés sur une chaussée sèche; seuls les systèmes de surveillance (caméras et capteurs) étaient soumis à la pluie. On peut donc en déduire que si la route avait été effectivement mouillée ou humide, le pourcentage de tôle froissée aurait été



encore plus élevé. « C'est un fait que les gens ne conduisent pas toujours dans des conditions météorologiques parfaites et ensoleillées. Nous devons donc étendre les tests et prendre en considération les choses auxquelles les gens sont confrontés dans leur conduite quotidienne », a indiqué Greg Brannon, directeur de l'ingénierie automobile de l'AAA.

Le test a aussi montré les limites du système de maintien de trajectoire : 37 % des véhicules avaient franchi les lignes blanches dans les conditions idéales. Ce pourcentage avait grimpé à 69 % lors de la simulation de pluie. Rappelons qu'il est recommandé de débrancher le régulateur de vitesse lorsque la pluie est moyenne ou forte. Ce système oblige la voiture à toujours rouler à la même vitesse, y compris en passant dans une importante flaque d'eau. Le risque d'aquaplanage est alors plus élevé.

Cannabis: 2 x plus de risque d'accident grave

Le risque d'être impliqué dans un accident grave ou mortel est plus élevé chez un conducteur qui est sous l'emprise du cannabis que chez un conducteur qui n'en a pas consommé. De surcroît, le cannabis combiné à l'alcool accroît davantage le risque d'accident que le cannabis consommé seul. Des études épidémiologiques montrent que

le risque d'être impliqué dans un accident grave ou mortel double après avoir consommé du cannabis par rapport aux automobilistes qui n'en ont pas consommé. Selon une récente étude française, le risque de causer un accident mortel est 1,65 fois plus élevé chez un conducteur se trouvant sous l'influence du cannabis.

L'impact du cannabis sur l'aptitude à la conduite est le plus important la première heure suivant sa prise. L'effet négatif diminue à partir de deux heures et jusqu'à quatre heures après sa consommation. La consommation chronique de cannabis peut en outre avoir un impact permanent sur l'aptitude à la conduite. Une étude récente montre que les consommateurs réguliers, même sans qu'il soit question de consommation excessive, respectent moins les règles de la circulation et « zigzaguent » plus. Ceci vaut en particulier pour les conducteurs qui consomment du cannabis dès leur plus jeune âge, soit avant 16 ans.

Les effets du cannabis sur l'aptitude à la conduite dépendent de la quantité consommée. La capacité à suivre un véhicule et le temps de réaction sont d'autant plus altérés que la quantité consommée augmente. En cas de faibles quantités (±7 mg THC; environ un tiers de joint), les aptitudes automatiques à la conduite sont affectées, comme le fait de suivre un véhicule et maintenir la même position sur la bande de circulation. Les aptitudes complexes à la conduite qui requièrent une attention consciencieuse comme réagir correctement à une situation inattendue ne sont altérées qu'après consommation de doses élevées. Lorsque la prise de cannabis est combinée à la consommation d'alcool, l'impact négatif sur l'aptitude à la conduite augmente ; les conducteurs « zigzaguent » davantage. La combinaison alcool-cannabis fait que les conducteurs ne sont plus en état de compenser les effets négatifs sur leurs prestations de conduite si bien qu'ils ne sont par exemple plus en mesure de réagir adéquatement face à des événements inattendus.



Chaque jour, on déplore en moyenne 12 accidents impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool ; le jour de l'an, 1 accident sur 3 est dû à l'alcool ! Pour lutter contre ce phénomène, la combinaison de la sensibilisation et des contrôles reste le moyen le plus efficace, surtout en cette période de fin d'année. Cette année, la campagne BOB d'hiver, qui a pour slogan : « Cette fois-ci, c'est moi BOB ! » est axée sur la prise de responsabilité. Maria Del Rio, comédienne et animatrice sur Radio Contact, est l'ambassadrice de cette édition. Un concours a permis aux gagnants de recourir à ses services en tant que BOB durant une soirée.

Le jour de l'an, 1 accident sur 3 implique un conducteur alcoolisé

Entre 2011 et 2020, on compte en moyenne chaque jour 12 accidents causés par l'alcool dans notre pays, soit 1 accident toutes les 2 heures ! Ça représente 11% de l'ensemble des accidents avec tués ou blessés recensés quotidiennement.

En cette période de fin d'année, il est extrêmement important de continuer à sen-

sibiliser la population aux dangers de la conduite en état d'ébriété. Le jour de l'an, on dénombre en moyenne 26 accidents dans lesquels au moins un conducteur est sous l'emprise de l'alcool. Ça équivaut à 1 acci-

dent sur 3 ce jour-là (31%). Même à Noël, la part des accidents causés par la consommation d'alcool est presque deux fois plus élevée qu'un jour normal.



Assuralia

BRASSEURS
BELGES

Alcool: beaucoup plus d'accidents avec un seul usager

Les accidents dus à l'alcool sont beaucoup plus souvent que les autres accidents des collisions unilatérales, c'est-à-dire des accidents n'impliquant pas de partie adverse. Le conducteur ivre n'est alors plus en mesure de contrôler son véhicule et percute un arbre ou un autre obstacle. En 2020, près d'un 1 accident sur 2 (43%) impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool était un accident unilatéral, contre 23% seulement pour l'ensemble des accidents.

Nouvelle campagne : « Cette fois-ci, c'est moi BOB ! »

Bien que la crise sanitaire risque de plomber une fois encore la fin d'année, il est primordial, en cas de sortie, de décider au préalable de la personne qui ne boira pas d'alcool pour ramener tout le monde en sécurité à la maison. Cette année, la campagne BOB d'hiver est basé sur la prise de responsabilité. Son slogan est « Cette fois-ci, c'est moi BOB ! » L'asbl Brasseurs Belges, Assuralia et l'institut Vias souhaitent, avec le soutien de la police locale et de la police fédérale, à nouveau sensibiliser les citoyens aux dangers de l'alcool au volant et contribuer activement à réduire le nombre de victimes dus à ce phénomène.

Cette année, BOB c'est Maria !

La comédienne et animatrice de Radio Contact Maria Del Rio est connue de tout le monde en Belgique francophone et c'est avec plaisir qu'elle a accepté de s'engager activement comme ambassadrice de cette campagne.

Concrètement, les gagnants à un concours ont pu s'attacher ses services pour une soirée dans un restaurant pour 4 personnes.



Maria est venue les chercher à bord de son véhicule estampillé BOB et les a redéposés chez eux en sécurité une fois la soirée terminée. Car cette fois-ci, BOB, c'est Maria.

Maria Del Rio: « Je suis la première à aimer faire la fête, mais que j'en connais aussi les dangers. Je suis fière de participer à cette campagne pour montrer que l'on peut très bien s'amuser tout en prenant ses responsabilités. Trop d'accidents dramatiques ont encore lieu de nos jours à cause de conducteurs alcoolisés. Cette prise de conscience est vitale: ne pas mettre sa vie ni celle des autres en danger, c'est possible grâce au héros de la soirée : BOB. »

Spot radio et vidéos sur les médias sociaux

La campagne s'appuie sur un spot radio

dans lequel des amis qui s'apprêtent à faire une virée se posent la question de savoir qui sera BOB. L'un d'entre eux accepte sans problème. Il est clair que ça ne doit pas toujours être la même personne. Être BOB, c'est un engagement et des responsabilités à assumer non seulement à l'égard de sa propre personne mais aussi des autres.

Des mini-films et des affiches sont relayés sur les réseaux sociaux. Pour la première fois, la campagne BOB est également présente sur la plateforme populaire TikTok, ce qui permettra d'atteindre les plus jeunes.

Grâce à la collaboration de Bruxelles-Mobilité, les affiches sont visibles à l'arrière des bus de la STIB dans les rues de Bruxelles.

Stef WILLEMS

Téléchargez ici le matériel visuel : https://mab.to/VMM56lixH_



Comment le casque vélo s'est imposé au Danemark

Un casque obligatoire pour les cyclistes ? La plupart des organisations cyclistes et les Néerlandais eux-mêmes refusent actuellement catégoriquement cette idée. Mais peut-on veiller à ce que le port du casque devienne normal sans le rendre obligatoire ? Au Danemark, le port du casque a explosé au cours des quinze dernières années. Pernille Sølund Ehlers du conseil danois de la sécurité routière nous fait part de son expérience¹.

Dans de nombreux pays, le port d'un casque vélo est obligatoire et la question suscite également des discussions aux Pays-Bas. C'est surtout le monde médical qui plaide en faveur de cette obligation car le risque d'une grave blessure à la suite d'un accident ou d'une chute peut être considérablement réduit en protégeant la tête. Cette mesure présente aussi des inconvénients. Des études et des enquêtes menées auprès de cyclistes indiquent que les gens utiliseront moins leur vélo à cause de cette obligation.

Un Danois sur deux porte un casque

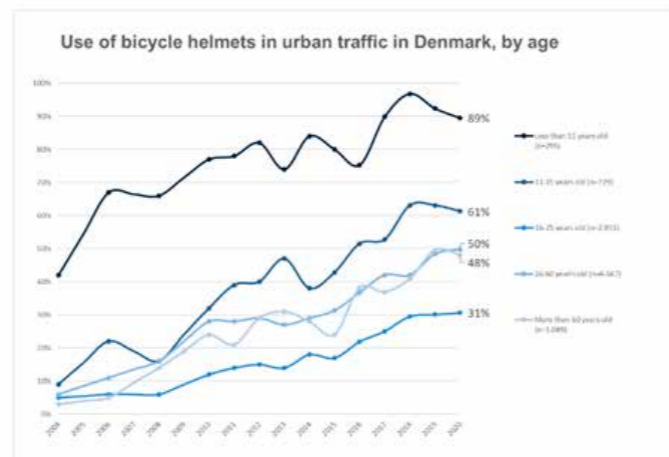
Le Rådet for Sikker Trafik, le conseil danois de la sécurité routière, a connu le même problème il y a quelques années. Au Dane-

mark, plus de 5,8 millions de personnes sont des cyclistes réguliers. Le Danemark est paraît-il le deuxième plus grand pays cycliste au monde, juste derrière les Pays-Bas. En 2004, un peu plus de 40 % des enfants de moins de 11 ans portaient un casque. Pour tous les autres groupes d'âge, ce pourcentage était inférieur à 10 %.

Plus de quinze ans plus tard, l'usage du casque vélo a considérablement augmenté dans toutes les catégories d'âge, même si le port du casque n'est toujours pas obligatoire. Un peu plus de la moitié des adultes et neuf enfants de moins de 11 ans sur dix portent un casque lorsqu'ils font du vélo. Le Rådet for Sikker Trafik examine chaque année ce

qui motive et décourage les Danois à porter un casque vélo, et ce à l'aide d'enquêtes, de questionnaires et d'interviews. Alors comment le port du casque au Danemark est-il passé de controversé et inhabituel à tout à fait normal ?

