



Accidents sur les passages pour piétons

- ✓ Le casque obligatoire pour les jeunes cyclistes ?
- ✓ Faut-il interdire la vente d'alcool dans les stations-services ?
- ✓ L'extinction de l'éclairage nuit-elle à la sécurité routière?

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
4 Le monde de la sécurité en un clin d'œil.	
ACCIDENTS	8
8 L'IBSR a passé au crible près de 2300 accidents impliquant des enfants sur le trajet scolaire.	
COMMUNICATION	10
10 «On n'est pas Bob à moitié»: la campagne Bob d'hiver 2015-2016 s'est terminée fin janvier.	
STATISTIQUES	12
12 Chaque année, plus de 200 piétons sont tués ou gravement blessés alors qu'ils traversent sur un passage. Un rappel des principaux conseils peut dès lors s'avérer utile.	
ÉQUIPEMENT	15
15 L'eCall est un système qui permet d'envoyer automatiquement un appel d'urgence en cas d'accident de la route. D'ici 2018, tous les nouveaux modèles de véhicules devraient en être équipés.	
16 Le casque vélo est de plus en plus répandu parmi les cyclistes, mais faut-il pour autant le rendre obligatoire pour les usagers les plus vulnérables, à savoir les enfants ?	
ÉTATS GÉNÉRAUX	18
18 Au terme des Etats Généraux de la Sécurité Routière, la Ministre de la Mobilité a annoncé un plan d'action pour inverser l'évolution négative du nombre de tués sur nos routes.	
POLITIQUE PÉNALE	20
20 L'arrêt d'exécution qui définit les modalités pratiques de l'analyse salivaire imposée lorsqu'un conducteur est arrêté sous l'influence de drogues a été publié au Moniteur belge.	
LÉGISLATION	21
21 Faut-il interdire la vente d'alcool dans les stations-services le long des autoroutes ?	
COMPORTEMENT	22
22 Peu d'accidents sont provoqués par des conducteurs fantômes et c'est tant mieux: ils sont 10 fois plus mortels que l'ensemble des accidents sur autoroute.	
24 L'IBSR a observé, la manière dont 2000 enfants étaient transportés en voiture.	
26 Le taux de port de la ceinture a bien progressé ces dernières années à l'avant.	
IBSR	29
29 Loin de disparaître, l'IBSR se renforce.	
INFRASTRUCTURE	30
30 De plus en plus de communes se posent la question de savoir s'il est possible d'éteindre à certaines heures sans mettre en péril la sécurité.	

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 numéro: Emmanuelle DUPONT, Nathalie FOCANT, Jean-François GAILLET, Benoît GODART, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOKE, Alexandre LEFEBVRE, Quentin LEQUEUX, Heike MARTENSEN, Koen PEETERS, Uta MEESMANN, Myriam ROSSI, Mathieu ROYNARD, Annelies SCHOETERS, Peter SILVERANS, Philip TEMMERMAN, Wouter VAN DEN BERGHE, Félix VANDEMEULENBROECK, Philip VANEERDEWEGH, 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

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

Enquête annuelle d'INSécurité routière de l'IBSR

Début 2016, l'IBSR a présenté les résultats de son enquête annuelle d'INSécurité routière. Nouveauté cette année: elle a aussi été menée dans 4 pays voisins (Allemagne, France, Pays-Bas, Royaume-Uni) afin d'obtenir un point de comparaison. L'objectif de cette enquête menée depuis 2012 est de savoir dans quelle mesure le Belge se sent en sécurité et comment il se comporte dans la circulation. Les questions portent aussi sur les mesures qui, d'après les personnes interrogées, rendraient le trafic plus sûr.

Des 5 pays dans lesquels l'IBSR a mené l'enquête, c'est en Belgique que les personnes interrogées déclarent être le plus souvent confrontées à des conducteurs distraits (près de 90% le sont parfois ou souvent). De manière générale, les Belges signalent plus souvent un comportement irrespectueux que leurs voisins. Soit les usagers conduisent plus distraitement et agressivement sur les routes belges, soit les Belges s'indignent davantage d'un tel comportement inadapté. Dans tous les pays européens, les personnes interrogées disent que les comportements discourtois dans la circulation sont plus présents sur les routes qu'il y a deux ans. L'IBSR a également demandé aux automobilistes à quelle fréquence ils avaient conduit après avoir dépassé le taux d'alcool légal. 22% des Français et près de 20% des Belges ont indiqué avoir repris le volant une ou plusieurs fois sous l'influence

