

# VIA SECURA

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3<sup>e</sup> TRIMESTRE 2014  
NUMÉRO 91

Expéditeur : IBSR, chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles - P405038



## Hommes / femmes : quelles différences au volant ?

- ✓ Voitures autonomes : un plus pour la sécurité routière ?
- ✓ Surveillants habilités : toute la réglementation
- ✓ Etude de l'IBSR : impact des passagers sur le conducteur

GO FOR ZERO



# Set « Piéton » pour les enfants de 5 à 8 ans

Guide pédagogique pour l'exploitation des mini-posters et de la maquette

25 EUROS – set pour piétons de 5-8 ans comprenant des posters, une maquette ainsi qu'une brochure pédagogique pour apprendre à traverser et à se déplacer sur le trottoir



## BRÈVES

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

## COMMUNICATION

8 Retour sur la campagne de l'IBSR dont l'objectif était de dissuader les conducteurs d'utiliser leur GSM au volant.

## VÉHICULES

11 On en parle de plus en plus: la voiture autonome va-t-elle révolutionner la sécurité routière ?

## LÉGISLATION

12 Le code de la route définit toute une série de personnes "habilitées" à donner des indications aux autres usagers. Rappel des règles...

14 Quel comportement adopter en présence de cavaliers sur la chaussée ? Petit tour de la question...

## ÉDUCATION

16 Afin d'améliorer la sécurité des enfants qui circulent à pied sur la voie publique, l'IBSR a lancé une action destinée aux mouvements de jeunesse.

## STATISTIQUES

18 Analyse des statistiques d'accidents en fonction de l'âge et du sexe des usagers impliqués.

20 De manière assez surprenante, une part non négligeable des accidents de la route n'impliquent qu'un seul usager.

22 Le SPF Economie a publié les statistiques définitives pour 2013. Résumé des principaux chiffres.

## RÉGION WALLONNE

23 A l'occasion de la rentrée des classes, la vitesse était le thème de la campagne de la Région wallonne

## COMPORTEMENT

24 Les femmes sont beaucoup moins impliquées que les hommes dans les accidents mortels. Sont-elles pour autant plus prudentes ?

28 La présence de passagers a-t-elle une influence positive ou négative sur le conducteur ? Une étude de l'IBSR s'est penchée sur ce sujet.

Via Secura est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles.

Tél.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be

**Rédacteur en chef: Benoît GODART - e-mail: benoit.godart@ibsr.be**

**Ont collaboré à ce numér:** Marc BROECKAERT, Yvan CASTEELS, Emmanuelle DUPONT, Nathalie FOCANT, Eddy GILISSEN (photos), Benoît GODART, Michèle GUILLAUME, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOCKE, Alexandre LEFEBVRE, Catherine MARQUES-MIRANDA, Nina NUYTTENS, Koen PEETERS, Annelies SCHOETERS, Josiane VAN CAUWELAERT, Bénédicte VEREECKE, Véronique VERHOEVEN.

**Editeur responsable: Karin GENOE, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles**

**Abonnements: Pour tout renseignement: Francis MOENS - 02/244.15.18**

**Maquette: TAM TAM**

**Layout: Ria DE GEYTER**

ISSN : 0755-9010



## Alcool au volant : pointe entre 2h et 4h

Quelles sont les heures où l'on comptabilise le plus d'accidents impliquant des automobilistes sous influence de l'alcool ? De manière peu surprenante, c'est la nuit que les accidents liés à l'alcool sont les plus nombreux, avec un pic entre 2 h et 4 h : à ce moment-là, plus de la moitié des accidents corporels sont dus à l'alcool. C'est énorme et cela démontre clairement que boire et conduire ne font pas bon ménage. Néanmoins, le pourcentage de personnes ayant bu, impliquées dans un accident en pleine journée, interpelle tout autant. Ainsi, à 9 h du matin, 3% des accidents sont liés à l'alcool, ce qui est interpellant. Ce qui l'est tout autant, c'est qu'à 16 h, un accident sur 20 s'explique de la même façon. À 18 h, ce taux grimpe à 10%, puis il monte au fur et à mesure de la soirée, pour atteindre les 20% à 20 h. Ces résultats prouvent qu'il est important de réaliser des contrôles alcool à tout moment de la journée.

[www.bob.be](http://www.bob.be)



## Permis à points en France : le bilan

Le bilan statistique 2013 des infractions routières commises en France et de leur impact en termes de points retirés vient de paraître. Au total, 23,9 millions de contraventions et 579.000 délits ont été enregistrés. Les contraventions ont baissé de 7,2% l'an dernier, mais les délits ont en revanche augmenté de 5%. Parmi ces derniers, un peu plus de 1 sur 4 (25,6%) concerne l'alcool au volant. Viennent en

suite les délits de fuite après un accident (23,8%) et les défauts de permis (19,5%). Pour ce qui est de la conduite sous l'influence de drogues, les services de police ont pratiqué l'an dernier 144.123 dépistages dont 41,2% de tests positifs. En comparaison, 10,5 millions de dépistage d'alcoolémie ont été réalisés en 2013 dont 3,7% étaient positifs. Au total, les conducteurs ont perdu 13,5 millions de points, dont 7,7 millions retirés pour des excès de vitesse. A noter que 1,3 million de points ont été retirés pour usage d'un GSM, ce qui en fait la première cause de retrait, hors contrôles automatiques. L'alcool au volant, lui, a fait perdre un million de points environ. Enfin, 85.189 permis ont été invalidés pour défaut de points (dont 16.758 permis probatoires) tandis que 7,5 millions de conducteurs retrouvaient leur capital de 12 points.

[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

## Des casques plus sûrs ?

Revoir les normes de sécurité des casques moto et vélo «pour faire mieux» : telle est la revendication de la Fondation MAIF, se basant sur des travaux des chercheurs en biomécanique de l'Institut de mécanique des fluides et solides (IMFS) de Strasbourg. Selon cet institut, les casques qu'on trouve sur le marché ont beau répondre aux normes, ils protègent insuffisamment les conducteurs de deux-roues des risques réels de traumatismes (fractures, hématomes au cerveau, lésions neurologiques). La protection est pourtant bien réelle, mais le problème viendrait de la norme justement. «Alors que l'on a progressé dans la compréhension mécanique de la tête, on continue de faire comme si une tête était juste une grosse masse rigide et indéformable de 4,5 kg», selon les chercheurs. Les tests mesurent de la même façon chocs frontaux et latéraux, alors que ces derniers sont beaucoup plus dangereux parce qu'ils provoquent 80 à 100% de risques de lésions neurologiques. Et ils ne propulsent les casques que de façon

linéaire, sur une surface plate. «Une collision n'est pourtant pas toujours rectiligne. Un impact provoque en outre toujours un choc tangentiel : en heurtant un obstacle, il se crée toujours une rotation du crâne, que les tests ne prennent pas en compte. Pour savoir quand ça fait vraiment mal, le laboratoire français a mis au point un modèle mécanique théorique de tête puis rentré les données de 200 accidents avec traumatismes crâniens. L'ensemble a permis de créer le premier outil de simulation au monde permettant de prédire le type de blessures correspondant à tel choc. L'outil strasbourgeois pourrait servir à évaluer les casques de demain, selon des critères plus réalistes. En attendant un éventuel changement de norme, la fondation MAIF espère pouvoir au moins mener d'ici quelques mois un test comparatif pour aider les pilotes de deux-roues à choisir en connaissance de cause.



## Les faux policiers effi- caces

Pour faire respecter les limitations de vitesse, il est possible de placer le long de la chaussée des silhouettes grandeur nature en 2D représentant un policier ou une voiture de police. A la demande de la Commission Permanente de la Police Locale, l'IBSR a mené une expérience avec la zone

de police de Zaventem pour vérifier l'efficacité de ces «leurres». Les résultats de ce projet montrent que les «leurres» utilisés ont un effet dissuasif évident. Au cours des périodes durant lesquelles ils étaient présents, l'IBSR a pu relever aux différents endroits de mesure une diminution légère mais significative de la vitesse moyenne. L'effet sur le comportement infractionnel est encore plus marqué : le pourcentage d'automobilistes en infraction a diminué de moitié en présence d'un leurre. Après son retrait, la vitesse moyenne et le pourcentage d'infractions étaient toutefois de nouveau en hausse. L'effet est donc temporaire. Malgré leur effet éphémère, ce projet prouve que la mise en place de «leurres» peut être utile pour influencer le comportement en matière de vitesse. En effet, même une infime diminution de la vitesse peut avoir un impact positif sur la sécurité routière. Ainsi, une baisse de la vitesse d'1 km/h sur une route à 50 km/h fait diminuer le nombre de tués de 6% et le nombre de blessés graves de 4%. En installant les «leurres» à des endroits à risque et en les déplaçant régulièrement (afin de maintenir l'effet de surprise), le nombre de victimes de la route peut être diminué. Une telle mesure doit être examinée parallèlement à d'autres alternatives telles que l'affectation de véritables agents de police, l'utilisation de radars préventifs ou de radars automatiques. Il semble par ailleurs opportun d'effectuer une étude



complémentaire sur la durée de l'effet des «leurres» afin de savoir après quel laps de temps le «leurre» devrait être déplacé pour conserver l'effet de dissuasion.

## La route du futur aux Pays-Bas

La N329 aux Pays-Bas représente la voie du futur. Un morceau de 500 mètres de cette autoroute possède depuis jeudi un marquage au sol qui absorbe la lumière avant de la renvoyer. Cette autoroute intelligente doit permettre de substantielles économies d'énergie puisque le marquage au sol est composé d'une peinture qui absorbe la lumière pendant la journée, avant de l'émettre la nuit, pour une durée de 8 heures environ. Fini l'électricité ! La peinture permet de mieux voir les délimitations de la route et pourrait s'avérer très utile pour mieux sécuriser les routes non éclairées. Un projet avait déjà présenté il y a deux ans mais c'est la première fois qu'il est concrètement mis en application. Le concept de base allait encore plus loin puisqu'il était par exemple possible d'afficher un motif sur le sol en cas de verglas afin d'avertir l'utilisateur de la route.

Une vidéo du projet initial est visible sur [www.dailymotion.com/video/x1r9wby\\_au-toroute-du-futur-aux-pays-bas\\_tech](http://www.dailymotion.com/video/x1r9wby_au-toroute-du-futur-aux-pays-bas_tech)



## Rapport annuel 2013 de l'IBSR

Le rapport annuel 2013 peut être consulté sur le site [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be) depuis fin juin. Pour atteindre ses objectifs, l'IBSR s'est pleinement investi dans l'efficacité de son fonctionnement en 2013. L'institut a misé

sur un renforcement de ses fondements scientifiques, une communication soutenue avec le citoyen et un nombre croissant de partenariats. La qualité du travail n'a cessé de progresser, notamment grâce à l'investissement de beaucoup, et les objectifs fixés ont été atteints, voire dépassés.

Découvrez-en davantage à ce sujet dans le rapport annuel 2013 : <http://rapport-annuel.ibsr.be>.



## Plus de motos = plus de sécurité

Avec plus de 200 motards tués par an et un taux de décès 30 fois plus élevé à moto qu'en voiture, l'Australie s'interroge sur la sécurité des deux-roues motorisés. C'est pourquoi une quarantaine de conducteurs se sont prêtés à une étude menée pour la première fois à partir d'un simulateur (et non plus d'un écran statique), à l'initiative du centre universitaire Monash, près de Melbourne. Les chercheurs australiens en ont conclu que plus les motards sont nombreux, moins ils courent de risques sur les routes. En effet, lorsqu'ils sont en nombre, les deux-roues attirent l'attention des conducteurs qui prennent davantage en compte leur présence dans la circulation.

<http://consumer.healthday.com/cognitive-health-information-26/sensory-problems-health-news-601/motorcycles-collisions-ap-p-release-batch-1117-684275.html>



## RECYTYRE, premier membre du programme de partenariat de l'IBSR

L'asbl Recytyre, organisme de gestion des pneus usés en Belgique est la première organisation à adhérer au programme de partenariat de l'IBSR. Les membres de ce programme soutiennent l'IBSR dans la réalisation de ses objectifs en matière de sécurité routière. De plus en plus d'entreprises et d'organisations prennent conscience de la nécessité d'améliorer la sécurité routière au niveau du cadre de vie et de travail. La sécurité des personnes qui participent au trafic mais aussi les coûts engendrés par les accidents sont des sujets importants qui méritent l'attention du monde des entreprises. Via le programme de partenariat, l'IBSR et ses membres souhaitent arriver, sur le plan de la sécurité routière et des thèmes apparentés, à une situation profitable à tous. Les membres du programme peuvent faire appel à l'expertise, aux services et au réseau de l'IBSR : compilation annuelle d'études pertinentes, aperçu et débat sur les nouvelles études lors de déjeuners, mention des membres dans la communication corporate, études et formations sur mesure, 10% de réduction sur les études et formations réalisées par l'IBSR, communication conjointe, etc. La mission centrale de Recytyre consiste à coordonner la collecte de pneus usés en Belgique et à assurer leur recyclage dans le respect de l'environnement. Recytyre s'engage par ailleurs, dans les conventions environnementales conclues par le secteur avec les autorités régionales, à sensibiliser les propriétaires et les conducteurs à utiliser leurs pneus de manière durable et écologique au cours de leur phase de vie active. «Recytyre voit, dans sa collaboration avec l'IBSR, une combinaison idéale entre sécurité et environnement. Un usage et un entretien corrects des pneus permettent non seulement de réduire leur impact sur l'environnement mais contribuent également de

manière non négligeable à la sécurité sur les routes et donc à la mission de l'IBSR. L'expertise et la crédibilité dont bénéficie aujourd'hui cette association ne peut être que profitable à notre propre mission», déclare Chris Lorquet, CEO de Recytyre. A la demande de Recytyre, l'IBSR va analyser les connaissances, le comportement et les attitudes des automobilistes en matière de contrôle de la pression des pneus.