L'objectif de cet institut danois n'était pas de légiférer. Un casque est censé accroître la sécurité routière mais aussi la santé des habitants. Si les Danois devaient faire moins de vélo à cause de l'obligation de porter un casque, on obtiendrait précisément le résultat inverse. Le conseil a également estimé que l'usage spontané contribue à une discussion saine et positive sur le casque vélo.



Source: "Observation study of bicycle helmet use" 2004-2020, Danish Road Safety Council

1. Article publié sur www.verkeersnet.nl/fiets/40418/hoe-maakten-de-denen-de-fietshelm-normaal-zonder-helmplicht/?gclid=accept

Disponibilité

La spontanéité était donc l'objectif. Pour y parvenir, ils ont misé essentiellement sur trois piliers : la disponibilité, la sensibilisation et l'attractivité. Tout d'abord, la disponibilité. Il y a quelques années, il n'était pas si facile d'obtenir un casque vélo. De plus, ces casques étaient souvent peu attrayants et manquaient de diversité. « *Le design est bien meilleur maintenant et ils sont beaucoup plus légers. Chacun trouve le casque qui lui plaît* », affirme Ehlers.

L'on a tenté de rendre cet objet attrayant. Des artistes célèbres ont été invités à concevoir des casques en 2009, lesquels ont ensuite été mis en vente au prix de 25 euros dans une célèbre chaîne de supermarchés. Les bénéficiaires ont été reversés à une bonne œuvre qui se consacre aux lésions cérébrales. La campagne a remporté un franc succès. Ehlers : « Cela nous a montré que la disponibilité, un bon design et un prix attractif sont des motivations efficaces. »

Étudiants

Ce sont les étudiants qui enfourchent le plus souvent leur bicyclette sans se protéger la tête. Par ailleurs, des études ont montré que le groupe cible est conscient des effets positifs et de nombreuses personnes interrogées ont déclaré qu'elles aimeraient porter un casque si leurs amis faisaient de même. L'institut a donc décidé de mettre en place des pop-up shops dans les universités où les casques sont disponibles à bas prix. Dans ces magasins, l'action « Amenez un ami » était pratiquée.

Ehlers : « Les étudiants achètent des casques vélo ensemble, pour qu'ils sachent qu'ils ne sont pas les seuls. Deuxièmement, les casques étaient proposés à bas prix. Enfin, ils étaient faciles à obtenir. Une étude de suivi montre que 55 % des étudiants utilisent toujours l'article après un an. La campagne est donc toujours réitérée plusieurs fois par an. »



Conscientisation

La sensibilisation est un deuxième objectif central de l'institut danois de la sécurité routière. Cela se fait par une communication constante sur diverses plateformes, notamment sur les avantages du port du casque vélo. Par exemple, l'attention est attirée sur le risque réduit de lésions cérébrales en cas de port d'un casque, mais des mini-films expliquent également comment le porter correctement. En outre, le conseil fournit du matériel qui peut être utilisé dans les écoles.

Ehlers : « Il était important de faire comprendre aux citoyens que le port du casque est tout à fait normal. Aujourd'hui, il n'est plus bizarre de voir des cyclistes avec quelque chose sur la tête. En fait, c'est davantage bizarre lorsque les enfants ne portent pas de casque. »

Attractivité

« Le dernier pilier est l'attractivité. Il faut convaincre les cyclistes judicieusement », estime Ehlers. Au Danemark, cette question était parfois traitée de manière ludique. Il y a eu une campagne qui faisait appel aux parents en tant que modèles. Comment peuvent-ils forcer leurs enfants à porter un casque mais ne pas en porter eux-mêmes ?

En outre, une approche amusante ou inhabituelle est souvent choisie. Une vidéo sur l'importance du casque vélo est même devenue la vidéo la plus regardée de l'année au Danemark et compte aujourd'hui 12 millions de vues. « Même quelque chose d'aussi sérieux qu'un casque vélo peut être rendu populaire. Je pense que l'humour a permis cela », déclare M. Ehlers.

Les différents groupes cibles doivent être pris en compte. Grâce à la protection de la tête, les seniors peuvent faire du vélo de manière autonome pendant plus longtemps. « Le message relayé dans nos campagnes n'est pas : si vous ne portez pas de casque,

vous pouvez tomber et mourir », explique Ehlers. « Notre approche est la suivante : si vous vous protégez, vous évitez un accident grave et vous pouvez continuer à faire du vélo pendant de nombreuses années. C'est très important pour ce groupe cible. »

Accords mutuels

Vers 2013-2014, le port du casque semblait stagner chez les enfants de 10 à 12 ans. À partir de cet âge, les parents semblaient moins insister sur la nécessité de porter un casque, car ils pensaient que les adolescents ne voudraient de toute façon pas le porter. De plus, si un adolescent de la classe se mettait à faire du vélo sans casque, tous les élèves arrêtaient d'en porter un.

Le Rådet for Sikker Trafik est intervenu et a encouragé les parents à se parler et à conclure des accords en classe. Depuis, le nombre d'enfants de 10 à 12 ans portant un casque à vélo augmente à nouveau chaque année, de même que le nombre d'adolescents plus âgés. « L'effet est donc perceptible pour toutes les catégories d'âge. »

Tendance positive

Environ un adulte sur deux choisit désormais de porter un casque. Les cyclistes âgés de 16 à 25 ans sont encore plus nombreux à convaincre car seul un tiers d'entre eux environ choisissent de le mettre. Plusieurs raisons sont invoquées mais jamais elles ne mettent en doute l'efficacité du casque. Ehlers pense que c'est une bonne chose.

Un signe important du succès des efforts déployés, estime M. Ehlers, est la réponse à la question de savoir si les gens franchiraient le pas si le port du casque vélo devenait obligatoire. Une enquête est menée chaque année à ce sujet et de moins en moins de personnes interrogées semblent être effrayées par l'obligation de porter un casque. En 2014, près d'un quart d'entre eux ont déclaré qu'ils utiliseraient moins ou pas du tout le deux-roues, et en 2017, ce chiffre était de 13 %. Cette année, seul un répondant sur dix a répondu par l'affirmative à cette question. Ehlers : « Le nombre d'anti-casques a donc considérablement chuté. »

Inge Jacobs
Verkeersnet



Trottinettes électriques: vers un changement de la législation ?

Ces derniers mois, nous avons exploré plusieurs accidents de trottinettes électriques dans lesquels des enfants de 10 à 12 ans ont été impliqués. Il n'y a actuellement aucune limite d'âge pour utiliser seul une trottinette électrique, alors qu'il faut 16 ans pour conduire un vélo qui atteint la même vitesse. Autre anomalie: la possibilité de rouler sur le trottoir à l'allure du pas, ce qui est quasi impossible, ou de rouler à deux adultes sur la même trottinette. L'institut Vias plaide pour une adaptation de la législation.

Ces derniers mois, plusieurs accidents de trottinettes électriques impliquant des enfants sont survenus en Belgique. Déjà en 2020, au moins 40 jeunes de moins de 16 ans ont été impliqués dans un accident corporel en tant qu'utilisateurs de trottinettes électriques. Il n'y a pour le moment au niveau national aucun âge minimal légal pour utiliser des engins de déplacement motorisés, parmi lesquels l'on retrouve les trottinettes électriques, mais également les monoroues et les hoverboards. Il s'agit d'une lacune dans la législation actuelle.

Lacune dans la législation actuelle

Il n'est pas normal qu'un enfant de 12 ans puisse conduire un véhicule motorisé pouvant atteindre une vitesse de 25 km/h. Pour un cyclomoteur classe A atteignant la même vitesse maximale, un âge minimum de 16 ans est requis, ainsi qu'un casque, une assurance et un certificat d'immatriculation. Les roues d'une trottinette électrique sont, qui plus est, nettement plus petites que celles d'un cyclomoteur, ce qui peut plus facilement mener à la chute.



Des situations parfois dangereuses

Les enfants âgés de 10 à 16 ans ne sont pas encore en mesure d'évaluer correctement les risques dans la circulation. Leur permettre trop tôt de rouler sur une trottinette électrique à une vitesse élevée peut avoir un impact sur la sécurité routière, surtout dans un environnement urbain où se côtoient le trafic motorisé et les usagers vulnérables.

Dans plusieurs pays européens, il existe un âge minimal pour l'utilisation d'une trottinette électrique: 15 ans au Danemark, 16 ans au Portugal ou même 18 ans en Italie par exemple.

Conclusion: la trottinette n'est pas un jouet

Les trottinettes électriques peuvent être utilisées en combinaison avec d'autres modes de transport. L'institut Vias n'est dès lors pas opposé à cette forme de mobilité assez récente, à condition que la sécurité routière ne soit pas mise à mal. Il est donc essentiel de considérer cet engin comme un véritable moyen de transport et non comme un jouet. Pour ce faire, la législation devrait évoluer pour réduire certaines pratiques qui nuisent à la sécurité routière. Un avis que partage le Dr Kurt Anseeuw, chef du service des urgences du réseau des hôpitaux d'Anvers: «Dans notre service d'urgences, nous recevons presque tous les jours des patients qui ont eu un accident de trottinette électrique. Récemment, nous avons également accueilli des enfants de 10 à 12 ans. En général, les utilisateurs portent rarement ou jamais d'équipement de protection. Il est clair que les trottinettes électriques ne sont pas des jouets».

Patrick Massage, chef du service de circulation de la zone de police de Bruxelles-Ouest: «La trottinette électrique est un moyen de transport à part entière, pas un jouet! Chez nous, une patrouille est déjà intervenue dans un accident entre un automobiliste et un utilisateur de trottinette dont le conducteur était âgé de 12 ans. Une fois sur place, il est apparu que ses parents n'avaient pas d'assurance familiale, avec toutes les conséquences financières que cela implique. Quant aux trottinettes électriques personnelles, un certain nombre d'entre elles dépassent allègrement les 25km/h. Un conducteur a déjà reçu une amende parce qu'il roulait à environ 70 km/h! L'année prochaine, notre zone de police fera l'acquisition d'un équipement permettant de contrôler avec précision la vitesse de ces véhicules.»

L'institut Vias déconseille donc vivement d'offrir un tel engin à des enfants. La plupart des accidents sont le fait d'utilisateurs inexpérimentés et occasionnels. Par ailleurs, parmi les blessés qui se sont présentés aux urgences après un accident en trottinette électrique, personne ne portait de casque au moment de l'accident. L'institut Vias conseille donc à tous les utilisateurs de trottinettes électriques d'en porter un en toutes circonstances.