de l'alcool au cours des 30 derniers jours. C'est 2 fois plus que chez nos voisins du nord et de l'est ! Pour le Belge, la cause première des accidents de la route est la vitesse. Ses voisins européens pointent davantage du doigt l'alcool au volant. La distraction, les drogues et l'agressivité complètent ce top 5, identique dans les 6 pays concernés. Notons quand même que les Belges positionnent les routes mal entretenues plus haut dans le classement des facteurs d'accident que les citoyens des autres pays. Environ 8 Belges sur 10 sont favorables à la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants. C'est la proportion la plus importante derrière l'Allemagne. Par contre, un Belge sur 8 seulement souhaite étendre cette mesure à l'ensemble des conducteurs. C'est trois fois moins qu'aux Pays-Bas. Les Belges interrogés se déclarent également contre les pneus hiver obligatoires et contre l'autorisation pour les cyclistes de tourner à droite au feu rouge même si des panneaux routiers spéciaux les y autorisent.

Les Néerlandais interrogés se sentent en sécurité à vélo et ne veulent donc pas entendre parler d'un casque vélo obligatoire. En Belgique non plus, le port du casque obligatoire ne recueille pas une grande adhésion. En comparaison avec ses pays voisins, la Belgique est la moins emballée par le permis à points. Il faut dire qu'il existe déjà en France, en Allemagne et au Royaume-Uni. Quant aux répondants néerlandais, ils y sont favorables.

Tous les résultats de l'enquête sont disponibles sur www.ibsr.be.

Quand la ville chasse la vitesse

En France, Grenoble vient de réduire la vitesse de la grande majorité de ses voies à 30 km/h. Et d'ici l'été prochain, cette limitation de la vitesse sera généralisée à la quasi-totalité de l'agglomération grenobloise. Comme avant elle, Lorient ou de nombreuses communes d'Ile-de-France et un peu avant Paris où sept arrondissements vont passer au 30 km/h, Grenoble fait le choix de la circulation apaisée, avec une meilleure fluidité du trafic et une réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes. La sécurité a aussi tout à y gagner : un conducteur qui roule doucement voit son champ de vision élargi et sa distance de freinage réduite. La réglementation a récemment évolué afin de faciliter les décisions des municipalités dans le domaine de la vitesse. Le maire peut ainsi, «eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement», abaisser la vitesse sur «tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique».



Fin d'année meurtrière en Afrique du Sud

Plus de 1.700 personnes ont trouvé la mort sur les routes sud-africaines pendant les fêtes de fin d'année, soit une hausse de 14% ! En dépit d'une campagne nationale de lutte contre l'insécurité routière, 1.387 accidents mortels et 1.755 décès ont été enregistrés du 1^{er} décembre 2015 au 11 janvier 2016, la période des grandes

vacances en Afrique du Sud. Vitesse, alcool, dépassements inconsidérés, véhicules en mauvais état, absence de port de la ceinture sont avancés pour expliquer les très mauvais chiffres de la sécurité routière. Ainsi, plus de 6.000 automobilistes ont été arrêtés pour conduite en état d'ivresse et la police a intercepté 5.710 véhicules inadaptés à la circulation. Selon un rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), 1,25 million de personnes sont tuées sur la route chaque année dans le monde, l'Afrique étant le continent de loin le plus dangereux. Et malgré ses milliers de kilomètres de route impeccablement goudronnées, l'Afrique du Sud demeure l'un des plus mauvais élèves du continent en matière de sécurité routière. L'alcool au volant, le manque d'infrastructures et la corruption policière rendent inefficaces les efforts de prévention du gouvernement: environ 35 personnes sont tuées chaque jour dans le pays, soit quelque 13.000 par an.

Un comité de pilotage pour le système de transport intelligent ?

Fin janvier, la Ministre de la Mobilité Jacqueline Galant a soumis un avant-projet de loi pour favoriser le déploiement des Systèmes de Transport Intelligents (ITS) en Belgique. Cette loi vient confirmer l'accord de coopération signé en juillet 2014 entre l'Etat fédéral et les Régions sur cette matière. Cette étape législative est indispensable pour permettre l'installation du comité de pilotage ITS en vue, notamment, de la rédaction d'un plan ITS pour la Belgique. Concrètement, cela signifie que les techniciens du fédéral et des régions vont pouvoir s'atteler à la création d'une feuille de route commune qui déterminera, entre autres, les services attendus et prioritaires, les intentions budgétaires et une proposition de calendrier pour encadrer la mise en circulation progressive de véhicules (semi-)autonomes sur les routes belges. Les Régions ont entamé la même procé-

ture dans leurs parlements respectifs. Ce pas supplémentaire vers ces systèmes de transport intelligents témoigne de la volonté affichée lors des Etats Généraux de la Sécurité routière 2015 (voir art. p. 18) de faire des technologies un mode d'action pour améliorer la sécurité routière, mais également celle de faire de la Belgique un pays à la pointe et porteur de création d'emplois dans ce secteur.