Karin Genoe, Administrateur Délégué de l'IBSR et Chris Lorquet, CEO de Recytyre

## L'IBSR, reçoit la certification ISO 39001

Entre 2008 et 2012, près de 80.000 accidents du travail ont eu lieu sur la route, soit pratiquement un accident du travail sur 10. Ces accidents ont des conséquences humaines et financières extrêmement négatives pour les employeurs concernés. Afin de les aider à prévenir de tels accidents, une nouvelle norme a vu le jour : la norme ISO 39001. En étant le premier organisme en Belgique à obtenir cette certification, l'IBSR souhaite ouvrir la voie vers une plus grande sécurité routière dans le monde du travail et accompagnera, pour ce faire, les organismes qui souhaitent aussi la recevoir. Désormais, la nouvelle norme ISO 39001 permet aux employeurs des entreprises de toute taille et aux institutions publiques d'appliquer un système de gestion qui leur permet de réduire le nombre de décès et de blessés dus aux accidents de la route. L'application de la nouvelle norme leur procure non seulement un label de qualité, mais elle indique également qu'ils prennent leur responsabilité pour améliorer la sécurité sur les routes. Concrètement, la norme ISO 39001 implique, par exemple, une analyse des risques de l'organisation

et des employés, la promotion d'équipements de sécurité (casques, ceinture, etc.), la sensibilisation des employés à une bonne aptitude à la conduite (fatigue, alcool, drogues, etc.), la mise à la disposition du personnel de véhicules sûrs, le choix du mode de transport le plus approprié, une réflexion sur les déplacements, etc. L'IBSR peut maintenant accompagner les entreprises et organisations intéressées par l'obtention de la certification ISO 39001 en réalisant, par exemple, un diagnostic approfondi des risques routiers de l'entreprise, en la conseillant sur les éléments concrets de mise en œuvre de son système de qualité ISO 39001 ou encore en développant des actions spécifiques de sensibilisation du personnel autour de la sécurité routière.

[www.ibsr.be](http://www.ibsr.be) (rubrique «entreprises»)



## Set du piéton pour les enfants de 5-8-ans

Les déplacements à pied requièrent des aptitudes et des comportements spécifiques. Lorsque les enfants marchent sur le trottoir ou traversent la rue pour se rendre à l'école, rentrer chez eux ou lors d'excursions scolaires, ils utilisent leurs capacités psychomotrices afin de garantir leur propre sécurité. Avant l'âge de 8 ans, un enfant ne peut se déplacer seul dans la circulation car ses aptitudes ne sont pas suffisamment développées. Les enfants doivent donc s'y exercer et s'entraîner à évaluer correctement les situations de trafic. Notre set du piéton offre une solution sur mesure : avec

13 posters, une maquette et une brochure destinée à l'enseignant, le set constitue un outil idéal pour les enfants de 5 à 8 ans en vue d'améliorer leurs aptitudes lorsqu'ils marchent sur le trottoir ou qu'ils traversent la rue. Prix : 25 euros.

<http://webshop.ibsr.be/fr/produit/detail/set-du-piton-rf-f862>



## Attachons les enfants en voiture

Dans un siège-auto correctement utilisé, votre petit protégé court trois fois moins de risques d'être tué ou grièvement blessé en cas d'accident. 80% des parents pensent que leur enfant est parfaitement attaché mais c'est faux. Il ressort d'une étude qu'un enfant sur 2 est mal attaché en voiture. Ceci est généralement dû à des erreurs d'installation et à un manque d'informations. C'est la raison pour laquelle l'IBSR a retravaillé la brochure «Attachons les enfants en voiture» et a opté pour un plan par étapes avec des dessins détaillés pour chaque type de siège. Les parents peuvent ainsi installer correctement leur(s) enfant(s). Trois brochures distinctes ont été conçues, chacune s'adressant à un groupe cible différent. «Nos bébés bien attachés» se concentre sur le port de la ceinture durant la grossesse et présente différentes

façons d'attacher son bébé en sécurité en voiture. Une deuxième brochure aborde la transition entre le siège-bébé et le siège-auto du groupe 1 et accompagne le bébé jusqu'à ce qu'il devienne un bambin. Enfin, une troisième brochure est destinée aux parents d'enfants/ados et explique quand un rehausseur est approprié et quand le port de la ceinture de sécurité suffit.

<http://webshop.bivv.be/fr/produit/detail/nos-enfants-bien-attachs-rf-f928>



<http://webshop.bivv.be/fr/produit/detail/nos-bbs-bien-attachs-rf-f925>



<http://webshop.ibsr.be/fr/produit/detail/nos-jeunes-enfants-bien-attachs-rf-f927>



## «Young Drivers Bonus»

En octobre, la compagnie d'assurances Ethias a lancé le «Young Drivers Bonus» dont le principe consiste à récompenser les jeunes pour leur conduite sans faute en fai-

sant diminuer, pendant les deux premières années, leur bonus-malus deux fois plus vite. Ils reçoivent également conseils et astuces via un site web, un compte Twitter et une application mobile. Ethias souligne qu'être jeune ne veut pas forcément dire être un mauvais conducteur; elle désire au contraire prendre le contre-pied de ce stéréotype. Le Young Drivers Bonus représente un avantage financier clair et surtout, il responsabilise les jeunes puisqu'ils sont récompensés pour leur conduite prudente. De plus, les jeunes conducteurs ont la possibilité de recevoir de précieux conseils. Accessible à tous, clients Ethias ou non, le site web [www.ethias.be/young](http://www.ethias.be/young) fournira les «bons plans» pour une conduite sans faute, des conseils pratiques et malins pour éviter toute mauvaise surprise sur la route. Par exemple, régler son GPS à l'avance afin de ne plus devoir y toucher en cours de route, ou encore la liste des outils et objets à intégrer dans son «kit du parfait conducteur» : lunettes de soleil, disque de stationnement, grattoir... et même un sac de couchage pour faire face à toute éventualité et éviter de prendre la route après une soirée improvisée.

[www.ethias.be](http://www.ethias.be)

## «On a tous une bonne raison de rester vivants»

Rien de mieux que les instants de bonheur partagés avec son enfant pour se souvenir que la vie vaut la peine d'être préservée : c'est le sens de la campagne «On a tous une bonne raison de rester vivants» de la Prévention Routière en France. Dans les deux spots de la campagne, le message se veut doux, universel. Au début du spot, un avertissement annonce pourtant «Attention, les images qui vont suivre vont vous faire changer de comportement sur la route». Chacun de ces courts films se termine sur une invitation à exprimer sa propre bonne raison de rester vivant en la partageant sur les réseaux sociaux, avec #MaBonneRaison.

[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

# Un petit bip bip peut entraîner un gros boum

*La première campagne de l'IBSR sur le GSM au volant date de juillet 2000 à une époque où il y avait 4 fois moins de GSM en circulation et où ceux-ci servaient uniquement à téléphoner. Aujourd'hui, les nouvelles générations de téléphones portables disposent de plus de fonctions susceptibles de distraire le conducteur. C'est pourquoi, en août, l'IBSR avait lancé une nouvelle campagne dont l'objectif était de dissuader les conducteurs d'utiliser leur GSM au volant, en particulier pour envoyer des SMS.*



A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2000, il est interdit de téléphoner en conduisant, sauf si vous utilisez un kit mains libres.



L'affiche de la 1<sup>re</sup> campagne de 2000

## Ampleur du phénomène

Fin 2013, l'IBSR a observé le comportement des conducteurs à différents moments de la journée et de la semaine : au moment où ils ont été observés, plus de 8% des conducteurs étaient distraits. La principale source de distraction reste le GSM : 3,2% des conducteurs étaient occupés à téléphoner sans kit mains libres ou à envoyer un SMS. En d'autres termes, chaque fois que vous croisez une trentaine de voitures, l'une d'entre elles est conduite par une personne qui manipule son GSM.

### L'étude a aussi montré que :

- les chauffeurs de camions sont les plus «accros» au GSM;
- l'usage du GSM au volant est plus répandu à Bruxelles;
- les conducteurs utilisent le plus leur GSM sur autoroute;
- contrairement aux idées reçues, les hommes utilisent plus souvent leur GSM que les femmes, surtout pour l'envoi et la consultation de SMS;
- le GSM est davantage utilisé lorsque le conducteur est seul dans le véhicule;
- l'utilisation du GSM au volant est la plus intensive en semaine pendant les heures creuses.

L'IBSR a également mené une enquête auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs. 90% des conducteurs belges estiment qu'il est inadmissible d'envoyer des SMS et 85% qu'il est inacceptable de téléphoner avec un GSM en main pendant la conduite.

Pourtant, 1 conducteur sur 3 admet qu'il lui arrive d'envoyer un SMS pendant qu'il conduit. 1 sur 2 affirme même lire de temps en temps un SMS au volant et 45% reconnaissent avoir téléphoné au volant avec le GSM en main au cours de l'année écoulée. Ce sont principalement les jeunes conducteurs qui avouent utiliser le GSM pendant la conduite. Les conducteurs belges sont donc bien conscients de la baisse d'attention portée à la circulation lorsqu'ils utilisent leur GSM au volant avec ou sans kit mains libres, mais une «force irrésistible» semble quand même les pousser à le faire.

## Risques

De nombreuses personnes pensent que téléphoner en conduisant est simple comme bonjour. Elles ne se rendent pas compte que la conduite automobile est une tâche dynamique et complexe, qui exige une concentration de tous les instants, bien qu'elle s'apparente parfois à une habitude routinière pour un conducteur expérimenté. Toutes les manœuvres inhérentes à la conduite automobile font appel, d'une manière ou d'une autre, à nos capacités cérébrales, la plupart du temps sans que nous en soyons conscients. L'exécution d'une tâche supplémentaire, comme téléphoner, diminue automatiquement la capacité disponible à la conduite. L'un se fait donc irrémédiablement au détriment de l'autre, avec tous les risques que cela implique, même quand on utilise un kit mains libres.

### L'utilisation du GSM distrait les conducteurs de différentes manières :

- **cognitive** : physiquement, le conducteur est présent dans l'habitacle, mais ses pensées sont clairement accaparées par la conversation téléphonique au détriment de la tâche de la conduite;
- **visuelle** : le conducteur quitte la route du regard pour regarder son GSM, en particulier lors de l'envoi de SMS;
- **physique** : le conducteur lâche le volant pour manipuler son GSM;
- **auditive** : la sonnerie ou le bip du GSM empêche le conducteur d'entendre les bruits de la circulation tels un klaxon ou une sirène.

Il est difficile de quantifier les risques du GSM au volant et les estimations varient d'une étude à l'autre, mais la Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière (SWOV) estime qu'un conducteur qui téléphone au volant court 3 à 4 fois plus de risques<sup>1</sup>. Pour l'envoi d'un SMS, ce risque est carrément multiplié par 23. Logique: non seulement, les pensées du conducteur s'échappent hors de l'habitacle, mais son regard quitte également la route. A 120 km/h, par exemple, le conducteur parcourt plus de 60 mètres, soit l'équivalent d'une moitié de terrain de football, en 2 secondes seulement.

Ces effets négatifs sont constatés indépendamment de l'utilisation ou non d'un système mains libres, qu'il s'agisse d'un appel donné ou reçu. Autant que l'objet «portable» en lui-même, c'est l'effet distrayant de la communication téléphonique sur le conducteur qui provoque une diminution de ses performances.

## Dans la pratique...

Nous avons tous un jour ou l'autre suivi un conducteur qui ralentit soudainement, adopte une trajectoire pour le moins déviante et finit par tourner au carrefour suivant sans mettre son clignotant. Dans la plupart des cas, il s'agit de quelqu'un qui utilise son GSM au volant. De manière tout à fait concrète, le comportement d'un conducteur qui téléphone en conduisant est caractérisé par :

### • des réactions plus lentes

Le temps de réaction d'un conducteur qui utilise son GSM augmente de 30 à 70%. Ainsi, à 50 km/h, il lui faudra 33 mètres pour s'arrêter au lieu de 26 mètres. A titre d'exemple, un conducteur de 20 ans qui téléphone possède un temps de réaction égal à celui d'un septuagénaire. Comme il freine plus tard, il a par ailleurs tendance à freiner plus brusquement, ce qui peut aussi surprendre le conducteur qui précède.