Benoit GODART

Les 5 revendications de Vias

1 Imposer un âge minimum

L'institut Vias plaide pour qu'une limite d'âge de 16 ans soit fixée au plus vite en Belgique pour tous les engins de déplacement motorisés comme les trottinettes électriques. Seuls les véhicules ne dépassant pas l'allure du pas, comme les fauteuils roulants motorisés, devraient échapper à cette obligation.

2 Interdire la circulation sur les trottoirs

Les utilisateurs de trottinettes électriques peuvent circuler sur le trottoir lorsqu'ils ne dépassent pas l'allure du pas, ce qui est quasi impossible. Dans la réalité, les utilisateurs de trottinettes électriques empruntent régulièrement le trottoir à une vitesse trop élevée, ce qui incommode les piétons et donne aussi lieu à des situations dangereuses. L'institut Vias est donc favorable à l'interdiction de circuler sur les trottoirs, à l'exception des véhicules qui ne peuvent pas dépasser l'allure du pas.

3 Interdire de rouler à deux adultes

Le code de la route n'interdit pas formellement de rouler à deux sur une trottinette mais il est évident qu'avec deux adultes, le conducteur ne sera pas «constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent». Mieux vaudrait donc rendre le code plus explicite et interdire un conducteur de prendre un «passager».

4 Rendre la veste fluo obligatoire la nuit

Plus d'un accident de trottinette électrique sur 4 (28%) a lieu la nuit ou dans des conditions de visibilité réduites. Le problème des trottinettes électriques est que le feu arrière est très bas et peu visible, d'autant qu'il prend aussi les poussières et la saleté. Il serait donc logique de rendre la veste fluo obligatoire la nuit.

5 Généraliser les zones de stationnement pour les trottinettes partagées

Certaines trottinettes partagées sont abandonnées sur le trottoir par leurs utilisateurs et peuvent alors constituer un obstacle dangereux pour les piétons. A l'instar de ce qui se fait à Paris, Vias plaide pour la création de zones de stationnement dans lesquelles les utilisateurs pourront terminer leur déplacement et leur location.



L'usage du casque est vivement recommandé sur tous les engins de déplacement



«All for zero»: une vision partagée de la sécurité routière en Belgique

A l'initiative du Ministre de la Mobilité Georges Gilkinet se sont tenus fin novembre les Etats Généraux de la Sécurité Routière. Ils ont débouché sur le 1er plan interfédéral de sécurité routière destiné à faire baisser le nombre de victimes sur nos routes grâce à une collaboration étroite et ambitieuse entre l'Etat fédéral et les Régions. Chaque semaine en Belgique, 12 personnes meurent dans la circulation. Bien que ce chiffre ait diminué au cours des dernières décennies, il reste à un niveau inacceptable. Dans le cadre de l'initiative «All for Zero», tous les ministres concernés par la sécurité routière se sont engagés à agir dans leur domaine de compétences.

Il y a exactement 20 ans avaient lieu les premiers Etats Généraux de la Sécurité Routière à l'initiative de la Ministre de la Mobilité de



l'époque, Isabelle Durant, et des Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR). L'objectif était alors de mettre toutes les parties concernées par la problématique autour de la table et de provoquer un électrochoc. En effet, cette année-là, 1486 personnes avaient été tuées dans un accident de la circulation.

644 tués en 2019 mais l'objectif pas atteint

20 ans plus tard, ce nombre a fortement baissé mais reste néanmoins trop élevé. Ainsi, en 2019, avant la crise du coronavirus, on a dénombré 644 tués, soit 12 par semaine, et plus de 47.000 blessés (dont 3600 graves). L'objectif de 420 tués maximum auquel notre pays avait souscrit n'a donc pas été atteint.

Par ailleurs, avec 56 victimes de la route par million d'habitants, la mortalité routière en Belgique est au-dessus de la moyenne européenne (51). Et nous sommes de moins bons élèves que la plupart de nos voisins, notamment la France (51) et surtout les Pays-Bas (34) et l'Allemagne (37).

13 milliards d'euros par an !

Les accidents de la circulation ont de nombreuses conséquences pour les personnes

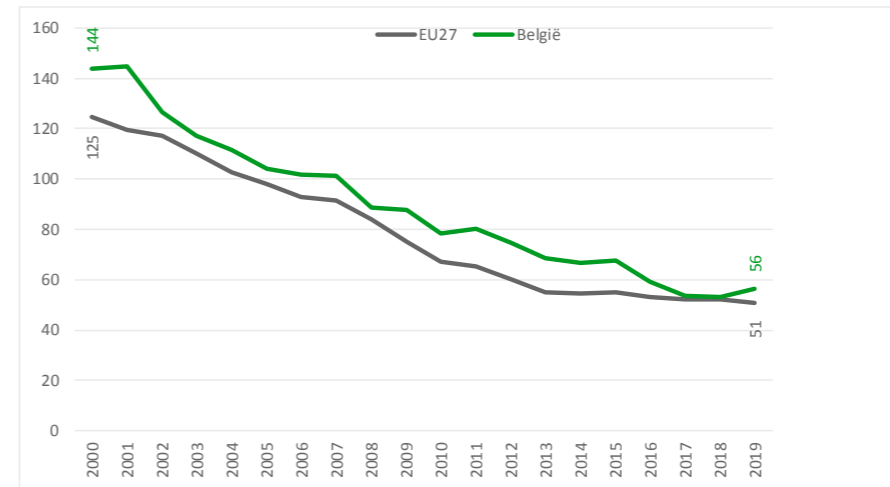
concernées et pour la société. Il suffit de penser aux blessures, aux dommages matériels, à l'incapacité de travail et à la souffrance humaine. Ces conséquences peuvent également être exprimées financièrement pour déterminer le coût social de l'insécurité routière. Une nouvelle étude de l'institut Vias montre que les accidents de la route coûtent chaque année 13 milliards d'euros à la Belgique, soit 2,9% du PIB. Les coûts sociaux élevés renforcent la nécessité d'améliorer la sécurité routière et donc de donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière.

Évolution de la mortalité depuis 2000

Le graphique qui représente l'évolution du nombre de victimes de la route par million d'habitants sur une période de 20 ans, montre que la mortalité en Belgique a diminué presque autant que la moyenne européenne sur cette période. En 2019, la Belgique a enregistré 56 décès dus à la circulation par million d'habitants, alors que la moyenne européenne était de 51 décès par million d'habitants cette année-là.

En 2020, la Belgique a enregistré 499 décès sur les routes mais ce résultat est évidemment faussé par les restrictions imposées dans le cadre de la crise sanitaire.

Évolution de la mortalité, UE-27, 2000-2019.



Source : CARE & EUROSTAT

La Belgique obtient des résultats médiocres par rapport aux autres pays européens et même nettement inférieurs à ceux de ses voisins en matière de sécurité routière sur les autoroutes. La densité du réseau routier et la forte intensité du trafic, couplés au fait que les Belges déclarent moins respecter les limitations de vitesse que la moyenne européenne, l'expliquent en partie.

La composition du trafic en Belgique est assez similaire à celle des autres pays européens et certainement à celle des pays voisins. Il semble cependant que la congestion soit plus élevée en Belgique qu'ailleurs en Europe.

Le parc de véhicules en Belgique est l'un des plus modernes d'Europe. Les véhicules récents sont généralement mieux équipés pour protéger les occupants en cas de collision, et ils sont plus largement dotés de systèmes d'aide à la conduite pour éviter certains accidents. Malheureusement, pour la Belgique, cela n'entraîne pas l'effet positif espéré sur la sécurité routière.

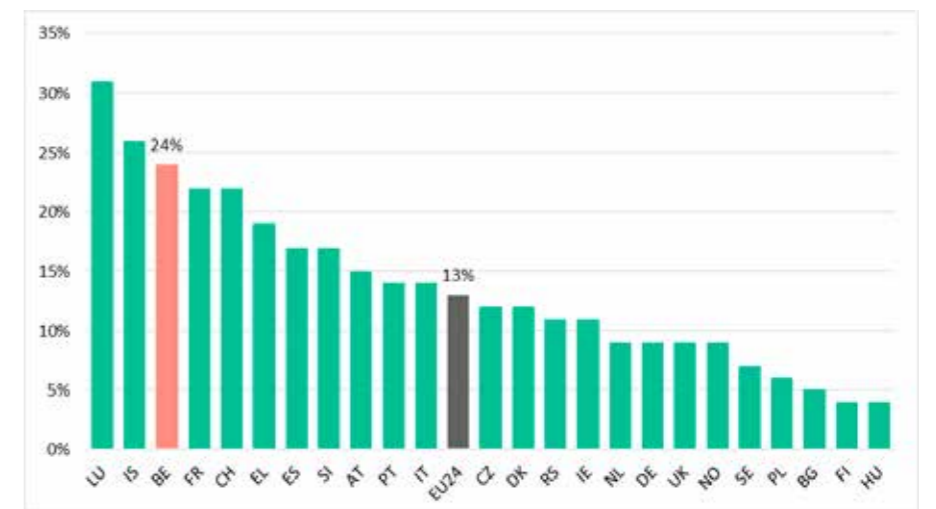
Ces constats nous rappellent que la politique de sécurité routière et celle de la mobilité sont indiscutablement liées. Une politique de mobilité durable, de report modal, de renforcement du rail comme colonne vertébrale de la mobilité et comme alternative à la voiture individuelle contribue également à la sécurité routière.

Comportement des usagers

Alcool

Il y a encore beaucoup de progrès à faire en Belgique en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues. En Belgique, la mesure comportementale nationale «Conduite sous l'influence de l'alcool 2019» a montré que près de 1,9 % des conducteurs belges conduisaient avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale de 0,5 g d'alcool par litre de sang. La conduite sous influence est plus fréquente les soirs de semaine et les nuits de week-end. En 2018, 2,8% des

Pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir conduit sous l'influence de l'alcool au moins une fois au cours des 30 derniers jours



Source : Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)



hommes ont dépassé la limite légale d'alcool au volant, contre seulement 0,6% des femmes. Lors de la dernière campagne Bob (été 2021), 3,3% des conducteurs ont soufflé positif dans le ballon.

La Belgique est l'un des pays où l'alcool au volant est le plus fréquemment signalé par les conducteurs : 24 % des conducteurs interrogés ont déclaré avoir conduit sous l'emprise de l'alcool au moins une fois au cours des 30 derniers jours en 2019 (voir graphique). La Belgique est également mal classée en ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues : 7 % des conducteurs interrogés ont déclaré avoir conduit sous l'influence de drogues au moins une fois au cours des 30 derniers jours. L'attitude à l'égard de la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de drogues est également mauvaise ; les Belges considèrent qu'il est plus acceptable de conduire sous l'emprise de l'alcool que la moyenne européenne.