Soyez visibles !

Durant l'heure de pointe du soir, le nombre d'accidents graves augmente de 53% entre octobre et novembre et même de 84% entre octobre et décembre. La gravité des accidents impliquant des piétons connaît aussi une hausse après le changement d'heure: +180%. Il s'agit généralement d'accidents aux carrefours entre un piéton et une voiture. L'obscurité pendant l'heure de pointe exige que nous adaptions notre comportement dans la circulation en tant que piétons et automobilistes. Ainsi, les piétons doivent veiller à être plus visibles. A 50 km/h, une voiture a besoin de 26m pour s'arrêter sur sol sec et de 33m si le sol est mouillé. L'automobiliste ne pourra donc pas s'arrêter à temps si une personne vêtue de vêtements foncés traverse soudainement. Le simple fait de porter un bracelet réfléchissant, un gilet ou des chaussures avec des bandes réflé-

chissantes permet aux piétons de se faire remarquer et d'être bien visibles dans la circulation. Les automobilistes les voient ainsi mieux de loin et disposent d'une distance suffisante pour s'arrêter à temps. En revanche, les piétons habillés en foncé sont beaucoup moins visibles pour les automobilistes; les piétons munis de bandes réfléchissantes sont, par exemple, déjà visibles à 150m.

Les automobilistes aussi peuvent adapter leur comportement routier à la moins bonne visibilité en adoptant une conduite plus anticipative dans la pénombre, en ralentissant et en évitant de dépasser à l'approche des passages pour piétons. De même, ils peuvent améliorer leur visibilité en surveillant la propreté de leur pare-brise et en veillant à ce que leurs essuie-glaces, leur système de désembuage et leurs phares fonctionnent correctement.

Les automobilistes se sont vus rappeler ces messages de sensibilisation par le biais d'affiches dans près de 400 stations-services Q8. Ainsi, des équipes de promotion ont notamment distribué des dépliants comprenant des informations utiles et des gadgets pour inciter les automobilistes à être plus visibles et à adopter un comportement plus sûr dans la circulation

Plus de détails sur www.ensemblepourlasecuritesurlaroute.be.



Les jours raccourcissent

Pensez à bien voir et être vu

Des gilets fluo au lave-glace, vous trouverez tout dans notre shop.

IBSR Ensemble pour la sécurité sur la route Q8

25 véhicules avec un alcolock

25 véhicules sont équipés d'un éthylotest embarqué (alcolock) en Belgique, alors que l'arrêt royal rendant possible cette installation date de la fin de l'année 2010. Les tribunaux de police ne semblent pas affectionner ce type de condamnation qui consiste à conditionner le démarrage d'un véhicule à un éthylotest négatif. L'IBSR plaide en faveur d'une simplification de la procédure d'installation d'un alcolock. Pour rappel, l'alcolock est un appareil qui empêche le démarrage d'un véhicule lorsque le conducteur a dépassé la limite d'alcool autorisée. Une des raisons du succès mitigé de la mesure est son coût, entièrement pris en charge par la personne condamnée: 3.500 euros sur trois ans. Ce serait une bonne chose pour la sécurité routière que davantage de conducteurs bénéficient d'un alcolock. Pour leur propre sécurité, mais aussi pour la sécurité des autres usagers de la route qui ne doivent pas être mis en danger. Idéalement, la procédure devrait être simplifiée. Aux Pays-Bas, par exemple, l'installation d'un alcolock relève d'une simple décision administrative. Tout conducteur contrôlé avec un certain niveau d'alcool dans le sang se voit imposer automatiquement un alcolock.



Nouveau test pour EuroNCAP

L'instance de contrôle de sécurité des véhicules en Europe a annoncé le déploiement, à partir de 2016, d'un test des éléments de détection et de prévention automatiques des piétons. Alors qu'en 2014,

les piétons, cyclistes et motocyclistes ont représenté presque la moitié des 26.000 morts sur les routes d'Europe, Euro NCAP a décidé de tester les véhicules dans le cas d'un choc piéton. Pour ce faire, l'instance déploiera en 2016 une simulation de trois scénarios urbains les plus communs: un adulte qui marche, qui court dans la trajectoire du véhicule et celui d'un enfant qui sort de derrière une voiture garée. «De nouvelles voitures offrent maintenant une forme de système pouvant aider à prévenir les collisions entre véhicules», explique Euro Ncap. «Mais seulement quelques-uns sont également en mesure de détecter les piétons», spécifie l'organisme qui entend mettre à l'épreuve les nouveaux dispositifs des véhicules semi-automatisés et vérifier les allégations de sécurité des constructeurs.