### • un comportement au volant déficient

Au téléphone, le conducteur n'a plus constamment la maîtrise de son véhicule, ce qui se traduit par des trajectoires déviantes, des manœuvres effectuées de manière incorrecte (ex. : virages pris trop court), un comportement inadéquat par rapport aux conditions climatiques (ex. : rouler trop vite en cas de verglas), etc.

### • une baisse de l'attention pour des informations pertinentes

Sans le vouloir, le conducteur fixe souvent un point à l'horizon, fait nettement moins attention aux informations de son champ de vision périphérique et ne regarde pratiquement plus dans ses rétroviseurs. Il passe donc à côté des informations les plus pertinentes pour sa tâche de conduite.

### • une surcharge mentale

Une conversation au téléphone nécessite de la part de ceux qui la mènent une certaine concentration, au détriment des autres tâches. Le conducteur ressent d'ailleurs cette surcharge mentale et y réagit en réduisant instinctivement sa vitesse, ce qui peut être dangereux en flot dense de trafic.

## Que dit la loi ?

Pour rappel, le Code de la route stipule que le conducteur «ne peut pas utiliser de téléphone portable en le tenant en main, sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement» (art. 8.4). Attention : le concept de «véhicule à l'arrêt» fait référence à un véhicule qui ne se meut pas plus longtemps que nécessaire, pour l'embarquement ou le débarquement de passagers ou le chargement ou le déchargement d'objets. Cela ne concerne par conséquent pas le véhicule arrêté à un feu de signalisation ou à un stop. Les contrevenants sont passibles d'une amende avec perception immédiate de 110 euros.

1. SWOV-Factsheet, Mobiel telefoongebruik door bestuurders, SWOV, Leidschendam, octobre 2012.



## Nouvelle campagne

Par le biais de cette campagne, l'IBSR souhaitait mieux conscientiser les conducteurs aux dangers liés à l'utilisation d'un GSM sans kit mains libres au volant et renforcer la norme sociale condamnant ce type de comportement. En d'autres termes : ne pas utiliser son GSM au volant doit devenir la règle.

La campagne s'adressait en première place au groupe de jeunes conducteurs (les 18-29 ans) pour qui téléphoner au volant est (toujours) une évidence et, en deuxième instance, aux conducteurs de la tranche d'âge 30-49 ans. Les conducteurs appartenant à ces deux catégories d'âge empruntent souvent la voiture dans un contexte professionnel, c'est-à-dire pour effectuer des trajets domicile-travail ou des déplacements de service. Et à

cette occasion, ils utilisent beaucoup plus souvent leur GSM.

### Plan média

650 panneaux le long des autoroutes affichaient l'image d'une conductrice en train de lire un sms au volant. Ses yeux sont clairement rivés sur le texto et elle ne remarque donc pas que le véhicule qui la précède freine. La collision est illustrée de manière pop art, au moyen d'une bulle de texte «Boum Boum!».

Outre l'affiche reproduisant le visuel de la campagne, un site Internet spécifique était également consacré au sujet: [www.bipbipboumboum.be](http://www.bipbipboumboum.be).

Enfin, un petit film vidéo montre une jeune fille et un jeune homme en route pour leur rendez-vous. En chemin, ils ne cessent

de s'envoyer des SMS, avec toutes les conséquences que cela implique...

## Conclusion

Plus que jamais, la voiture est considérée par bon nombre de conducteurs comme un prolongement du bureau ou du foyer. Malheureusement, ce désir de communication se fait au détriment de la sécurité. Téléphoner en conduisant est en effet très dangereux, ainsi qu'en attestent les études menées à ce sujet.

Une prise de conscience des dangers de l'utilisation du GSM au volant, avec ou sans kit mains libres, est dès lors essentielle si l'on veut éviter une multiplication des accidents. En effet, quand le conducteur regarde son smartphone, personne ne regarde la route

Benoît GODART



GO FOR ZERO

# Véhicules autonomes : un plus pour la sécurité routière ?

**Presque tous les constructeurs automobiles s'affairent à développer une voiture roulant de façon autonome. Ce faisant, ils ne manquent pas de souligner les avantages que procure une telle voiture. L'IBSR s'est penché sur le sujet et donne son avis sur la question.**

Toutes les entreprises actives dans le développement de la voiture autonome louent les mérites de ce véhicule. La sécurité revient souvent sur le tapis. De surcroît, la voiture autonome consommerait moins de carburant, favoriserait la fluidité du trafic – et donc la diminution des files – et serait plus confortable. Mais la voiture autonome est-elle si sûre que l'on nous le laisse paraître ? S'il est vrai qu'elle peut offrir une certaine sécurité, l'IBSR émet aussi quelques réserves à ce sujet.

## Boîte de Pandore ou opportunité ?

Une très grande majorité des accidents est due à une erreur humaine. A partir du moment où le risque d'erreur est réduit à sa plus simple expression, il semble logique que le nombre d'accidents diminue sensiblement. A priori donc, les voitures autonomes devraient avoir un impact positif sur la sécurité routière.

La voiture autonome combine divers systèmes d'aide qui doivent faciliter la conduite. Certains d'entre eux existent déjà, comme le système de freinage d'ur-

gence automatique. Dans la pratique, ces systèmes avertissent le conducteur pour qu'il puisse intervenir à temps et éviter un accident. Considérés séparément, tous ces outils d'aide à la conduite ont un effet favorable sur la sécurité routière. Mais la réalité d'aujourd'hui est telle que tous ces systèmes fonctionnent ensemble et que le conducteur doit assimiler et comprendre correctement tous ces signaux. Pour le conducteur, cela représente une charge mentale accrue et ces signaux le distraient du trafic environnant. La voiture autonome interprète elle-même les informations des outils d'aide à la conduite et adapte son comportement en conséquence. Comme ce processus se fait tout à fait automatiquement, le temps de réaction et le risque d'erreur diminuent.

Toutefois, une voiture autonome n'implique pas encore qu'il n'y a plus de conducteur à bord. En effet, cela va à l'encontre de la législation actuelle. Le code de la route précise que «Tout conducteur doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit». Imaginez la situation où un agent règle la circulation à un carrefour. A ce moment-là, le véhicule autonome ne doit plus suivre la signalisation normale mais bien respecter les injonctions de l'agent qualifié. A l'heure actuelle, le véhicule est (encore) incapable de faire cette distinction.

La voiture autonome offre également plus de possibilités de déplacements. Pensez aux personnes ayant une mobilité réduite en raison d'un handicap mais aussi aux personnes ivres... Que se passerait-il

lorsqu'ils doivent reprendre le contrôle du véhicule ?

Autre problème : quelqu'un qui ne conduit plus de voiture depuis longtemps, perd certains automatismes et réflexes, ce qui accroît le risque d'accident.

## Conclusion

L'IBSR est favorable à la voiture autonome à condition que le conducteur puisse reprendre le contrôle de son véhicule à tout moment, qu'il respecte les lois et règlements en la matière et qu'il soit apte à la conduite. Comme pour chaque percée technologique, le véhicule autonome connaîtra aussi ses premiers aficionados. Ce n'est que lorsque ces voitures seront massivement représentées dans le parc automobile qu'elles pourront fonctionner de manière optimale.

Ly Ky-Tho  
Koen PEETERS



# Un surveillant habilité, c'est quoi ?

Le code de la route définit toute une série de personnes «habilitées» à donner des indications aux autres usagers ou à les encadrer. Ces personnes fonctionnent dans un cadre bien défini, notamment en ce qui concerne leur équipement et leurs tâches et compétences...

## Les surveillants habilités

### Définition et base légale

A l'origine, les surveillants habilités avaient pour tâche d'assurer la sécurité des groupes d'enfants et d'écoliers dans la circulation. En 1999, leurs compétences se sont étendues aux personnes handicapées et aux seniors.

### Conditions

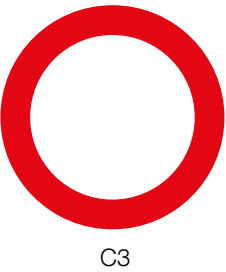
Le surveillant habilité doit être âgé d'au moins 18 ans, avoir suivi une formation et être habilité par le Bourgmestre de la commune. Il peut s'agir de volontaires, d'enseignants, de parents, de personnes disposant de temps libre, de guides, de moniteurs, d'assistants de prévention et de sécurité... La formation comporte deux volets, l'un théorique, l'autre pratique, et est confiée au service de police local. Après la formation, une attestation est délivrée, en principe pour une durée illimitée.

Le surveillant habilité est affecté par l'auto-rité qui l'a habilité (la commune, représen-

tée par le Bourgmestre). La commune doit veiller à ce qu'il soit correctement assuré. Il exerce ses compétences sur le territoire de la commune où il a été habilité. Il ne pourra intervenir dans une commune voisine que moyennant le consentement de celle-ci.

### Équipement

L'équipement minimal des surveillants habilités consiste en un brassard porté au bras gauche et comportant horizontalement les couleurs nationales avec, en lettres noires dans la bande jaune, le nom de la commune. Les surveillants habilités doivent, en outre, être en possession d'un disque dont l'usage est obligatoire pour pouvoir arrêter la circulation. Ce disque (sur manche) est une reproduction, sur les deux faces, du signal d'interdiction C3. Il doit avoir un diamètre minimal de 15 cm et être muni soit de produits réfléchissants, soit d'un éclairage propre dans le bord rouge, soit des deux moyens utilisés conjointement.



C3

### Tâches et compétences

Les surveillants habilités assistent des groupes d'enfants, d'écoliers, de personnes âgées ou handicapées dans leur

cheminement de et vers l'école, une institution ou un lieu d'activités quelconque, et ce, sans restriction. Par «groupe» on entend un ensemble de personnes présentant des caractéristiques communes (enfants, écoliers, personnes âgées ou handicapées). Les groupes doivent constituer un ensemble cohérent de plusieurs personnes et avoir une certaine ampleur. Le nombre minimal de personnes n'est toutefois pas spécifié. Lorsque le surveillant habilité est confronté à de très petits groupes ou même à une seule personne, il peut toujours agir en conseillant ces personnes sans toutefois arrêter nécessairement la circulation.

Le surveillant habilité peut arrêter la circulation pour permettre aux groupes de traverser. Il peut interdire à ces mêmes groupes de traverser aussi longtemps que la circulation n'est pas à l'arrêt et/ou que les conditions de sécurité ne sont pas optimales. Il peut également donner des «indications», c'est-à-dire des avis ou des suggestions pour faire ou ne pas faire quelque chose. Ces indications doivent être conformes à la réglementation en vigueur à cet endroit et n'ont jamais la valeur ou la force obligatoire d'un ordre. Le surveillant habilité n'est pas autorisé à dresser un procès-verbal ou à effectuer des contrôles d'identité. S'il constate une infraction, il peut faire une déclaration à la police ou porter plainte formellement.

D'autres catégories de personnes sont «habilitées» (voir tableau ci-après). Le cadre légal et les dispositions s'appliquant à toutes ces catégories sont très som-

maires et se limitent à une simple mention dans le code de la route, contrairement à la situation qui vaut pour les surveillants

habilités. Le tableau récapitulatif suivant résume la situation.

Benoît GODART

Personnes habilitées – tableau récapitulatif				
Catégorie	Âge minimum	Formation	Équipement	Compétence
Surveillants habilités	18 ans	formés par la police locale et habilités par le Bourgmestre. Cadre légal existant (circulaire ministérielle)	brassard + disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>interdiction de couper un groupe d'enfants, d'écoliers, de personnes âgées ou handicapées qui traversent avec 1 surveillant habilité</li><li>peuvent donner des indications pour assurer la traversée du groupe</li><li>peuvent arrêter le trafic avec le signal C3</li></ul>
Guides et patrouilles scolaires	non	non	non	<ul style="list-style-type: none"><li>interdiction de couper un groupe d'enfants, d'écoliers, de personnes âgées ou handicapées qui traversent avec 1 guide ou 1 patrouille scolaire</li><li>ne peuvent pas donner d'indications</li></ul>
Militaires habilités	non	habilités	disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>interdiction de couper la colonne</li><li>peuvent donner des indications pour faciliter le mouvement de la colonne militaire</li></ul>
Chefs de groupe (de piétons)	non	non	disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>interdiction de couper le groupe</li><li>peuvent donner des indications pour assurer la sécurité du groupe</li></ul>
Chefs de groupe (de cavaliers)	21 ans	non	brassard + disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>peuvent donner des indications pour assurer la sécurité du groupe</li><li>aux carrefours sans feux, peuvent arrêter la circulation pendant la traversée du groupe avec le signal C3</li></ul>
Signaleurs habilités (courses cyclistes, épreuves sportives non-motorisées)	18 ans	habilités par le Bourgmestre	brassard + disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>interdiction de couper le groupe</li><li>à l'approche du groupe, obligation de se ranger et de s'arrêter</li><li>peuvent donner des indications pour assurer la sécurité du groupe</li></ul>
Capitaines de routes (cyclistes)	21 ans	non	brassard + disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>peuvent donner des indications pour assurer la sécurité du groupe</li><li>aux carrefours sans feux, peuvent arrêter la circulation pendant la traversée du groupe avec le signal C3</li></ul>
Capitaines de routes (motocyclistes)	25 ans	non	vêtement rétroréfléchissant + disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>peuvent donner des indications pour assurer la sécurité du groupe</li><li>aux carrefours sans feux, peuvent arrêter la circulation pendant la traversée du groupe avec le signal C3</li></ul>
Surveillants de chantiers	non	non	disque C3	<ul style="list-style-type: none"><li>peuvent donner des indications pour assurer la sécurité du personnel des chantiers</li></ul>



# Cavaliers sur la voie publique : les règles

**En présence de cavaliers sur la chaussée, certains conducteurs ne réagissent pas toujours de la meilleure manière qui soit. Pourtant, le code de la route est assez explicite à ce sujet. Via Secura résume les droits et obligations des uns et des autres...**

## Obligation des autres usagers

En cas de danger, les chevaux manifestent leur peur par des mouvements brusques



© Photo : Lies De Mol - Waft publishing

en tous sens ou même par une ruade. C'est pourquoi les conducteurs sont tenus de respecter certaines obligations à l'égard des cavaliers :

- tout conducteur doit ralentir d'emblée lorsqu'il approche d'animaux de trait, de charge ou de monture, ou de bestiaux se trouvant sur la voie publique. Il doit s'arrêter lorsque ces animaux montrent des signes de frayeur;
- il est interdit d'effrayer les animaux par le bruit; en aucun cas, le niveau sonore ne peut dépasser les limites fixées par les règlements techniques.