Vitesse

En matière d'infractions de vitesse, la Belgique n'est pas le plus mauvais élève de la classe, même si les résultats ne sont pas bons. Les mesures comportementales montrent qu'en Belgique, 36 % des vitesses observées dans les agglomérations sont supérieures à la limite de vitesse légale. Avec cela, la Belgique fait partie des pays qui obtiennent les meilleurs scores actuel-

lement disponibles. Dans la zone 30 km/h, en revanche, la Belgique obtient de mauvais résultats selon les mesures comportementales. Les mesures de vitesse les plus récentes dans les zones 30 ont montré qu'en 2015, près de 90 % des conducteurs belges étaient en excès de vitesse (avec une vitesse moyenne de 43 km/h). Les hommes violent plus souvent les limites de vitesse que les femmes, quel que soit le type de route.

Une enquête menée auprès des conducteurs

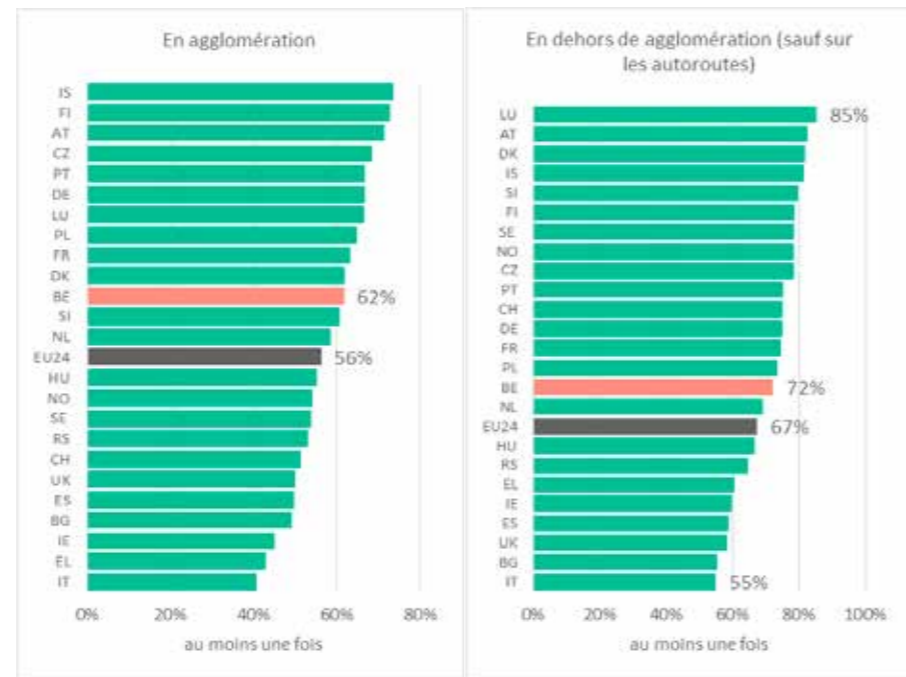
belges montre que la Belgique obtient de moins bons résultats en matière de vitesse sur tous les types de routes confondus que la moyenne européenne. Cela signifie que la proportion de conducteurs belges qui disent avoir dépassé la limite de vitesse est supérieure à la moyenne européenne. Il s'agit d'une mesure d'attitude, qui évalue le comportement autodéclaré des conducteurs, et en particulier s'ils ont commis des excès de vitesse au cours des 30 derniers jours.

Pourcentage de conducteurs conduisant plus vite que la limite, selon le type de route



Source : ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)

Pourcentage de conducteurs ayant dépassé la limite de vitesse au moins une fois au cours des 30 derniers jours, en milieu urbain et rural (hors autoroutes). Source : Holoher & Holte (2019)



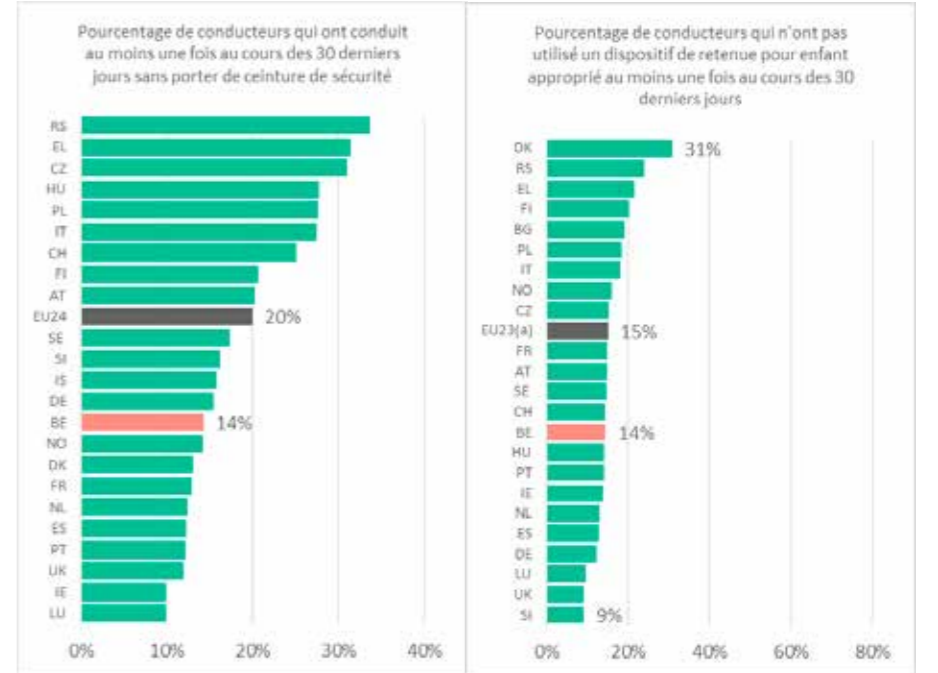
Source : Holoher & Holte (2019)

Ceinture et sièges-autos

En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, la Belgique obtient de meilleurs résultats que la moyenne européenne, mais des améliorations sont encore possibles, notamment en ce qui concerne l'acceptabilité du non-port de la ceinture. En Belgique, selon la dernière mesure du comportement (2018), 95 % des conducteurs et 86 % des passagers arrière portent la ceinture de sécurité. Notre pays figure ainsi parmi les pays les plus performants. La mesure comportementale liée à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants (2018) a montré que seuls 23% des enfants de moins de 135 cm sont transportés de manière totalement correcte dans un dispositif de retenue adapté. Le pourcentage d'enfants qui ne sont pas sécurisés est encore plus problématique, il est estimé à 13%.

C'est ce qui ressort d'une enquête menée auprès des conducteurs belges. La Belgique obtient de meilleurs résultats (en ce qui concerne le comportement autodéclaré) que la moyenne européenne pour le port de la ceinture de sécurité en tant que conduc-

Pourcentage de conducteurs ayant déclaré ne pas avoir bouclé leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours et pourcentage de conducteurs ayant déclaré ne pas avoir utilisé un dispositif de retenue pour enfant approprié au moins une fois au cours des 30 derniers jours.



Source : Nakamura et al. (2020)

teur et passager arrière. La non-utilisation de la ceinture de sécurité est plus fréquente chez les hommes que chez les femmes. En moyenne, 15% des conducteurs européens

interrogés transportent des enfants sans utiliser de système de retenue pour enfants. La Belgique, avec 14 %, se situe dans la moyenne européenne.



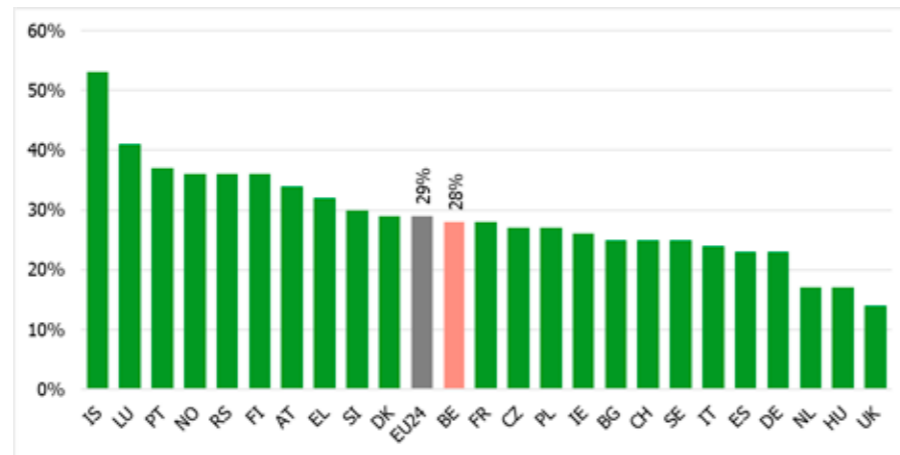
Distraction au volant

Au niveau belge, la mesure comportementale réalisée en 2013 a montré que 8% des conducteurs observés effectuaient un acte potentiellement distrayant au volant. Pour 3,3% d'entre eux, il s'agissait de l'utilisation d'un téléphone portable à la main.

Une enquête montre qu'environ un tiers des conducteurs belges disent lire parfois un message ou un courriel en conduisant, ce qui correspond à la moyenne européenne. La Belgique obtient des résultats similaires à la moyenne européenne en ce qui concerne l'utilisation du téléphone au volant. Là aussi, la marge d'amélioration est grande, compte tenu du fait que la distraction au volant est un phénomène en augmentation. On estime ainsi que le tribut à payer pour le GSM au volant est de minimum 30 tués par an.



Pourcentage de conducteurs déclarant avoir lu un SMS/e-mail ou consulté des médias sociaux au moins une fois au cours des 30 derniers jours



Source : Pires, Areal, & Trigoso (2019)

Un engagement formel lors des Etats Généraux

Les Etats Généraux ont été organisés à Train World avec environ 200 participants dont les autorités régionales et fédérales, des parlementaires, des organisations et des citoyens. Le matin, le plan fédéral de sécurité routière et les plans régionaux ont été présentés lors d'une session plénière. Les ministres en ont profité pour officialiser leur engagement en signant une grande pancarte «All-for-zero». L'après-midi, un forum ouvert a permis aux participants de donner leur avis sur différents thèmes de sécurité routière. Une pièce de théâtre interactif traitait des grandes causes de l'insécurité routière.

D'abord un plan fédéral de sécurité routière...

En amont des Etats Généraux ont débouché sur l'élaboration d'un plan fédéral de sécurité routière traduisant l'engagement du gouvernement fédéral à prendre, dans les

domaines où il est compétent, les mesures nécessaires pour réduire le nombre de victimes de la route.

Les citoyens ont également eu leur mot à dire. Une plateforme a été mise en place, où ils pouvaient s'exprimer sur les problèmes à traiter en priorité et sur les mesures qui leur semblaient les plus appropriées.

Près de 5500 personnes se sont inscrites sur la plateforme citoyenne «All for zero», qui fait référence à l'ambition de parvenir, à terme, à zéro décès sur les routes belges. Les résultats d'une vaste enquête auprès des citoyens et les recommandations des six panels de citoyens ont été intégrés dans ce plan d'action fédéral.

... pour le 1^{er} plan interfédéral de sécurité routière

Toutefois, ce plan d'action fédéral n'est qu'une partie du puzzle. Avec les plans stratégiques des régions, il a été intégré dans un



tout premier plan interfédéral dénommé "All for zero – Une vision partagée de la sécurité routière en Belgique", présenté aujourd'hui lors des Etats généraux. Ce document reflète la vision partagée et l'engagement commun des autorités en Belgique pour accroître la sécurité routière.

0 tué en 2050

Via ces plans, la Belgique s'est engagée à réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes d'ici 2030, c'est-à-dire 320 tués et 1800 blessés graves maximum. Notre pays garde également à l'esprit une perspective à plus long terme, à savoir parvenir à zéro décès dans des accidents en 2050 au plus tard. Cet objectif est ambitieux et ne pourra être atteint que si chacun apporte sa pierre à l'édifice à tous les niveaux.

Les Etats Généraux constituent par ailleurs le point de départ d'une série d'initiatives en vue de renforcer l'engagement des citoyens. Ainsi, le site internet www.all-for-zero.be sera régulièrement mis à jour. Il sera également procédé à un suivi des projets et événements locaux de sécurité routière qui bénéficient d'un soutien fédéral. Enfin,

un événement annuel sera organisé en vue d'échanger les expériences et l'évaluation des initiatives et des projets.

Benoit GODART
Wouter VAN DEN BERGHE

Le plan fédéral de sécurité routière peut être consulté sur <https://bit.ly/3x5KE2k>.

Le plan interfédéral de sécurité routière peut être consulté sur www.all-for-zero.be.





Caméras pour détecter l'utilisation du GSM au volant: le 1^{er} test concluant

Plus de 8 conducteurs belges sur 10 se permettent des écarts vis-à-vis du code de la route, ce qui fait de la Belgique le plus mauvais élève des 11 pays européens étudiés dans le baromètre européen de la Fondation Vinci Autoroutes. Plus de 6 Belges sur 10 ne s'arrêtent pas à un stop ou oublient de ralentir dans une zone de travaux, par exemple, ce qui est nettement plus que la moyenne européenne. Un conducteur belge sur 6 déclare par ailleurs «ne plus être la même personne quand il est au volant», ce qui est aussi le pourcentage le plus élevé en Europe. Un gros travail de sensibilisation est donc nécessaire pour convaincre les conducteurs belges du bien-fondé des règles de circulation et de la nécessité de respecter les autres usagers.

Fin 2020, l'institut Vias a testé à Anvers un nouveau système intelligent de caméras capable de détecter l'usage du GSM au volant, mais aussi d'autres appareils comme les tablettes. L'objectif était de vérifier la précision du dispositif et les comportements qu'il était en mesure de détecter. Il n'envoyait que les photos sur lesquelles une infraction était supposée. Une personne analysait ensuite ces photos et confirmait ou non l'infraction.

Dans 8 cas sur 10, le conducteur avait son GSM en main

Près de 1,5% de l'ensemble des conducteurs ont commis une infraction au code de la route à hauteur du système. Le nombre de cas où l'usage du GSM par un conducteur n'est pas détecté par le système est faible.

Le système est à même de constater différents usages du GSM. Dans la plupart des cas (78%), quand il était question d'une infraction au code de la route, le conducteur tenait son GSM en main. Dans une moindre mesure, le GSM se trouvait sur les genoux (13%), l'appel était passé le téléphone à l'oreille (5%) ou le téléphone était manipulé alors qu'il se trouvait sur un support (3%).

Le GSM davantage utilisé avec un trafic fluide

Intuitivement, on pourrait penser que les conducteurs ont tendance à utiliser plus souvent leur téléphone portable lorsqu'ils sont coincés dans les embouteillages. Les chiffres de l'analyse contredisent toutefois cette hypothèse. Dans 95 % des cas, le conducteur a commis une infraction lorsque

le trafic était fluide. Le système de caméras a été installé à un endroit situé près de travaux routiers où il y avait beaucoup d'embouteillages et de risques d'accidents. L'analyse a également montré que les infractions étaient équitablement réparties entre le jour et la nuit.

14 infractions par heure aux heures de pointe

Pendant la période d'analyse, les chercheurs ont relevé une moyenne de 14 infractions par heure et par bande de circulation pendant l'heure de pointe du soir et une moyenne de 10 infractions pendant l'heure de pointe du matin. Il est impossible d'atteindre un tel chiffre en cas de constatation effectuée physiquement par la police.

25% des conducteurs roulaient également trop vite

Outre le système de caméras, un mesureur de vitesse a également été installé. Les analyses ont montré qu'un conducteur sur quatre, qui utilisait son GSM, commettait en plus un excès de vitesse et qu'un conducteur sur sept ne portait pas sa ceinture de sécurité. Au total, 1 conducteur sur 24 ayant commis une infraction ne portait

pas sa ceinture de sécurité et roulait également trop vite.

Un système permettant de contrôler simultanément la vitesse et l'utilisation du GSM au volant est particulièrement intéressant à proximité des travaux routiers. Un tel dispositif peut avoir un impact non seulement sur la sécurité routière, mais aussi sur la mobilité. Nous savons que de petites collisions par l'arrière se produisent souvent à hauteur de travaux routiers, provoquant des embouteillages.

Conclusion

Constater l'usage du GSM n'est pas toujours facile et seule une petite partie des contrevenants se font prendre. L'utilisation de caméras intelligentes permettrait à la police de constater plus facilement les infractions. Pour l'instant, toutes les constatations doivent être effectuées en flagrant délit, ce qui demande beaucoup de personnel. Le système de caméras peut grandement faciliter cette tâche, même si au bout du compte, c'est toujours un policier qui décidera s'il y a infraction. Plus le système est utilisé, plus il devient intelligent et moins il présente de « faux positifs » à analyser. La mise à disposition par le système d'images de qualité et des données ANPR rendent l'identification finale indiscutable.

L'article 8.4 du code de la route stipule que «Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main». Cet article est trop restrictif et c'est pourquoi l'institut Vias a plaidé, au sein de la Commission Mobilité, pour une extension de la portée de cet article. A l'avenir, ce n'est pas uniquement l'utilisation du GSM au volant en le tenant en main qui pourrait être sanctionnée, mais aussi « la tenue et la manipulation de tous les appareils électroniques dotés d'un écran qui ne sont pas fixés dans la voiture ». L'institut Vias est favorable à un tel élargissement de cet article car il est plus conforme à la réalité d'aujourd'hui.

Jean-François GAILLET
Kishan VANDAELE SCHREURS
Stef WILLEMS





Le coût des accidents en Belgique: 13 milliards

Lésions corporelles, dégâts matériels, incapacité de travail et souffrance humaine. Les accidents de la route entraînent d'innombrables conséquences pour les personnes impliquées, ainsi que pour la société. Ces conséquences peuvent également se traduire en données chiffrées pour déterminer le « coût social » de l'insécurité routière. On obtient ainsi un aperçu des conséquences économiques des accidents de la route.

Les coûts élevés soulignent la nécessité de redoubler d'efforts afin d'améliorer la sécurité routière. Ces estimations des coûts peuvent servir à comparer les différentes mesures de sécurité routière pour choisir

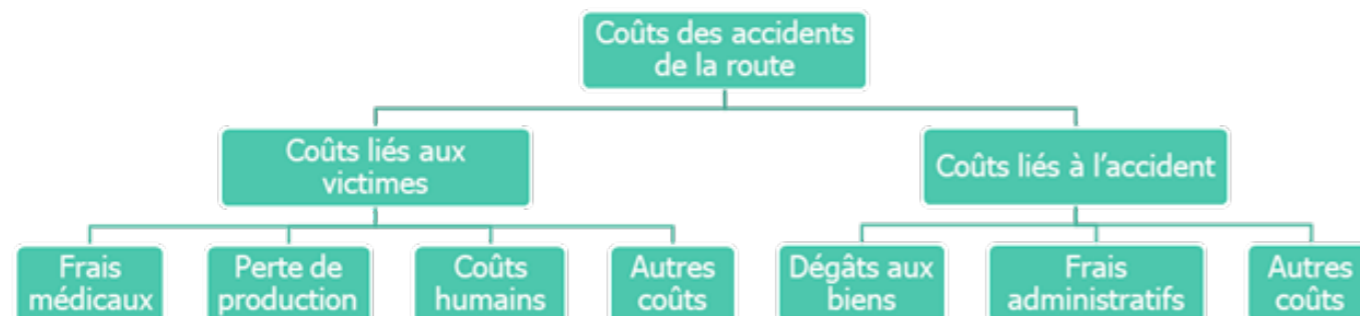
la meilleure alternative. Cependant, l'estimation de ces coûts n'est pas une sinécure, surtout lorsqu'il est question de préjudice immatériel et de souffrance humaine. Diverses directives internationales sont mises en place pour calculer les différents types de coûts. Les estimations les plus récentes sont basées sur une étude belge réalisée par l'institut Vias.

Quel type de coût engendrent les accidents de la route ?

Les accidents de la circulation entraînent diverses conséquences pour les personnes impliquées et leur entourage. Outre les dommages matériels et les frais médicaux,

les accidents de la circulation engendrent également des pertes de revenus et de la souffrance humaine. Ces conséquences peuvent se traduire en données chiffrées et, une fois additionnées, elles reflètent le coût social total des accidents de la circulation.

Il existe différentes classifications des types de coûts dans la littérature internationale. Dans le cadre du projet européen Safety-Cube, des chercheurs ont défini un cadre pour estimer les coûts des accidents de la route en se basant sur les directives des études européennes. Ils recommandent de répartir les coûts comme indiqué dans la figure ci-dessous. Ils identifient six catégories de coûts majeures liées à la victime ou à l'accident. Chaque catégorie comporte plusieurs sous-catégories de coûts moins importants.



Frais médicaux

Les frais médicaux concernent les soins médicaux prodigués aux victimes de la route. Ces coûts peuvent être triples. Ces frais découlent tout d'abord des premiers soins apportés sur le lieu de l'accident, du transport des victimes à l'hôpital et de l'hospitalisation. Le traitement hospitalier peut comprendre des soins médicaux prodigués au service des urgences, ainsi que l'hospitalisation et le traitement ambulatoire des victimes qui ne passent pas la nuit à l'hôpital. À cela s'ajoutent les frais d'autres soignants tels qu'un médecin généraliste, un centre de réadaptation, un kinésithérapeute, un service de soins à domicile ou un établissement de soins. Enfin, les frais médicaux comprennent également d'autres coûts moins importants. Il s'agit notamment des équipements médicaux dont les victimes ont besoin pour faire face à leur handicap ou à leur déficience, comme un fauteuil roulant ou des béquilles.