Il est fortement recommandé aux conducteurs de respecter une distance latérale suffisante vis-à-vis des cavaliers lors d'un croisement ou d'un dépassement, par exemple. Enfin, l'art. 45.5 du code de la route stipule que les conducteurs doivent prendre les mesures nécessaires pour que le chargement et les accessoires servant à l'arrimer ne puissent, par leur bruit, effrayer les animaux.

## Sources de peur

Que faire si le cheval manifeste des signes de frayeur ?

- S'arrêter dès le moindre signe de frayeur.
- Croiser ou dépasser le cheval toujours au ralenti, sans le frôler.
- Eviter tout geste brusque autour ou à l'approche du cheval, même lorsque le conducteur pense être en dehors de son champ de vision.
- Ne pas courir ni (continuer à) aller vers eux.
- Attacher ou tenir tout ce qui flotte (une bâche, par exemple).
- Tenir les chiens en laisse.

## Bruits

Des moteurs pétaradants ou bruyants, des cris, des bruits de freinage, des coups de klaxon, etc. sont autant de sources de frayeur.

Que faire ?

- Ne pas klaxonner.
- Essayer de réduire ou d'arrêter la source de bruit. Ne pas hurler, crier ou élever la voix.
- Ne pas mettre le volume de l'autoradio trop fort.

## Obligations des cavaliers

Sur la voie publique, le cavalier est considéré comme un conducteur, tout comme l'automobiliste ou le cycliste, et doit, comme tel, se conformer à toutes les dispositions du code de la route qui lui sont applicables. S'il met pied à terre et marche à côté de sa monture, le cavalier reste un

conducteur tant qu'il se trouve sur la voie publique.

Comme les autres conducteurs, il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent. Il lui appartient donc de pouvoir maîtriser sa monture si elle prend peur en entendant, par exemple, un avion, un camion ou en voyant des phares.

L'âge minimal requis pour circuler sur la voie publique est fixé à 14 ans pour les cavaliers. Il est toutefois ramené à 12 ans à condition d'être accompagné d'un cavalier âgé de 21 ans ou plus. Les conducteurs de véhicules attelés doivent, eux, être âgés d'au moins 16 ans.

A l'instar des autres conducteurs, les cavaliers doivent circuler le plus près possible du bord droit de la chaussée. Les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge ou de monture ou de bestiaux peuvent, en dehors des agglomérations, utiliser les accotements de plain-pied situés à droite par rapport au sens de leur marche, à condition de ne pas mettre les autres usagers en danger. Sur la chaussée, les cavaliers peuvent circuler à deux de front (NDLR : la file indienne reste, malgré tout, préférable), mais si un cavalier circule sur l'accotement de plain pied, tous les autres doivent circuler en une file.

Le code de la route stipule que les pistes cyclables et les trottoirs sont interdits aux cavaliers. Des règles particulières régissent, en outre, les chemins réservés à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.

Le cavalier doit indiquer tout changement de direction par un geste du bras. Remarquons aussi que dans les agglomérations, il est interdit de laisser galoper les animaux attelés ou montés.

## Règles particulières pour les groupes de cavaliers

Les cavaliers circulant en groupe d'au moins 10 participants peuvent être accompagnés par un chef de groupe qui veille au bon déroulement de la randonnée. Ce chef de groupe doit être âgé de 21 ans au moins et porter, au bras gauche, un brassard aux couleurs nationales.

Aux carrefours où la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux, le chef de groupe peut immobiliser la circulation dans les voies transversales durant la traversée du groupe. Pour arrêter la circulation, ces chefs de groupes doivent faire usage d'un disque représentant le signal C3.

Benoît GODART



# Mon groupe en sécurité sur la route

**Afin d'améliorer la sécurité des enfants qui circulent à pied sur la voie publique, l'IBSR a lancé une action spécialement destinée aux mouvements de jeunesse de la Communauté Wallonie-Bruxelles.**

Chaque année, plus d'un millier d'enfants ou adolescents de 6 à 18 ans sont impliqués dans un accident de la route en tant que piétons. Or en été et chaque week-end, des centaines d'enfants circulent en groupe, à pied ou à vélo, sous la houlette de leurs jeunes animateurs lors des activités des mouvements de jeunesse. Les animateurs se posent souvent des questions sur les règles du code de la route et les consignes de sécurité à respecter dans leurs déplacements. C'est pourquoi l'IBSR met à leur disposition, dès ce mois de septembre, un module de sécurité rou-

tière traitant des déplacements en groupe à pied et à vélo.

Ce module consiste en un jeu, disponible sur DVD et en téléchargement sur le site [www.mongroupesurlaroute.be](http://www.mongroupesurlaroute.be), et une affiche.

## Un jeu sympa

Le jeu, à utiliser lors d'une réunion d'animateurs, propose des situations qui mettent en scène un groupe face à des situations de circulation. «Permis ? Pas permis ?» : ce sera aux animateurs de se prononcer sur chaque situation. Leur score s'affiche au fur et à mesure de l'avancement du jeu et une explication fait suite à chaque réponse donnée. Cette manière ludique de se familiariser avec le code de la route les aidera à prendre les bonnes

décisions quand ils se déplaceront avec leurs groupes.

## Une affiche didactique

L'affiche, qui reprend les principales règles et des conseils pratiques, est à apposer dans le local de réunion afin que les animateurs puissent rafraîchir leurs connaissances avant chaque sortie effectuée durant l'année.

## Une distribution massive

Chaque section locale des grands mouvements de jeunesse a reçu un set qui comporte un DVD et 5 affiches. Cette diffusion est organisée grâce aux fédérations des mouvements de jeunesse : les Scouts, la Fédération nationale des Patros, les Guides catholiques de Belgique, les Faucons rouges et les Scouts et guides pluralistes. En outre, un set sera envoyé à tous les échevins de la jeunesse des communes de Wallonie et de Bruxelles afin qu'ils puissent donner cet outil de prévention aux associations locales prenant en charge des groupes d'enfants.

Le site [www.mongroupesurlaroute.be](http://www.mongroupesurlaroute.be) permet de jouer en ligne. Il propose aussi en téléchargement des brochures sur les déplacements en groupe à pied et à vélo édités par l'IBSR et certains mouvements de jeunesse.

Bénédicte VEREECKE

**MON GROUPE**   
**EN SÉCURITÉ SUR LA ROUTE** 

**MON GROUPE**   
**EN SÉCURITÉ SUR LA ROUTE** 



IBSR Institut Belge pour la Sécurité Routière



En sécurité en groupe dans la circulation, comment faire ? En tant qu'animateur, c'est à vous de prendre les décisions mais ce n'est pas toujours évident. Marcher à gauche ou à droite ? S'arrêter ou poursuivre sa route ?  
« Mon groupe en sécurité sur la route » vous met sur le bon chemin !

## Circuler en groupe à pied : rappel des règles du code de la route

### Où marcher ?

Dans la mesure du possible, vous devez toujours emprunter les trottoirs ou les parties de la voie publique réservées aux piétons. Celles-ci sont parfois indiquées par un signal routier.

A défaut de ces aménagements, vous pouvez marcher sur les accotements. Et s'il n'y a aucun de ces aménagements, vous pouvez marcher sur la chaussée. Vous devez, dans ce cas, circuler du côté gauche dans le sens de votre marche, en vous tenant le plus près possible du bord. Vous pouvez également, dans ce cas, circuler sur les piste cyclable ou les zones de stationnement.

### Et avec un guide ?

Le code de la route ne donne pas de définition du guide. Quiconque prend la direction d'un groupe - par exemple les animateurs d'un mouvement de jeunesse - est également le guide de ce groupe. Le code de la route n'indique pas de nombre minimum de participants pour former un groupe. Un guide et deux participants forment déjà a priori un groupe.

Les groupes accompagnés d'un guide peuvent toujours circuler sur la chaussée, même en présence de trottoirs ou d'autres aménagements pour piétons. Dans ce cas, ils doivent marcher à droite dans le sens de la circulation et ne pas occuper plus de la moitié de la chaussée.

Les groupes de 6 personnes ou plus (guide compris) peuvent également toujours marcher du côté gauche de la chaussée. Cela leur permet de mieux voir les véhicules qui approchent. Dans ce cas, ils sont obligés de marcher en file indienne.

### Eclairage

Dans l'obscurité ou lorsque la visibilité est mauvaise (moins de 200 mètres), les groupes avec guide qui suivent la chaussée doivent être éclairés. L'éclairage est placé en fonction du sens de la circulation des conducteurs. Un groupe qui se déplace à droite de la chaussée, dans le sens de la circulation, doit porter un feu blanc ou jaune à l'avant gauche et un feu rouge à l'arrière gauche. Si le groupe circule à gauche de la chaussée, à contre-sens de la circulation, il doit porter un feu rouge à l'avant droit et un feu blanc ou jaune à l'arrière droit.

### Traverser

#### Sur un passage pour piétons avec signaux lumineux

Si le signal pour piétons passe au rouge pendant la traversée d'un groupe, les personnes engagées sur le passage peuvent poursuivre leur chemin. Celles qui se trouvent encore sur le trottoir doivent attendre que le feu redevienne vert. Si vous vous déplacez avec un groupe d'enfants, il est donc conseillé de prévoir un guide à l'avant et à l'arrière du groupe. De cette façon, un guide est toujours présent, même si le groupe est divisé.

### Aux endroits de traversée sans feux

S'il existe un passage pour piétons à moins de 30 mètres environ, vous êtes tenu de l'emprunter. Les conducteurs ne peuvent s'approcher qu'à allure modérée d'un endroit de traversée non protégé. Ils doivent céder le passage aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager. Le code de la route stipule qu'il est interdit aux conducteurs de couper un groupe de piétons qui a amorcé la traversée de la chaussée de manière réglementaire.

Aux passages pour piétons traversant des rails de tram, les piétons ne peuvent plus s'engager sur le passage lorsqu'un tram approche, même si une partie du groupe est déjà en train de traverser. Le tram a priorité !

### En l'absence de passage pour piétons

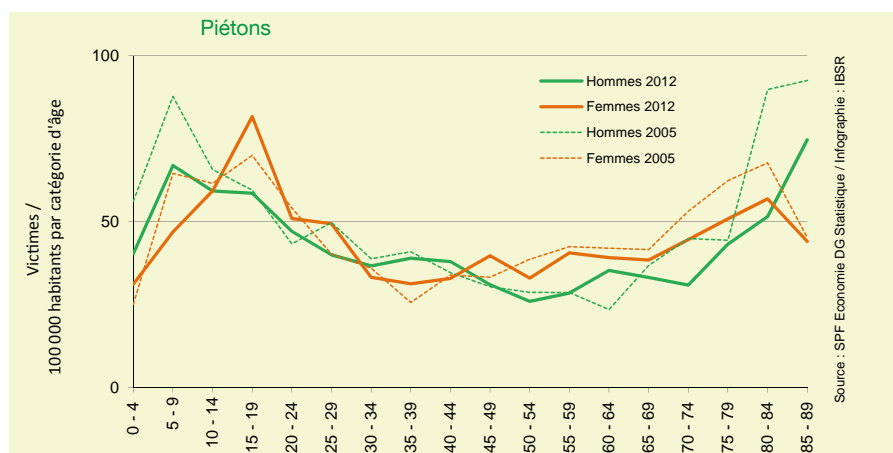
En l'absence d'un passage pour piétons, choisissez un endroit de traversée où vous avez une bonne visibilité et d'où l'on vous voit bien. Ne traversez pas dans un virage, au sommet d'une côte, sous un pont ou entre des véhicules en stationnement.

# Âge et sexe des victimes selon leur mode de déplacement

**De manière générale, la route est la première cause de mortalité chez les hommes de 15-24 ans et chez les femmes de 15-19 ans. Mais il est intéressant d'analyser, catégorie par catégorie, quels usagers sont les principales victimes d'accidents en fonction de leur âge et de leur sexe.**

## Piétons

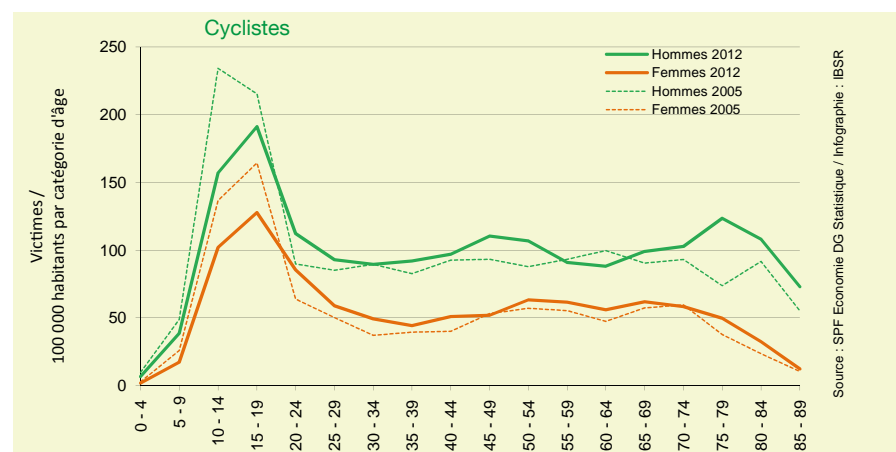
Enfants et seniors sont particulièrement nombreux parmi les piétons victimes de la route (calculé par 100.000 habitants). C'est probablement lié à leurs nombreux déplacements à pied, à un comportement à risque plus fréquent chez les jeunes piétons et à une plus grande vulnérabilité des personnes âgées. La répartition selon l'âge n'a pas vraiment évolué par rapport à 2005, si ce n'est pour les jeunes femmes de 15-19 ans qui comptent en 2012 plus de victimes pour 100.000 habitants qu'auparavant.



## Cyclistes

Pour les cyclistes, les plus jeunes étant les principaux utilisateurs du vélo, c'est toujours chez les 10-24 ans que l'on compte le plus de victimes par 100.000 habitants. L'indicateur est toutefois moins élevé pour eux en 2012 qu'en 2005. Par contre, le nombre de victimes (par 100.000 habitants) augmente pour (quasi) tous les

groupes d'âge à partir de 25 ans, et ce particulièrement pour les hommes de plus de 70 ans. Cette évolution pourrait être la conséquence d'une augmentation de l'usage du vélo par les travailleurs (qui optent de plus en plus souvent pour ce mode de déplacement comme alternative à la voiture) et parmi les seniors (qui ont de plus en plus souvent recours au vélo électrique).



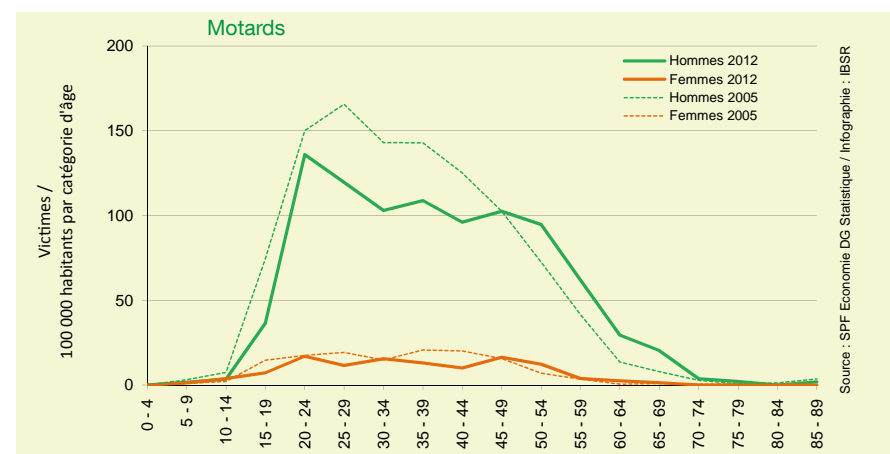
## Cyclomotoristes

Le profil par âge des cyclomotoristes victimes de la route ne se modifie pas fondamentalement par rapport à 2005, les 15-19 ans restant les principales victimes (parce qu'ils en sont, en fait, les principaux utilisateurs). On compte néanmoins en 2012 beaucoup moins de victimes de 15-19 ans par 100.000 habitants qu'en 2005 (tant chez les hommes que chez les femmes). Cette diminution peut être le reflet d'une diminution du nombre de cyclomotoristes sur les routes ou d'une

réduction de la gravité des accidents (qui seraient dans ce cas plus souvent strictement matériels).

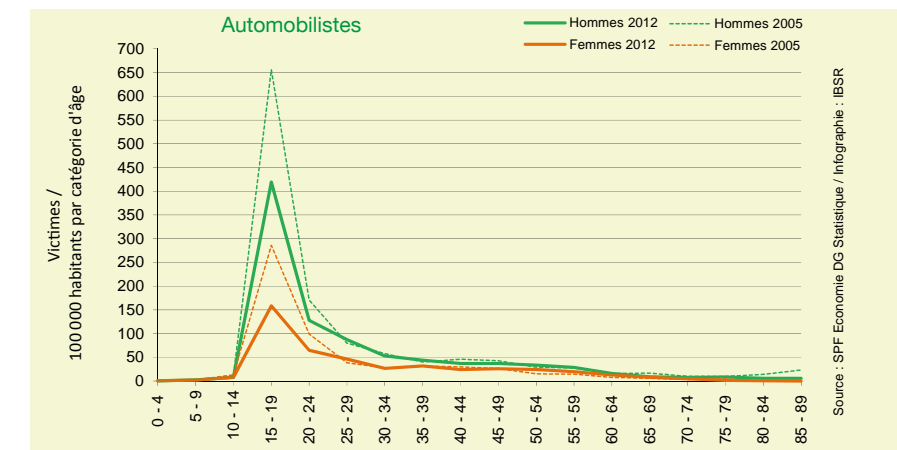
## Motards

Chez les motards, le nombre de victimes est très conséquent pour les hommes, ceux-ci utilisant davantage ce mode de déplacement que les femmes. Les deux sexes confondus, on observe pour les motards un écrasement de la courbe selon l'âge entre 2005 et 2012 : le pic présent en 2005 autour des 20-24 ans s'est aplati et le nombre de victimes a augmenté entre 40 et 70 ans. La courbe présente désormais un plateau s'étalant de 20 à 54 ans. Cette évolution, qui s'observe depuis (au moins) 1992, pourrait avoir plusieurs causes complémentaires : un vieillissement des motards, un moindre attrait de la moto pour les jeunes et un nouvel intérêt des 40-70 ans pour ce mode de déplacement, une réduction de la dangerosité de la moto, etc.



## Automobilistes

Chez les occupants de voiture, la courbe du nombre de victimes par 100.000 habitants présente un pic à 20-24 ans. Ce pic est ici aussi plus important chez les hommes que chez les femmes. L'inexpérience combinée à un éventuel style de conduite moins prudent et/ou à un nombre plus important de kilomètres parcourus entraîne un nombre élevé de victimes.



## Conducteurs de camionnettes / camions

Des courbes similaires (mais aux valeurs bien moindres) s'observent pour les victimes dans les accidents impliquant une camionnette ou un camion, mais la décroissance des courbes au-delà du pic est plus lente dans le cas des camionnettes et camions. Dans tous les cas, l'indicateur

a bien diminué par rapport à 2005 pour les catégories d'âges de moins de 70 ans, mais la situation semble stagner (voire se dégrader) pour les personnes plus âgées (et de sexe masculin surtout). Il ne serait pas étonnant que cela soit le reflet d'une mobilité plus importante des seniors.

Nathalie FOCANT



# 1 accident mortel sur 3 implique un seul usager

**Contrairement aux idées reçues, une part non négligeable des accidents de la route n'impliquent qu'un seul usager. Une grande partie d'entre eux se traduisent par une perte de contrôle du véhicule...**

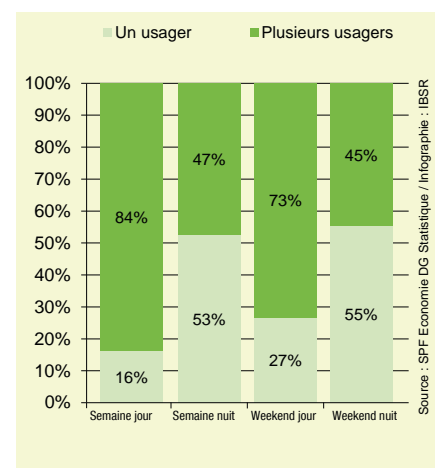
Sur les 44.193 accidents corporels recensés en 2012, 10.295 n'impliquent qu'un seul usager, soit près d'un quart de ceux-ci (23%). Lorsqu'on ne prend en compte que les accidents mortels, c'est même 34% des accidents qui consistent en une perte de contrôle du véhicule. L'importante dangerosité des accidents avec un seul usager se traduit d'ailleurs dans l'indicateur «gravité des accidents».

Au total, les 10.295 accidents avec un seul usager ont mené au décès de 291 personnes, soit 28 tués/1000 accidents.

Il s'agit du type d'accident à la gravité la plus élevée.

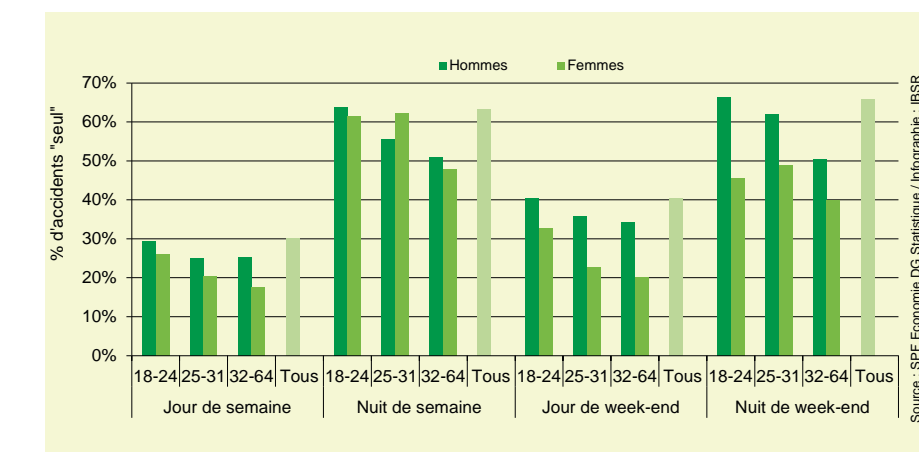
Les collisions contre un obstacle situé en dehors de la chaussée, qui représentent 63% des accidents avec un seul usager, occupent le haut du classement avec une gravité de 37. Pour comparaison, les accidents impliquant au moins deux usagers enregistrent 13 décès pour 1000 accidents.

Selon les circonstances et les caractéristiques du conducteur et de son véhicule, la part représentée par ces accidents varie fortement. Ainsi, plus de la moitié des accidents corporels survenus de nuit (tant de week-end que de semaine) consistent en un accident n'impliquant qu'un seul véhicule.



Part d'accidents corporels avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine - 2012 (pondéré)

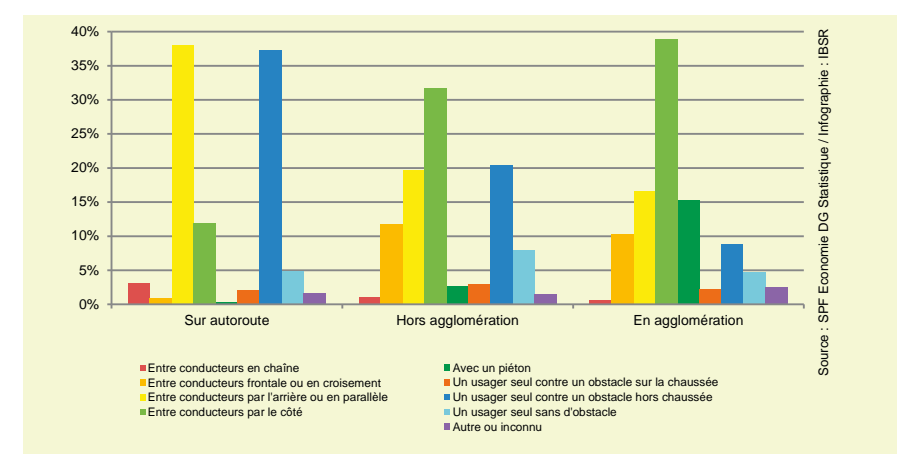
La part des accidents avec un seul usager est également d'autant plus importante que le conducteur est jeune et que celui-ci est un homme.



Pourcentages d'accidents de voiture n'impliquant qu'un seul usager parmi les accidents mortels de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur et la période de la semaine - 2002-2013

Le record est ainsi atteint pour les accidents mortels survenant de nuit et impliquant un jeune conducteur de voiture de 18-24 ans de sexe masculin : 66% de ces accidents n'impliquent que la voiture du jeune. De même, la part d'accidents avec

un seul usager s'élève à 44% sur autoroute (où ces accidents constituent, de la sorte, le type d'accident le plus fréquent), contre «seulement» 31% hors agglomération et 16% en agglomération.