Perte de production

Les coûts engendrés par l'incapacité (temporaire) d'une victime d'un accident de la circulation à travailler sont calculés dans la catégorie « perte de production ». Il s'agit du capital humain que perdent l'employeur et le marché du travail. Plus précisément, il s'agit de la valeur des biens et services qu'une victime aurait pu produire si l'accident de la route n'avait pas eu lieu. Cette absence sur le marché du travail peut être temporaire ou permanente en fonction de la gravité des blessures. La perte de production dans des activités non prises en compte dans l'économie, c'est-à-dire le travail non rémunéré que la victime aurait dû effectuer, comme les tâches ménagères, la garde d'enfants et le travail bénévole, est également incluse dans cette catégorie de coûts. On identifie également les coûts de friction qui apparaissent lorsque les employeurs doivent recruter et former de nouveaux employés pour remplacer les victimes de la route. Cette catégorie reprend aussi les coûts engendrés par les victimes qui doivent rechercher un nouvel emploi ou suivre une formation.



Coûts humains

Les coûts humains expriment la souffrance ressentie par les victimes d'accidents de la route, ainsi que par leur entourage. Cette souffrance comprend la perte d'années de vie due à un décès prématuré, ainsi que la douleur, la détresse et la perte de qualité de vie résultant de lésions graves ou légères. Elle comprend également le chagrin ressenti par la famille et les amis de la victime. Comme les coûts humains sont des coûts immatériels qui n'ont pas de prix de marché, ils sont moins faciles à quantifier que les autres coûts. Néanmoins, ils sont inclus par défaut dans le calcul des coûts sociaux, car ils représentent une perte considérable de bien-être social.

Dégâts aux biens

Ces coûts sont la conséquence des dégâts matériels causés aux biens privés et publics par les accidents de la circulation. La majorité des dommages matériels sont des dommages aux véhicules (personnels). Les autres coûts moins importants de cette catégorie résultent des dommages causés aux infrastructures, au mobilier routier, aux bâtiments, aux biens personnels ou aux marchandises transportées.

Frais administratifs

Les frais administratifs sont liés aux coûts des services fournis par des parties externes à la suite d'un accident de la circulation. La police et les pompiers interviennent peut-être sur les lieux de l'accident, mais les compagnies d'assurance jouent également un rôle capital. Il est question des frais administratifs pour les réseaux d'assurance automobile, l'assurance maladie, l'assurance juridique et l'assurance accident et invalidité. En revanche, cette catégorie n'inclut pas le paiement d'une indemnité. Ces coûts sont calculés dans les dommages aux biens. À cela s'ajoutent les frais de justice pour poursuivre, détenir et traduire en justice les coupables à l'origine de l'accident.

Autres coûts

La dernière catégorie comporte d'autres coûts qui ne peuvent être classés dans aucune des catégories susmentionnées. Ceux-ci peuvent être aussi bien liés aux victimes qu'à l'accident. Parmi les coûts rattachés aux victimes, on peut citer les frais d'obsèques, les coûts des visites de la famille et des amis de la victime à l'hôpital, ainsi que les frais de déménagement et d'aménagement encourus par les personnes devenues handicapées lorsque leur domicile n'est plus adapté. Quant aux coûts liés à l'accident, ils comprennent les coûts de conges-

tion. Il s'agit des coûts directs et indirects des retards causés par les accidents qui entraînent une perte de temps, des temps de trajet incertains, une modification des comportements en matière de déplacement, des coûts de carburant supplémentaires et des dommages environnementaux, ainsi que des frais liés aux transports publics. Un accident peut aussi vous empêcher de disposer (temporairement) de votre véhicule et de vous obliger à le remplacer ou à en louer un autre. La perte de temps supplémentaire est également reprise dans cette catégorie de coûts.

Estimation pour la Belgique

Pour estimer les coûts sociaux des accidents de la circulation en Belgique, nous utilisons les résultats de l'étude VALOR et les valeurs standard du projet SafetyCube. Le coût humain des personnes légèrement blessées a ensuite été calculé selon les recommandations du projet HEATCO. Pour les autres catégories du coût, telles que les frais médicaux, les pertes de production, les dommages matériels et les frais administratifs, les valeurs standard du projet SafetyCube ont été utilisées. Elles ont été ajustées pour le pouvoir d'achat belge et converties au niveau du prix de 2020 (Eurostat).

Ainsi, on arrive à une estimation de 6.810.601 € pour un accident mortel, 1.032.815 € pour une victime grièvement blessée, 74.481 € pour une victime légèrement blessée et 5.051 € pour un accident n'entraînant que des dégâts matériels. Une victime mortellement blessée est définie comme une personne décédée dans les 30 jours suivant l'accident. Les personnes grièvement blessées sont des victimes de la route hospitalisées dont le « Maximum Abbreviated Injury Score » est de 3 ou plus (MAIS3+). Il s'agit de toutes les victimes présentant au moins une blessure avec un score MAIS de 3 ou plus. Ces scores sont compris entre 1 (lésions mineures) et 6 (lésions généralement mortelles) et sont issus des diagnostics médicaux du patient. Si nous multiplions ensuite les coûts par le nombre de victimes et d'accidents en 2019, le coût total s'élève à 13 milliards d'euros soit 2,9 % du PIB.

Coût unitaire, nombre de victimes et d'accidents et coûts totaux par catégorie de victimes de la route et pour les accidents avec uniquement des dommages matériels (EUR 2020).

La ci-après montre la part de chaque catégorie de victimes et d'accidents n'impliquant que des dommages matériels dans le coût total des accidents de la circulation, d'une part, et dans le nombre total de victimes et d'accidents en Belgique, d'autre part. Le coût unitaire d'un accident n'entraînant que des dommages matériels ne représente que 0,07% d'un accident dans lequel une personne perd la vie. Comme il y a beaucoup plus d'accidents avec dommages matériels qu'avec dommages corporels, les accidents avec dommages matériels représentent 13 % du coût total des accidents de la circulation dans notre pays. En outre, le coût unitaire d'un décès est beaucoup plus élevé que celui d'une blessure grave ou mineure. Par ailleurs, la part des tués sur la route dans le nombre total de victimes et d'accidents n'est que de 0,14 %. Cela porte la part des décès dans le coût total à 34 %.

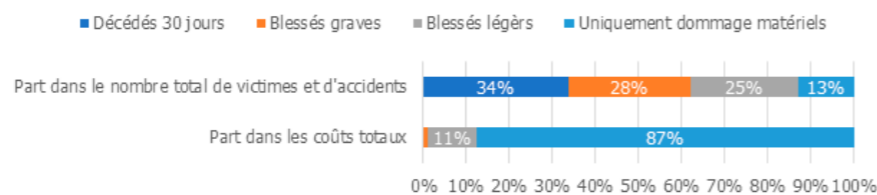


Coût unitaire, nombre de victimes et d'accidents et coûts totaux par catégorie de victimes de la route et pour les accidents avec uniquement des dommages matériels (EUR 2020).

	Coût unitaire (EUR 2019)	Nombre de victimes et d'accidents 2019	Coût total (EUR 2020)
Décédés dans les 30 jours	€ 6.810.601	644	€ 4.386.026.868
Blessés graves	€ 1.032.815	3.586	€ 3.703.674.583
Blessés légers	€ 74.481	43.583	€ 3.246.108.977
Uniquement dommages matériels	€ 5.051	331.516	€ 1.674.576.556
Tous les accidents de la route	-	379.329	€ 13.010.386.984

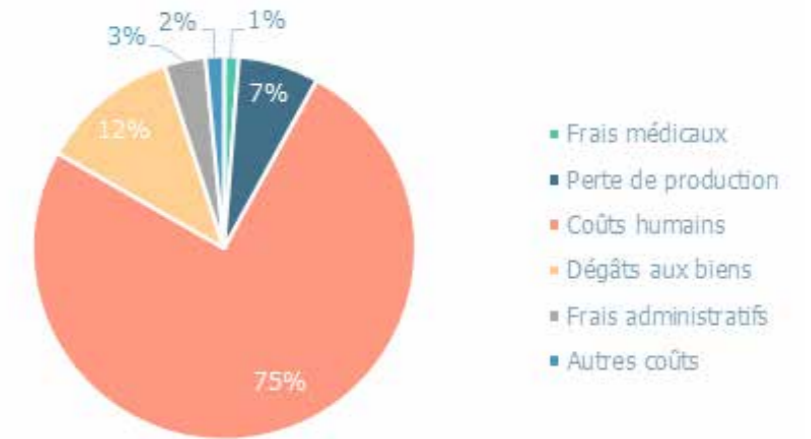
Sources : Statbel (Direction générale des statistiques - Statistique Belgique) ; Institut Vias (2021) ; Assuralia ; Wijnen et al. (2017) actualisé à EUR 2020 ; Schoeters et al. (2021).

Part de victimes et d'accidents avec uniquement des dommages matériels dans les coûts totaux des accidents de la route et nombre total de victimes et d'accidents, Belgique (2019)



Sources : Statbel (Direction générale des statistiques - Statistique Belgique) ; Wijnen et al. (2017) actualisé à EUR 2020 ; Schoeters et al. (2021). Infographie Institut Vias.

Part de catégories de coûts dans les coûts totaux des accidents de la route.



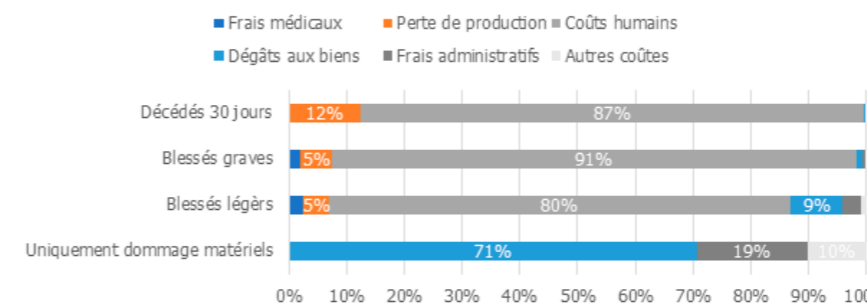
les dommages matériels constituent également une catégorie relativement importante (9 %). Dans les accidents n'entraînant que des dégâts matériels, les dégâts matériels (71 %) et les frais administratifs (19 %) sont les catégories de coût les plus importantes.