Type de la première collision, selon le type de route - 2012 (pondéré)

## Pertes de contrôle

Selon le type d'usager, il apparaît que les pertes de contrôle du véhicule sont particulièrement fréquentes pour les motards (25% des accidents) et les voitures (20%). Plusieurs facteurs expliquent en partie pourquoi la part représentée par les accidents avec un seul usager varie selon les conducteurs et les circonstances. Il s'agit, entre autres, de la vitesse pratiquée, de la présence d'autres usagers, de la fatigue, de la distraction, de la luminosité et de la conduite sous influence d'alcool ou de drogue. Il est par exemple plus probable de ne heurter aucun autre usager lorsque ceux-ci sont peu nombreux sur la route (de nuit par exemple). La vitesse favorise, elle aussi, la perte de contrôle du véhicule, raison pour laquelle cette cause est particulièrement représentée sur autoroute. De même, une perte de contrôle est plus probable lorsque le conducteur prend le volant sous l'influence de l'alcool et/ou fatigué, et ces deux états se rencontrent souvent durant la nuit. Le haut pourcentage de conducteurs alcoolisés dans les accidents avec un seul usager (40%, contre 8% dans les accidents avec opposant) atteste d'ailleurs du rôle de l'alcool dans la survenue de ce type d'accident. Il est par ailleurs plus facile de perdre le contrôle d'une moto, moins stable, que d'une voiture ou d'un bus.

Quant à la surreprésentation des accidents avec un seul usager chez les jeunes et chez les hommes, elle pourrait être le reflet de comportements différents en termes de vitesse, d'alcool, de motif et de temporalité des déplacements, etc.

Nathalie FOCANT

		Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels		Gravité
Entre conducteurs	en chaîne	3	881	884	394	0,9%	7,6
	frontale ou en croisement	121	6 815	6 936	4 512	10,2%	26,8
	par l'arrière ou en parallèle	64	12 185	12 249	8 294	18,8%	7,7
	par le côté	124	19 799	19 923	15 259	34,5%	8,1
Avec un piéton		102	4 807	4 909	4 391	9,9%	23,2
Un usager seul	contre un obstacle sur la chaussée	19	1 282	1 301	1 113	2,5%	17,1
	contre un obstacle hors chaussée	238	7 769	8 007	6 512	14,7%	36,5
	sans obstacle	34	3 023	3 057	2 670	6%	12,7
Autre ou inconnu		62	1 146	1 208	1 048	2,4%	59,2
Entre conducteurs		414	44 487	44 901	32 850	74,3%	12,6
Un usager seul		291	12 074	12 365	10 295	23,3%	28,3
Autre ou inconnu		62	1 146	1 208	1 048	2,4%	59,2
Total		767	57 707	58 474	44 193	100%	17,4

Chiffres-clés selon le type de la première collision - 2012 (pondéré)

# 2013 : jamais aussi peu d'accidents et de victimes

**La Direction générale Statistique du SPF Economie a publié fin juillet les statistiques définitives relatives aux accidents de la route en 2013. Celles-ci sont établies sur la base des accidents avec tués ou blessés enregistrés par les services de police et les parquets.**

## Tous les indicateurs en baisse

En 2013, on a dénombré 41.279 accidents de la route faisant au total 54.691 victimes, parmi lesquelles 724 personnes ont perdu la vie dans les 30 jours suivant l'accident. Ce sont les chiffres les plus bas jamais enregistrés. En regard des résultats de 2012, il s'agit d'une diminution de 6,7% pour le nombre d'accidents et de 6,6% pour le nombre de victimes. Le nombre de décès est également en recul de 6%, tandis que le nombre de blessés graves et légers a diminué de respectivement 6,3% et 6,6%.

L'année 2013 confirme la tendance à la baisse observée ces dernières années au

	2012	2013	2012-2013
Nombre d'accidents	44.234	41.279	-6,7%
Nombre de victimes	58.533	54.691	-6,6%
Nombre de tués 30 jours	770	724	-6,0%
Nombre de blessés graves	5.277	4.947	-6,3%
Nombre de blessés légers	52.486	49.020	-6,6%

niveau du nombre de tués sur les routes belges, contribuant progressivement à la réalisation des objectifs fixés par les États généraux de la sécurité routière. Dans le cadre des États généraux de la sécurité routière, organisés le 11 mai 2011, la Belgique s'est en effet fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes entre 2010 et 2020. L'objectif intermédiaire vise à ne pas dépasser les 630 tués en 2015 pour finalement atteindre la limite des 420 tués en 2020.

## Analyse des accidents de la route

### Hausse en avril, juin et juillet

Tous les mois de 2013 se sont traduits par une diminution du nombre d'accidents corporels, à l'exception des mois d'avril, de juin et de juillet. Les baisses les plus significatives concernent les mois de janvier (-24%), de décembre (-17,8%) et de mars (-13,2%).

### Baisse dans toutes les Régions

Les résultats du Royaume s'expliquent par une diminution importante dans toutes les régions par rapport à 2012 : Flandre (-6,9%), Wallonie (-6%) et la Région de Bruxelles-Capitale (-7,7%).

En termes de victimes, la Flandre enregistre une baisse de 6%, contre 7,1% en Wallonie. La Région de Bruxelles-Capitale connaît, quant à elle, une importante diminution (-9,1%).

### Nombre de tués aussi en baisse

En 2013, le nombre de tués 30 jours a

diminué de 46 unités par rapport à 2012, passant de 770 à 724. Cela représente une diminution de 6%. Bien qu'inférieure au recul enregistré en 2011 et en 2012 (presque 11%), cette diminution confirme une tendance à la baisse. Le nombre de tués sur place est en recul de 9,4% (de 652 à 591).

Le nombre de tués 30 jours a baissé de 9,5% en Wallonie avec 33 tués de moins qu'en 2012. La Flandre a déploré le même nombre de tués (384) que l'année précédente, tandis que dans la Région de Bruxelles-Capitale, le nombre de tués est passé de 37 en 2012 à 24 en 2013.

## Conclusion

Entre 2011 et 2013, pas loin de 200 vies ont été sauvées sur nos routes, ce qui est un résultat extrêmement encourageant. Malgré tout, plus de 720 personnes perdent encore la vie dans des accidents de la circulation chaque année. Par rapport aux Pays-Bas, par exemple, le nombre de tués par 100.000 habitants reste 2 fois plus élevé dans notre pays. Nous devons donc poursuivre nos efforts pour faire baisser ces chiffres et atteindre les objectifs fixés pour 2015 (630 tués maximum) et 2020 (420 tués).

Malheureusement, le baromètre de la sécurité routière de l'IBSR montre que la tendance à la baisse s'est inversée début 2014, ce qui vient quelque peu ternir les bons résultats pour 2013.

Benoît GODART

# Mieux vaut arriver en retard que mourir à l'avance

**En septembre, la Wallonie a donné la parole aux jeunes pour sensibiliser les automobilistes au respect des limitations de vitesse, particulièrement en agglomération.**

## Les jeunes aux commandes

Cette campagne était le résultat final de l'opération «Gaff' à la route» menée durant plusieurs mois dans des écoles.

Sensibiliser les jeunes à la sécurité routière à travers l'art, c'était l'objectif de la compagnie théâtrale du HaZarT, à l'origine de cette opération. Implantée à Bastogne, elle a proposé aux écoles secondaires de la ville de développer une réflexion et un projet étalé sur plusieurs mois. 3000 jeunes de 12 à 18 ans ont ainsi participé à différentes activités : slam, atelier graff, flashmob, spectacle, création d'une chanson interprétée avec Saule, etc. Le projet a connu son apogée le 9 mai avec la journée de clôture et la représentation sur la grand place du spectacle Dé(s)vies par les acteurs de la compagnie du HaZarT.

Dans le cadre de cette opération Gaff' à la route, les écoles secondaires de Bastogne ont également mené une réflexion sur le problème du respect des vitesses autorisées et travaillé à l'élaboration d'une campagne de sensibilisation. Ce travail s'est déroulé en deux temps : recherche d'un message puis conception d'un visuel à afficher sur les 300 panneaux présents sur le réseau structurant wallon. C'est un jury composé de professionnels qui a dépar-

tagé les projets en lice et plébiscité celui de l'ICET – l'Institut technique – avec ce slogan : «Mieux vaut arriver en retard que mourir à l'avance».



## Un excès peut nuire à votre santé !

Le stress d'arriver en retard, les difficultés aux abords des écoles, un rythme à retrouver, autant de facteurs qui participent à l'énervement de certains conducteurs et peut les amener à se montrer plus agressifs voire imprudents, notamment en accélérant pour se sortir au plus vite des embarras de circulation.

La vitesse est d'autant plus en cause en Wallonie que le trafic routier y est moins dense par rapport à la Flandre. On y rencontre plus facilement de longues lignes droites sans carrefours. Les accidents y sont donc plus souvent graves.

Autre facteur à prendre en compte en Wallonie : la présence de nombreux chantiers sur les routes et autoroutes où il est indispensable de respecter les limitations affichées. En 2013, près de 61.000 automobilistes ont été pris en infraction dans des zones de travaux en Wallonie. A l'échelle

de la Belgique, deux camions de chantiers sont percutés chaque semaine par des automobilistes imprudents. Ne pas respecter la vitesse maximale autorisée met le conducteur en danger ainsi que son ou ses passagers éventuels mais aussi les ouvriers qui s'emploient à améliorer l'état de nos routes et autoroutes.

En 2012, 40 accidents étaient provoqués chaque jour dans notre pays par une vitesse non respectée ! Les automobilistes sont conscients des dangers liés à une vitesse excessive mais ils avouent rouler trop vite. Il y a donc une acceptation sociale de ce problème comportemental.

## Conjuguer prévention et répression

Pour lutter contre ce problème, et pour renforcer les messages de sensibilisation, l'accent est également mis depuis quelques années sur la répression.

La Wallonie a encouragé l'installation de radars préventifs et répressifs dans ou à proximité (selon les contraintes physiques) de zones à risque pour lesquelles des aménagements ne peuvent suffire. 1.012 radars répressifs et préventifs (dont 275 boîtiers fixes pour radars répressifs) ont été implantés. Le nombre de radars répressifs y a été multiplié par 3 ces cinq dernières années, et on a pu observer en parallèle une forte diminution du nombre de tués en Wallonie. Passant ainsi de 434 tués en 2009 à 316 tués en 2013, soit une diminution de 27% du nombre de tués sur nos routes.

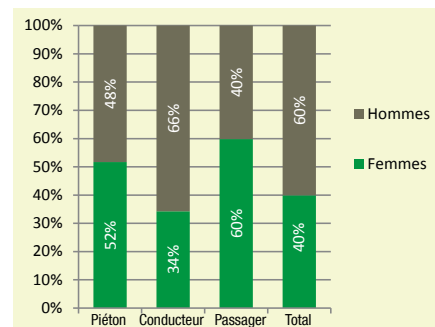


# Femmes au volant : sus aux préjugés

**De nombreux préjugés circulent à propos des femmes au volant. Pourtant, en analysant le nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel, on constate qu'elle sont beaucoup moins concernées que les hommes. Sont-elles pour autant plus prudentes ? Voici quelques éléments de réponses...**

## ...à tout âge

En tenant compte de la pyramide des âges, le nombre de femmes victimes de la route est, à tout âge, moins élevé que le nombre d'hommes. La différence est particulièrement marquée chez les jeunes : le record est atteint pour le groupe d'âge 20-24 ans, où l'on compte 1,5 fois plus de victimes de sexe masculin que de victimes de sexe féminin (pour 100.000 habitants).

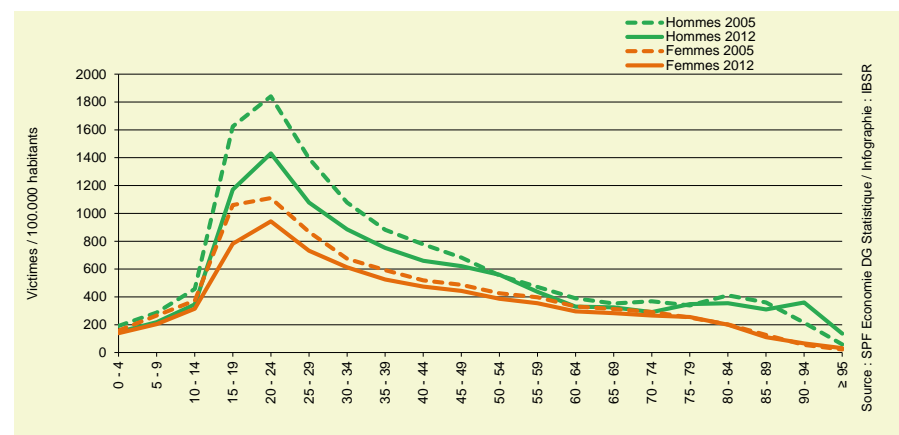


Proportion d'hommes et de femmes parmi les conducteurs et les passagers victimes de la route, 2008-2012, Belgique (chiffres pondérés)

## Quelques chiffres d'accidents

### Moins de victimes de sexe féminin...

Qu'elles soient conductrices, passagères ou piétons, les femmes représentent 40% des victimes de la route (tués ou blessés). Leur proportion descend même à 34% lorsque seuls les conducteurs sont pris en compte. Par contre, jusqu'à 60% des passagers tués ou blessés sont des femmes. Le fait que les hommes prennent plus souvent le volant que les femmes expliquent certainement en partie ces résultats.