Sur la base de ces coûts unitaires et des données sur les accidents pour 2019, nous obtenons une indication de la part de chaque catégorie de coût dans les coûts totaux des accidents de la circulation. Toujours dans le total des coûts, les coûts humains sont de loin la catégorie de coût la plus importante avec une part de 75%, suivis par les dommages matériels (12%) et la perte de production (7%).

Lies BOUWENS

Annelies SCHOETERS

Part de catégories de coûts dans le coût unitaire



Sources : Statbel (Direction générale des statistiques - Statistique Belgique) ; Wijnen et al. (2017) actualisé à EUR 2020 ; Schoeters et al. (2021). Infographie Institut Vias.





Vitesse, alcool, distraction, ceinture: combien de vies pourrait-on sauver en Belgique?

Les grandes causes de l'insécurité routière sont la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse excessive, le non-port de la ceinture et la distraction au volant. Pour chacun de ces risques, l'institut Vias a estimé le nombre de victimes qui pourraient être évitées si la Belgique parvenait à supprimer entièrement le risque (0% d'infractions). Dans la mesure où cet objectif est souvent irréaliste, nous avons également estimé le nombre de victimes qui pourraient être évitées en atteignant le niveau du pays européen le plus performant.

Nous avons utilisé deux concepts importants : le risque relatif et le risque attribuable. Le risque relatif est la mesure dans laquelle un facteur de risque donné augmente le risque d'accident ou de devenir victime par rapport à un groupe de référence sans ce facteur de risque. Nous avons ensuite déterminé le risque attribuable, c'est-à-dire, le nombre total de victimes imputables à un comportement à risque. Il s'agit d'une combinaison du risque relatif et de la mesure dans laquelle le comportement à risque est fréquent dans la population (prévalence). Un risque attribuable élevé peut donc être le

résultat à la fois d'un risque relatif élevé et d'un comportement à risque répandu.

Pour estimer les chiffres relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool, le non-port de la ceinture, la vitesse excessive et la distraction au volant, nous avons utilisé les données sur les accidents et les données issues des mesures comportementales périodiques en Belgique. Nous avons combiné ces informations avec les résultats des recherches internationales les plus réputées. C'est ainsi que nous avons estimé l'importance relative de ces facteurs de risque.



Alcool

Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool à des endroits et des moments aléatoires est de 1,9% en Belgique, soit l'un des plus élevés d'Europe. Dans le scénario « idéal », nous avons estimé de deux façons le nombre de victimes que nous pourrions éviter si personne ne conduisait sous l'influence de l'alcool :

1. En utilisant les informations sur l'intoxication alcoolique provenant des données relatives aux accidents, corrigées pour les cas où l'intoxication des victimes n'est pas mesurée.
2. En utilisant des chiffres clés sur la corrélation entre les différents niveaux d'intoxication alcoolique (mesurés en concentration d'alcool dans le sang, CAS) et le risque d'accident.

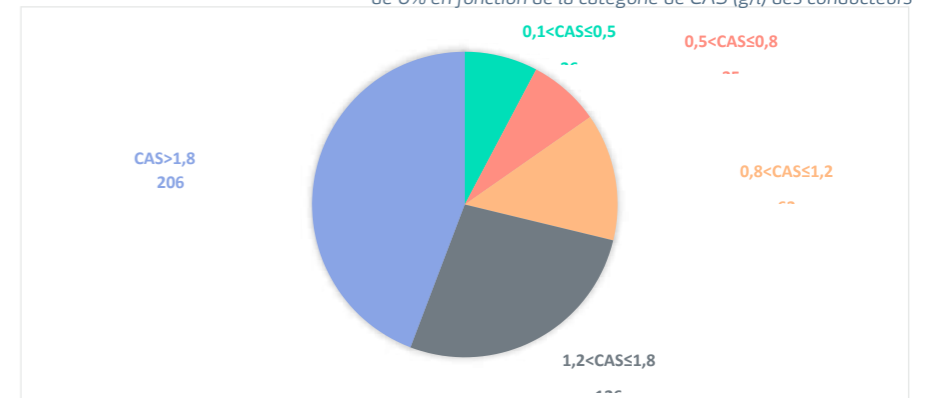
De cette façon, nous obtenons à chaque fois deux résultats différents pour le scénario « idéal » dans le tableau ci-dessous.

Nous avons ensuite examiné l'impact si la Belgique avait enregistré des chiffres aussi bons que le pays affichant le meilleur score sur ce critère en Europe (Norvège) et le pays voisin affichant le meilleur score (Pays-Bas). Sur la base de ces chiffres, on peut conclure que la Belgique pourrait éviter, chaque année, 75 morts sur les routes en affichant d'aussi bons scores que les Pays-Bas au niveau de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Objectif	Pourcentage de contrevenants	Diminution estimée du nombre de tués	Diminution estimée du nombre de blessés graves	Diminution estimée du nombre de blessés légers
Idéal	0 %	79 - 115	256 - 315	3192 - 4617
Meilleur élève d'Europe (NO)	0,09 %	110	301	4414
Meilleur voisin (NL)	0,68 %	75	205	3004

les estimations des bénéfices attendus

Diminution estimée du nombre de tués et de blessés graves si la prévalence de conducteurs ivres est de 0% en fonction de la catégorie de CAS (g/l) des conducteurs



Selon une analyse détaillée, la grande majorité des victimes de la conduite sous l'influence de l'alcool est attribuable à des conducteurs ayant une CAS supérieure ou égale à 1,8 ‰. De même, les conducteurs ayant une CAS entre 1,2 et 1,8 ‰ constituent un groupe important parmi les conducteurs impliqués dans des accidents.

Puisqu'une alcoolémie inférieure à 0,5 ‰ est légale en Belgique, les victimes dans cette catégorie ne sont pas incluses dans

si les infractions diminuent. Force est de constater toutefois qu'une proportion faible, mais non négligeable, des victimes est attribuable à la conduite avec une alcoolémie comprise entre 0,1 et 0,5 g/l. Le risque d'accident de ces conducteurs n'est pas aussi élevé que pour les catégories de CAS plus élevées, mais le risque de décès a pratiquement doublé et le risque d'accident corporel est plus élevé de 20% par rapport à un conducteur sobre.



Ceinture de sécurité

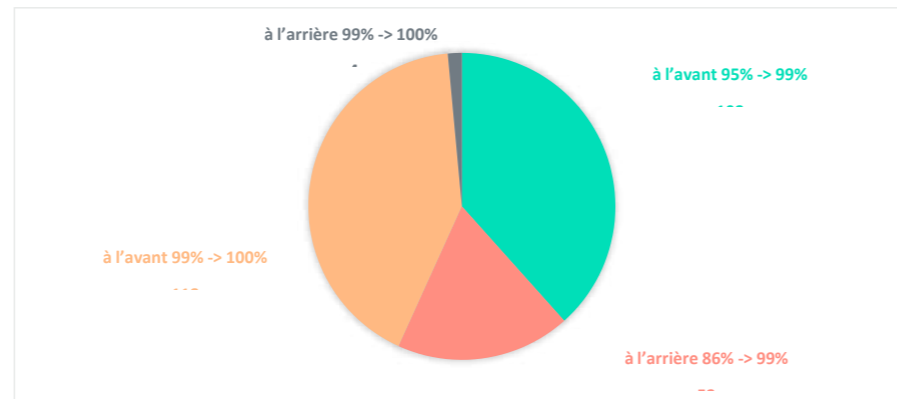
Le port de la ceinture de sécurité (et plus encore lorsqu'il est combiné avec un airbag) a permis de diminuer de façon majeure le risque de blessures en cas de collision. Grâce aux campagnes de sensibilisation et aux voitures de nouvelle génération équipées d'un système de rappel de la ceinture de sécurité, le pourcentage de conducteurs et de passagers à l'avant qui attachent leur ceinture a augmenté (de 91 % en 2015 à 95 % en 2018) et est, aujourd'hui, particulièrement élevé. À l'arrière de la voiture, alors que de nombreux modèles de voiture n'ont pas encore de système de rappel de ou d'autres « incitants » techniques pour attacher la ceinture, le pourcentage du port de la ceinture est plus faible (86 %).

Là aussi, nous avons tout d'abord estimé l'effet du scénario idéal, à savoir celui où la ceinture est toujours attachée par tous. Nous présentons ensuite l'estimation de la réduction du nombre de tués si la Belgique pouvait atteindre le pourcentage de port de la ceinture du pays le plus performant d'Europe, en l'occurrence l'Allemagne.

Nous estimons qu'en 2018, environ 250 tués et blessés graves auraient pu être évités en Belgique si tout le monde avait attaché sa ceinture de sécurité. La plupart des victimes auraient été évitées si le pourcentage d'utilisateurs de la ceinture de sécurité à l'avant encore avait augmenté. Si ce pourcentage avait été de 99 %, 108 tués et bles-

Objectif	Port de la ceinture de sécurité	Diminution estimée du nombre de tués	Diminution estimée du nombre de blessés graves
Idéal	100%	25 - 56	119 - 226
Meilleur élève d'Europe (DE)	99 % (avant et arrière)	20 - 25	100 - 135

Diminution estimée du nombre de tués et de blessés graves en fonction de l'augmentation du pourcentage d'utilisateurs de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière



sés graves auraient été évités. Si tel avait été également le cas pour les passagers arrière, 52 tués et blessés graves supplémentaires auraient pu être évités. Ceci montre qu'en dépit du pourcentage plus faible du port de la ceinture de sécurité à l'arrière, la plupart des bénéficiaires pourraient être obtenus pour les occupants à l'avant de la voiture. En effet, le « groupe cible » ultime, à savoir le nombre de passagers avant, est bien plus important que le nombre de passagers arrière.

Une augmentation de l'utilisation de la ceinture à l'avant de 99 % à 100 % permettrait d'éviter approximativement le même nombre de victimes qu'une augmentation de 95 % à 99 %. Cette estimation s'appuie sur l'hypothèse que ce dernier pourcentage de non-utilisateurs de la ceinture de sécurité est un groupe à risque élevé. Même dans les pays où le port de la ceinture est très élevé (DE, 99 % ; UK 98,6 %), on constate toujours qu'environ un quart des victimes d'accidents n'ont pas bouclé leur ceinture de sécurité.