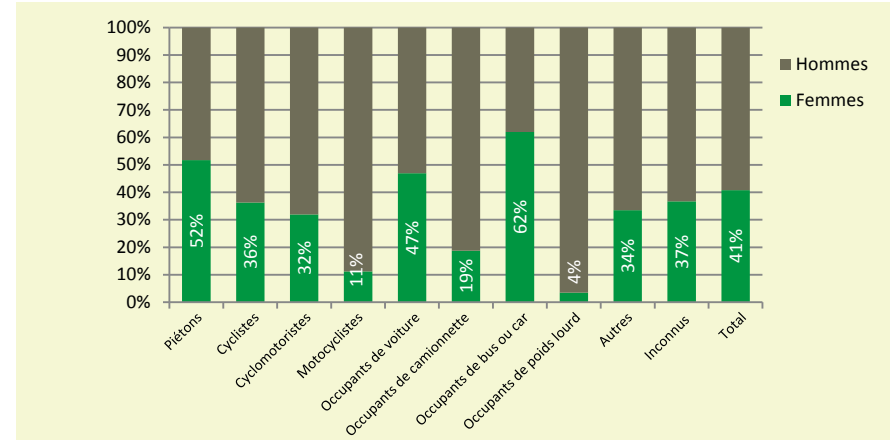
Nombre de victimes de la route (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2005/2012 (pondéré)

De même, 33% des femmes victimes de la route étaient passagères, contre seulement 15% des hommes. 11% des femmes ont, par ailleurs, été tuées ou blessées alors qu'elles se déplaçaient à pied, alors que ce pourcentage est de 7% pour les hommes. Ces différences s'expliquent ici aussi en grande partie par des choix différents en termes de mobilité.

### Mobilité différente

Sans surprise, l'analyse selon le mode de déplacement reflète également les habitudes différentes des hommes et des femmes en la matière. Seuls 11% des

motocyclistes et 4% des occupants de poids lourd victimes d'un accident sont des femmes. Inversement, jusqu'à 62% des occupants de bus ou de car et 52% des piétons sont des femmes.



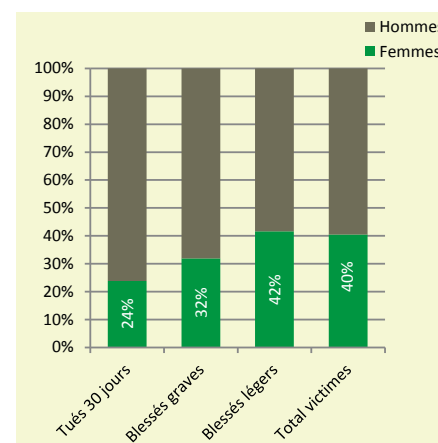
Proportion d'hommes et de femmes parmi les victimes, selon le mode de déplacement, 2008-2012, Belgique (chiffres pondérés)

### Accidents moins graves pour les femmes

Non seulement les femmes sont, au total, moins souvent victimes de la route que les hommes, mais elles sont également moins souvent gravement atteintes (tués et blessés graves). Ainsi, elles représentent :

- 42% des blessés légers;
- mais 32% des blessés graves;
- et seulement 24% des tués.

En d'autres termes, les représentantes de



Proportion d'hommes et de femmes parmi les différents types de blessés/tués, 2008-2012, Belgique (chiffres pondérés)

la gent féminine sont impliquées dans des accidents moins graves que leurs homologues masculins.

D'autres chiffres confirment la moindre gravité des accidents des femmes : les accidents impliquant une conductrice de voiture se soldent deux fois moins souvent un décès que les accidents impliquant un conducteur de voiture. On compte 10 décès par 1.000 accidents corporels pour les accidents impliquant une automobiliste, contre 18 pour les accidents corporels impliquant un automobiliste (chiffres 2008-2012).

## Les comportements à risque

### Alcool au volant

Dans des conditions comparables (personne de même âge, au même moment de la semaine, avec même provenance,

et le même nombre de passagers), la probabilité qu'un homme conduise en ayant dépassé la limite légale en matière de taux d'alcoolémie est deux fois plus élevée que pour les femmes. Ainsi, la dernière mesure de comportement de l'IBSR montre que 3% des hommes contrôlés roulaient sous influence d'alcool, contre seulement 1,3% des femmes. Ceci s'explique non seulement par une plus grande prudence des femmes au moment de décider de prendre le volant ou non, mais aussi par une consommation d'alcool en général significativement plus faible chez les femmes que chez les hommes. Les mesures d'attitudes de l'IBSR révèlent que les hommes trouvent en général plus acceptable que les femmes de rouler sous l'influence de l'alcool.

Cette propension des hommes à conduire davantage sous l'influence de l'alcool se traduit aussi dans les statistiques d'accidents: seuls 5% des femmes conductrices soumises au test d'haleine après un accident corporel étaient effectivement sous influence d'alcool. Le pourcentage monte à 14% chez les hommes.

### Ceinture de sécurité

En matière de port de la ceinture aussi, les hommes font preuve d'un plus grand laxisme. Le taux de port a toujours été plus élevé chez les femmes que chez les hommes, même si la différence tend à se réduire petit à petit. Lors de la mesure de comportement que l'IBSR a réalisée en 2012, 85,3% des hommes portaient leur ceinture contre 87,6% des femmes. Ces chiffres sont le reflet d'attitudes différentes vis-à-vis de l'importance attachée au port

de la ceinture : près de 6% des hommes interrogés lors de la dernière mesure d'attitudes trouvent acceptable de ne pas boucler sa ceinture à l'avant d'un véhicule, contre moins de 3% des femmes.

### Vitesse

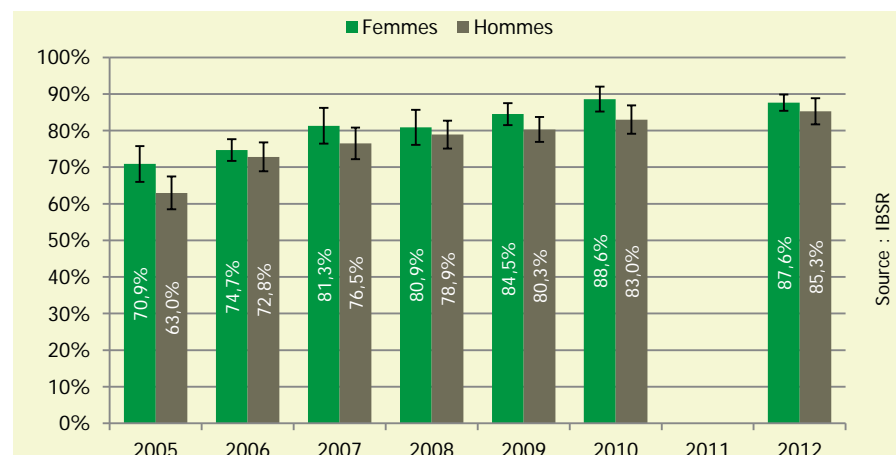
Si les mesures du comportement de l'IBSR en matière de vitesse ne permettent pas la distinction entre les hommes et les femmes, les mesures d'attitudes montrent des disparités assez nettes selon le sexe. Ainsi, les hommes sont beaucoup plus nombreux à admettre avoir roulé trop vite au cours de l'année précédente. Les différences en pourcentage entre les excès de vitesse autodéclarés par les hommes et les femmes s'accroissent au fur et à mesure que l'on passe à un régime de vitesse supérieur.

Les femmes sont, de surcroît, beaucoup plus nombreuses que les hommes à trouver la vitesse socialement inacceptable (61% de femmes contre 51% d'hommes) et à estimer que conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres (79% de femmes contre 70% d'hommes).

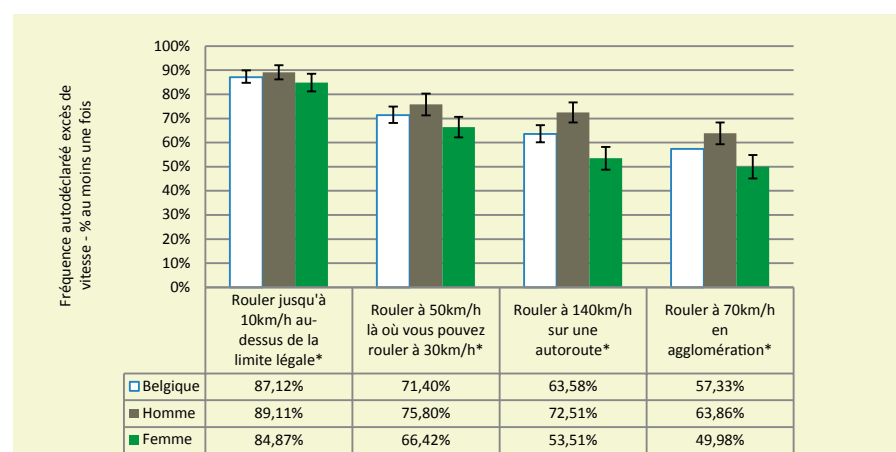
En ce qui concerne les normes sociales, les hommes sont significativement moins nombreux (54%) que les femmes (63%) à penser que leur environnement social estime qu'il faut respecter les limitations de vitesse. Ce résultat laisse entendre que les hommes ressentent moins de pression sociale à respecter les limitations.

### GSM au volant

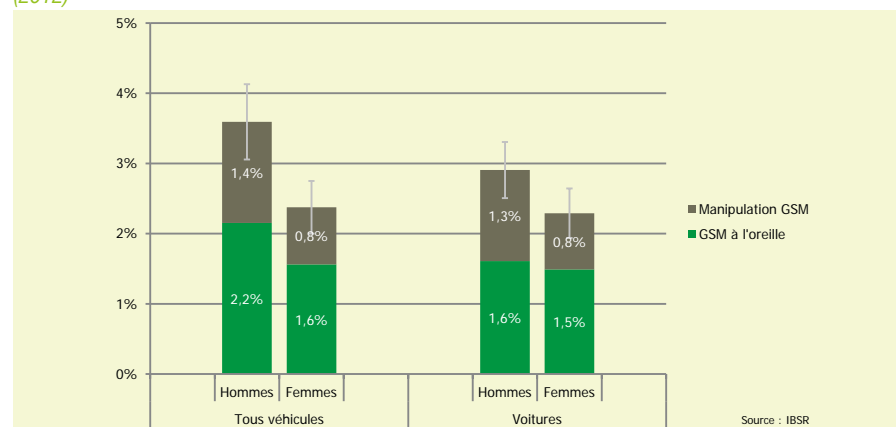
Lorsqu'on compare le taux d'utilisation



Port de la ceinture en fonction du sexe



Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction du sexe de la personne interrogée (2012)



Port de la ceinture en fonction du sexe

du GSM au volant des hommes et des femmes pour l'ensemble des véhicules, on constate une différence importante entre les deux sexes, que ce soit pour l'utilisation du téléphone en communication ou sa manipulation. 3,6% des hommes utilisent le GSM au volant contre 2,4% des femmes. Cette différence entre sexe s'explique toutefois par le fait que les hommes conduisent plus souvent des camionnettes/camions et que le taux d'utilisation du GSM des conducteurs de camionnettes/camions est plus élevé. En fait, les hommes et les femmes utilisent aussi souvent leur GSM sans kit mains libres lorsqu'ils conduisent une voiture. Par contre, les femmes conductrices de voiture ont un peu moins tendance à manipuler leur GSM que les hommes. Cette

différence s'observe principalement sur autoroute (3,7% des hommes manipulent leur GSM sur autoroute, contre 1,6% des femmes).

### Conclusion

Les femmes participent moins au trafic que les hommes et ne conduisent pas nécessairement dans les mêmes conditions. Elles auraient, par exemple, davantage tendance à prendre le volant sur de plus courtes distances en environnement urbain, où le risque d'accident grave est plus limité.

Néanmoins, ces facteurs n'expliquent pas tout. Les femmes sont beaucoup moins

impliquées dans les accidents graves que les hommes parce qu'elles prennent moins de risques. De toute évidence, le comportement féminin au volant est plus prudent, plus responsable et plus respectueux des autres usagers. A l'inverse, l'homme tend davantage à relativiser ses fautes et semble moins conscient des dangers qu'il court (et fait courir), notamment en matière de vitesse.

Ceci explique aussi pourquoi plus de 90% des conducteurs qui participent aux formations que l'IBSR dispense dans le cadre des peines alternatives sont des hommes...

Nathalie FOCANT  
Benoît GODART





# Impact des passagers sur le conducteur

**C'est un fait établi, les jeunes sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents de la circulation. Ce constat a suscité pas mal d'interrogations, notamment concernant la possibilité que la présence de passagers constitue un facteur de risque pour les jeunes conducteurs. Une étude de l'IBSR s'est penchée sur ce sujet...**

## Etude de littérature

Il existe deux types d'études. Les premières reposent sur des estimations du risque d'accident et visent à déterminer si ce risque varie en fonction de la présence de passagers. Le deuxième type d'étude apporte des informations plus directes quant à la nature de l'impact des passagers sur le comportement des conducteurs. Dans les deux cas, des résultats contradictoires ont été observés, qui suggéraient tantôt un rôle positif (à savoir une diminution du risque d'accident ou un comportement plus sûr de la part des conducteurs), tantôt un rôle négatif (augmentation du risque d'accident ou un comportement plus risqué de la part des conducteurs) des passagers auprès des jeunes conducteurs.

Une partie des études basées sur le risque d'accident conclut que la présence de passagers est associée à une augmentation du risque chez les jeunes conducteurs, surtout si passagers et conducteurs sont jeunes et de sexe masculin. Une autre partie révèle en revanche une diminution du risque d'accident en présence de pas-

sagers pour l'ensemble des conducteurs, y compris les jeunes. La diminution observée est toutefois moins importante chez ces derniers.

Certaines caractéristiques des études comparées permettent cependant de mieux comprendre cette contradiction :

- La majorité des études ayant conclu à un impact négatif de la présence de passagers pour les jeunes conducteurs impliquait des conducteurs très jeunes (à partir de 16 ans). Les jeunes conducteurs impliqués dans les études ayant conclu à un impact positif étaient plus âgés (18 ans au minimum).
- Une part importante des études ayant mis en évidence un impact négatif des (jeunes) passagers sur le risque d'accident des jeunes conducteurs est basée sur des estimations du risque pas ajustées pour tenir compte d'autres facteurs. Or le moment du déplacement, la consommation d'alcool par le conducteur... sont autant de facteurs susceptibles d'être associés à la fois à la présence de passagers et à un accroissement du risque d'accident. L'effet de

la présence de passagers sur le niveau de risque peut par conséquent être confondu avec un certain nombre de facteurs liés au déplacement effectué.

- Finalement, bien que toutes les études ayant conclu à un impact négatif de la présence de passagers pour les jeunes conducteurs aient tenu compte de l'âge et du sexe des passagers, ce n'était pas le cas de la plupart de celles qui ont mis en évidence un effet positif. «L'effet passager» estimé dans ces études est donc susceptible de combiner des effets positifs (passagers plus âgés, femmes) et négatifs (jeunes passagers, hommes), ce qui pourrait se traduire principalement par une diminution de l'effet protecteur observé pour les passagers plus âgés.

Les études ayant porté sur l'influence de la présence de passagers sur le comportement des conducteurs livrent également des conclusions contradictoires. Certaines indiquent un rôle positif des passagers pour les jeunes conducteurs (y compris de sexe masculin), alors que d'autres révèlent un impact clairement négatif des

jeunes passagers (masculins) sur le comportement des jeunes conducteurs masculins. Ces études révèlent également que des explications très différentes peuvent être envisagées pour rendre compte de l'impact des passagers sur le risque d'accident et le comportement des conducteurs, et des jeunes conducteurs en particulier.

On peut distinguer à ce sujet des facteurs directs et indirects (Allen & Brown, 2008). Les facteurs directs concernent les actions concrètes exécutées par les passagers et susceptibles d'interférer avec le comportement du conducteur (conversations, musique forte, interférence physique avec le contrôle du véhicule, encouragements à prendre des risques...). Les distractions que les passagers peuvent occasionner sont donc essentiellement reprises dans cette rubrique.

Les formes indirectes d'influence trouvent, elles, leur source en dehors du contexte de la conduite et relèvent du domaine plus général de l'influence sociale. Les passagers sont en effet susceptibles d'affecter le comportement des conducteurs par le contexte ou cadre de référence social qu'ils représentent aux yeux de ce dernier. On pourrait supposer que les passagers des jeunes conducteurs qui appartiennent au «groupe de pairs» représentent des normes sociales différentes (valorisation ou meilleure acceptation de comportements «à risque») de celles des passagers adultes, et que ces normes diffèrent également pour les hommes et les femmes.

## Etude de l'IBSR

### Objectif et méthodologie

L'étude de l'IBSR a été réalisée sur la base d'une enquête en ligne. Au total, 1902 conducteurs y ont participé de manière volontaire. Il leur était demandé de se rappeler du dernier trajet qu'ils avaient effectué pendant le week-end (1) seul et (2) avec un (plusieurs) passager(s). Cet «échantillonnage» des trajets réalisés durant le week-end devait permettre de comparer les deux types de trajets («avec» et «sans passagers») sur une base relativement homogène.

L'objectif de l'étude était d'investiguer :

- si les trajets effectués seuls par les conducteurs diffèrent de ceux qu'ils effectuent avec des passagers (moment, provenance du déplacement, consommation d'alcool et fatigue ressentie par le conducteur).
- Le rôle de l'influence sociale des passagers. Nous avons mesuré la perception que les conducteurs avaient : (1) des attitudes de leurs passagers par rapport à la sécurité routière en général (vitesse, conduite sous influence d'alcool, fatigue, distraction) et (2) des attentes de leurs passagers par rapport à leur comportement en tant que conducteur en particulier.

Les perceptions que les conducteurs avaient du comportement et de l'impact de leurs passagers sur leur conduite ont également été mesurées.

### Principaux résultats

#### Caractéristiques des trajets effectués avec et sans passager(s)

Dans l'ensemble, les trajets avec passagers ont été effectués dans des conditions plus risquées que les trajets seuls. Ils ont plus souvent été effectués pendant la nuit (entre 22 et 6 heures), les conducteurs ont rapporté plus souvent avoir consommé au moins un verre d'alcool et ressenti de la fatigue que dans le cas des trajets effectués seuls. Les jeunes conducteurs (de 18 à 24 ans, mais également de 25 à 31 ans) rapportent davantage de déplacements de nuit que les conducteurs de 32 ans et plus – que ce soit pour les trajets seul ou ceux avec passagers. Cette différence est particulièrement claire cependant dans le cas des trajets avec passager(s).

Indépendamment de cela, les conducteurs les plus jeunes (18-24) étaient les plus susceptibles de transporter de jeunes passagers (14-24), particulièrement dans le cas des trajets effectués de nuit.

#### Attitudes et attentes attribuées aux passagers

Selon les conducteurs, les passagers transportés avaient des attitudes avant tout négatives envers les comportements à risque que constituent la fatigue au volant et la conduite sous influence d'alcool. C'est également vrai – bien que dans une moindre mesure – concernant la vitesse ou la distraction. Les conducteurs estimaient également que leurs passagers attendaient de leur part un comportement de conduite sûr.





Des variations dans les réponses des conducteurs ont bien été observées, mais elles reflétaient avant tout des différences de sévérité avec laquelle les passagers condamnent ces différents comportements. Dans l'ensemble donc, ces résultats suggèrent que l'influence des passagers devrait être essentiellement bénéfique pour la sécurité routière, mais que l'ampleur de cette influence varie en fonction des caractéristiques des conducteurs (âge, sexe), de celles des passagers (leur sexe principalement), ainsi que de celles des trajets effectués (moment, consommation d'alcool et fatigue ressentie par le conducteur).

Premièrement, nous avons constaté que les conducteurs plus jeunes (18-24 ans et 25-31 ans) attribuent des attitudes moins sévères et moins d'attentes positives (attentes d'un comportement sûr) à leurs passagers que les conducteurs âgés de 32 ans et plus. Les conducteurs ne semblent toutefois pas avoir perçu de différence entre les attitudes et attentes des passagers de différentes catégories d'âge.

On a également constaté que les attitudes et attentes attribuées par les conducteurs aux passagers variaient en fonction du sexe des uns et des autres. Les conducteurs masculins percevaient des attitudes moins défavorables vis-à-vis des comportements à risque chez leurs passagers masculins, plus particulièrement en ce qui concerne la conduite sous influence d'alcool. Les conductrices font quant à elles moins - voire pas du tout - de différence entre les attitudes et attentes de leurs passagers sur base de leur sexe.

L'étude a également montré que les conducteurs attribuaient des attitudes moins défavorables aux comportements à risque ainsi que des attentes moins prononcées en faveur d'un comportement de conduite sûr aux passagers qu'ils avaient transportés de nuit (comparé à ceux transportés en soirée ou en journée). De plus, les conducteurs qui avaient eux-mêmes consommé au moins un verre d'alcool ou ressenti de la fatigue durant le trajet ont attribué des attitudes moins sévères à leurs passagers concernant la conduite sous influence ou la fatigue au volant, respectivement. Ces résultats suggèrent donc que c'est lorsque les conducteurs sont le plus susceptibles de prendre des risques - et donc lorsqu'une influence positive des passagers serait la plus utile - que cette influence est la moins clairement perçue. L'étude ne permet cependant pas de déterminer si les conducteurs projettent leurs propres attitudes en évaluant celles de leurs passagers, ou s'ils adaptent leur perception des attitudes et attentes des passagers en fonction de leurs propres comportements (consommation d'alcool...).

#### Evaluation du comportement et de l'impact des passagers

Les résultats obtenus concernant les comportements des passagers se sont avérés peu informatifs. Les réponses des conducteurs traduisaient un certain manque de cohérence. Ceci s'explique certainement en partie par la longueur du questionnaire et la nature des questions.

La plupart des conducteurs ont considéré que la présence de passagers n'avait pas affecté leur conduite. Toutefois, une pro-

### A retenir

- Dans l'ensemble, les résultats indiquent que les trajets avec passagers ont été effectués dans des conditions plus risquées que les trajets seul.
- Les conducteurs considèrent généralement que leurs passagers avaient des attitudes favorables à la sécurité routière et attendaient d'eux-mêmes un comportement sûr. Ceci était cependant moins vrai :
  - pour les conducteurs âgés entre 18 et 24 ans et 25-31 ans par rapport à ceux de 32 ans et plus;
  - pour les conducteurs ayant transporté des passagers de nuit plutôt qu'en journée ou en soirée;
  - pour les conducteurs ayant consommé au moins un verre d'alcool ou ayant ressenti de la fatigue au cours du trajet avec passager(s);
  - pour les hommes qui évaluent des passagers hommes (spécifiquement concernant la conduite sous l'influence de l'alcool).
- La majorité des conducteurs (75%) estime que la présence de passager(s) n'a pas affecté leur conduite.

portion substantielle (25%) a également rapporté un impact positif. Très peu de conducteurs ont déclaré que leurs passagers avaient eu un impact négatif sur leur conduite.

Emmanuelle DUPONT

# FAIS LA FÊTE

## SANS TE PRENDRE LA TÊTE

### TAXI FRIENDS: LA SOLUTION DE COVOITURAGE DES FÊTARDS



Application gratuite



# GO FOR ZERO

NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

IBSR



# LES SIGNAUX ROUTIERS PRÉSENTÉS AUX ENFANTS

L'IBSR rajeunit la brochure "Les signaux routiers présentés aux enfants"

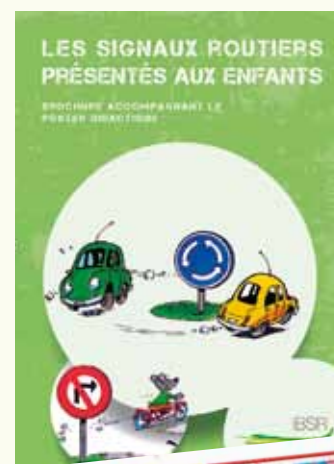
A partir de 10-11 ans, beaucoup d'enfants prennent leur indépendance en tant que cyclistes. A partir de cet âge, il est donc important qu'ils apprennent à connaître et respecter les signaux routiers qui les concernent.

C'est pour cette raison que l'IBSR conçoit des outils pédagogiques en vue d'aider les enfants à comprendre tous ces signaux.

L'IBSR a donc réédité le poster et la brochure intitulés « Les signaux routiers présentés aux enfants ». Le poster s'adresse aux enfants de 10 à 12 ans environ. En effet, avant cet âge, les enfants se déplaçant de façon autonome le font essentiellement à pied. Or, très peu de panneaux routiers concernent les enfants piétons. De même, il est peu utile d'apprendre aux enfants la signification de panneaux qui ne les concernent pas. C'est pourquoi, sur le poster et la brochure, ne figurent que les panneaux les plus importants à connaître pour les 10-12 ans.

Le poster présente les signaux routiers importants, classés par familles et illustrés de façon humoristique, pour que l'enfant puisse en comprendre la signification aisément.

La brochure, destinée à l'adulte, (qu'il soit enseignant, éducateur, animateur ou parent) explique la signification de chaque panneau du poster dans un langage adapté aux enfants. Des activités y sont également proposées.



Le poster et la brochure en couleurs sont disponibles à l'IBSR au prix de 3 € (frais de port compris).

Pour connaître les conditions générales de vente :

<http://webshop.ibsr.be/fr/conditions>

Les commandes peuvent se faire :

via le webshop: [webshop.ibsr.be](http://webshop.ibsr.be),

par fax : 02/244.15.28

par courriel : [shop@ibsr.be](mailto:shop@ibsr.be).

Merci de mentionner les références suivantes : F831.