Vitesse

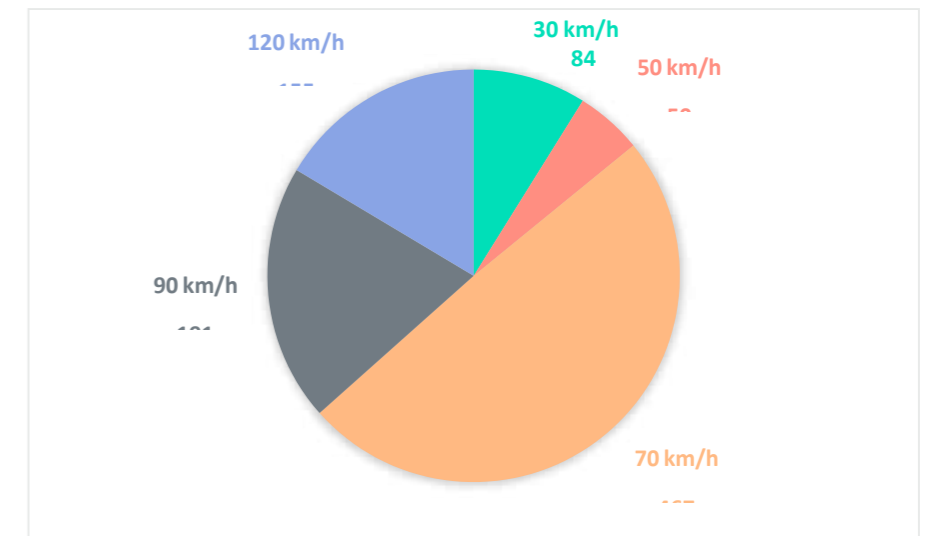
Le risque d'accident augmente de façon exponentielle avec la vitesse. Il est donc important non seulement de réduire le nombre de contrevenants, mais aussi et surtout de diminuer le nombre d'infractions qui dépassent largement la limitation. Dans nos estimations, nous avons comparé la distribution des vitesses mesurées en Belgique avec celles de certains pays les plus performants. Par ailleurs, nous n'avons pu établir une comparaison par régime de vitesse qu'avec des pays qui appliquent la même limitation de vitesse que la Belgique et qui effectuent également des mesures systématiques des vitesses.

Néanmoins, on constate toujours qu'en réduisant la dispersion des vitesses (et donc en luttant contre les grands excès de vitesse), nous pourrions déjà éviter un nombre important de victimes.

On remarque que les effets les plus importants sont observés dans les zones limitées à 70 km/h.



Diminution estimée du nombre de tués et de blessés graves si 100 % des conducteurs respectaient la limitation de vitesse, en fonction de la zone de vitesse



Objectif	Zone de vitesse	Contrevenants	Diminution estimée du nombre de tués	Diminution estimée du nombre de blessés graves	Diminution estimée du nombre de blessés légers
Idéal	Total	0 %	96 - 191	376 - 755	1432 - 5967
	30 km/h		4 - 6	42 - 78	197 - 764
	50 km/h		2 - 4	22 - 45	100 - 418
	70 km/h		44 - 82	198 - 385	731 - 2944
	90 km/h		25 - 56	59 - 135	172 - 833
	120 km/h		21 - 42	55 - 113	232 - 1008
Meilleur élève d'Europe	Total		51 - 121	183 - 434	599 - 3062
	30 km/h	66 % (AT)	1 - 3	42 - 28	7 - 182
	50 km/h	35 % (SE)	1 - 2	7 - 17	29 - 142
	70 km/h	38 % (AT)	27 - 58	115 - 254	378 - 1787
	90 km/h	32 % (FR)	10 - 32	20 - 67	32 - 334
	120 km/h	35 % (NL)	13 - 26	34 - 68	154 - 617

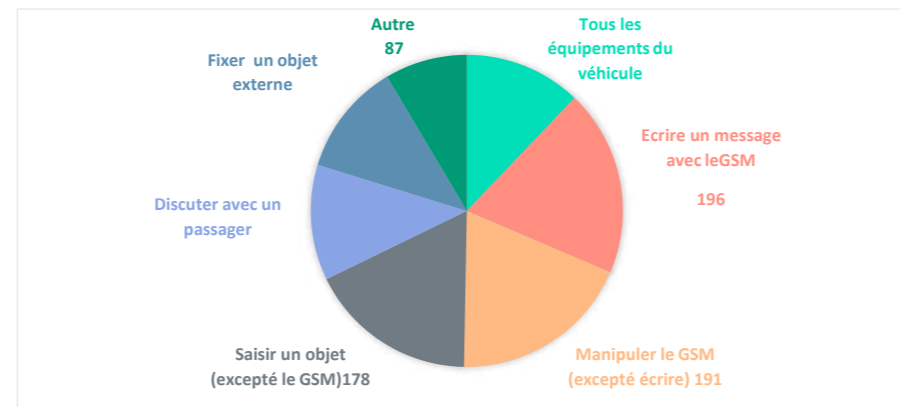
Distraction

Toutes les formes de distraction entraînent un risque accru dans la circulation. De nos jours, les distractions sont souvent liées à l'utilisation de moyens de communication disponibles dans le véhicule. Une récente enquête américaine à grande échelle donne pour la première fois un aperçu de la prévalence de différents activités secondaires réalisées effectivement en conduisant et du risque qui en découle. Si on considère que les conducteurs en Belgique se comportent de la même manière que les conducteurs aux Etats-Unis, nous estimons les réductions suivantes dans le cas idéal où tous les conducteurs se concentrent uniquement sur la conduite.

Nous estimons que l'utilisation du téléphone portable a joué un rôle dans plus d'un tiers des accidents où la distraction était en cause. La moitié de ces accidents impliquait un conducteur qui lisait ou écrivait des messages (« SMS »). Les SMS présentent un risque de distraction relativement élevé (6 fois plus élevé que pour un conducteur attentif) et sont assez fréquents. D'autres activités assez répandues et qui représentent un risque de distraction élevé sont liées au fait de « tenir en objet en main » ou « fixer

Objectif	Diminution estimée du nombre de tués	Diminution estimée du nombre de blessés graves	Diminution estimée du nombre de blessés légers
Aucune activité secondaire	144 - 147	850 - 869	12460 - 12731
Pas de distraction par l'équipement du véhicule	18	105	1544
Pas de distraction par le GSM	42 - 56	249 - 331	3651 - 4859

Diminution estimée du nombre de tués et de blessés graves si personne n'était distrait au volant



longuement un objet à l'extérieur de la voiture ». On observe également que certains accidents sont aussi dus à des distractions engendrées par une conversation avec un passager. Ainsi, le risque de distraction engendré par une conversation active avec un

passager est à peine plus élevé par rapport à un conducteur tout à fait attentif, mais cela se produit si fréquemment que nous estimons que les conducteurs distraits par une conversation sont à l'origine de plus de 100 accidents graves chaque année.



Conclusion

La figure ci-dessous compare les résultats pour les quatre différents facteurs de risque. Les réductions estimées du nombre de victimes ne doivent pas être simplement additionnées car cela conduirait à surestimer l'impact global. En effet, les facteurs de risque surviennent souvent dans la pratique de façon combinée. Par exemple, de nombreux conducteurs impliqués dans des accidents graves étaient sous l'influence de l'alcool, conduisaient trop vite et ne portaient pas leur ceinture de sécurité. De nombreux accidents auraient donc pu être évités de différentes façons. Toutefois, le rapport entre les réductions potentielles indique la priorité de chaque facteur de risque.

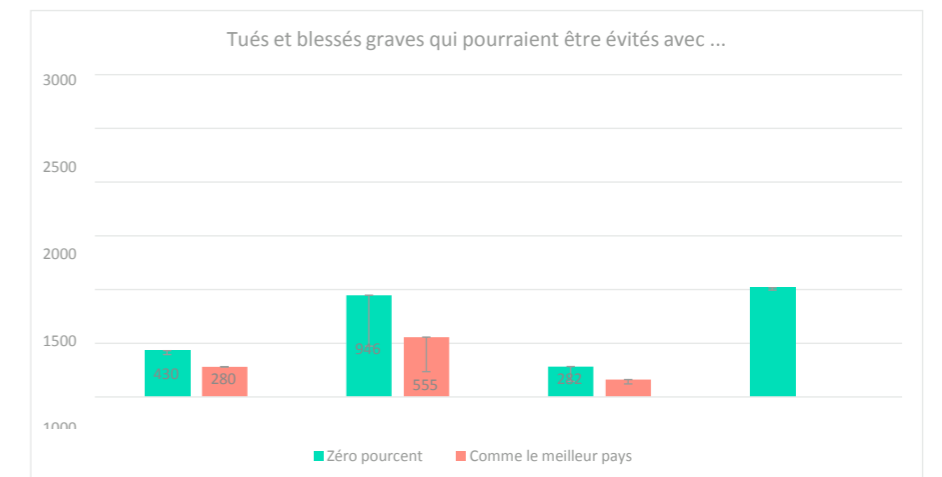
Les lignes verticales grises représentent toujours le résultat d'une méthode d'estimation plus prudente. Les pays de référence pour lesquels les réductions sont calculées dans la figure ci-dessous sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Ces résultats montrent que la vitesse excessive et la distraction au volant sont les facteurs de risque présentant l'impact le plus élevé. L'alcool au volant suit d'assez loin. L'impact du non-port de la ceinture de sécurité est moindre, mais là aussi, plus de 250 victimes pourraient être évitées si tous les occupants des voitures attachaient leur ceinture de sécurité.

Stijn DANIELS
Heike MARTENSEN

Indicateur	Catégorie	Pays de référence
Alcool		Pays-Bas (meilleur pays voisin)
Vitesse	30 km/h	Autriche (meilleur pays européen en zone 30)
	50 km/h	Suède (meilleur pays européen en zone 50)
	70 km/h	Autriche (meilleur pays européen en zone 70)
	90 km/h	France (avant abaissement de la limitation à 80 - meilleur pays européen en zone 80)
	120 km/h	Pays-Bas (meilleur pays européen pour 120 km/h)
Port de la ceinture de sécurité		Allemagne (meilleur pays européen)

Diminution estimée du nombre de tués et de blessés graves en Belgique si le comportement à risque disparaît tout à fait ou rejoint le niveau du pays de référence.





A l'occasion de la « Semaine de la Mobilité », l'institut Vias a lancé **#MOBIjourney**. Il s'agit de notre nouvelle méthode intégrée pour résoudre les problèmes de mobilité au sein des entreprises.

L'approche est la suivante : nos experts analysent la situation dans votre entreprise et propose une stratégie comportant toute une série de solutions sur mesure pour faire progresser la mobilité.

Il est ainsi possible d'améliorer de multiples aspects liés à la mobilité et de solutionner de nombreux problèmes y afférents. Cela va de l'incitation des employés à changer de mode de transport pour se rendre au travail, à la réduction des coûts du parc automobile, en passant par l'instauration d'un budget de mobilité et l'accessibilité de vos terrains d'entreprise à tous les types d'utilisateurs de la route.

Pour ce faire, l'institut Vias adopte une approche holistique pour faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain. En route pour une mobilité durable, intelligente et sûre.



Découvrez comment Vias peut aider votre entreprise à atteindre ses objectifs les plus ambitieux.

Contactez nos experts