Motards entre les files: expérience française

En Belgique, la circulation des motards entre les files est autorisée depuis septembre 2011 moyennant le respect de certaines règles. La France envisage à présent de copier cet exemple. Ainsi, une expérimentation a débuté le 1er février et durera jusqu'au 31 janvier 2020 pour les conducteurs de véhicules à deux et trois roues sur les autoroutes et certaines routes en Île-de-France, dans les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Rhône. Pour rappel, les motards qui circulent entre les files dans notre pays ne peuvent pas dépasser la vitesse de 50 km/h et la différence de vitesse avec les véhicules qui se trouvent sur ces bandes de circulation ou files ne peut être supérieure à 20 km/h. Une étude menée en 2015 par l'IBSR avait montré que le respect de cette règle laisse surtout à désirer, surtout sur autoroute: la vitesse

moyenne des motards dans les files est de 72 km/h ! 35% des motards roulent même à plus de 80 km/h ! Et même dans le groupe des motards dont la vitesse n'excède pas 50 km/h, certains roulent probablement trop vite par rapport aux autres véhicules. En conclusion, moins de la moitié des motards respectent les règles de la circulation entre les files.



Les conducteurs «suivis» plus prudents

Les conducteurs qui équipent leur véhicule d'un système leur permettant d'enregistrer leur comportement au volant conduisent plus prudemment. Ils accélèrent moins vite, freinent moins brusquement et respectent davantage les limitations de vitesse. Ces conclusions sont celles tirées par la compagnie Baloise Insurance qui a mené un projet pilote en équipant des centaines de véhicules d'une clé électronique. Ces résultats vont permettre à l'assureur de rechercher un moyen de motiver les conducteurs à surveiller leur style de conduite, par exemple via des primes. La compagnie d'assurances Baloise Insurance a équipé des centaines de véhicules en Belgique d'une clé électronique, et notamment ceux d'une cinquantaine de jeunes conducteurs. L'appareil est inséré dans une porte de diagnostic de la voiture, et enregistre minutieusement toutes les actions du conducteur. Les utilisateurs pouvaient consulter leurs scores par le biais d'une appli et d'un site web. La bonne nouvelle, c'est que la moitié des conducteurs qui ont participé à ce projet se sont révélés de bons conducteurs dès le début. Les femmes conduisent en général beaucoup plus prudemment que les hommes (55% contre 41%), notam-

ment parce qu'elles freinent moins souvent brusquement que les hommes (17% contre 10%). Les jeunes enregistrent des scores plus faibles que les plus de 40 ans, et les personnes conduisant une grande voiture conduisent moins prudemment que celles au volant d'une petite voiture. Bien que Baloise Insurance n'ait offert aucune récompense quelle qu'elle soit dans le cadre de ce projet, la clé électronique a quand même influencé les comportements. Ceux qui contrôlaient leurs scores au moins une fois par semaine conduisaient beaucoup plus prudemment par la suite. Le fait de prendre conscience de son style de conduite, via les scores, influençait selon les participants l'accélération (54%), le freinage (65%) et la vitesse (77%) du conducteur. Deux conducteurs sur trois ont même spontanément déclaré être devenus de meilleurs conducteurs grâce aux scores.



«Les femmes conduisent plus prudemment que les hommes»

Des moutons supports de com

Think ! est une initiative du Département des Transports du Royaume-Uni qui a pour but la sensibilisation des automobilistes aux dangers de la route. Avec leur campagne «Helpful Hazards», Think ! met en avant le fait qu'en moyenne, 3 personnes meurent chaque jour sur les routes de campagne. Pour appeler les conducteurs à plus de prudence, l'agence de publicité met en place des panneaux de prévention pour le moins singuliers. Grâce à la collaboration d'un éleveur, l'agence peut utiliser du bétail comme support de communication et y inscrire à la peinture

rouge des messages incitant à être plus attentif. Un double effet positif ressort alors: les moutons gagnent en visibilité et les conducteurs sont sensibilisés. Avec cette opération, le message est plus vite intégré par les automobilistes grâce à l'originalité du support.



GSM, ceinture: plus de P-V

En 2014, 121.119 conducteurs ont été verbalisés alors qu'ils utilisaient leur GSM en conduisant, un chiffre en hausse par rapport à l'année précédente (118.653 P-V). Les polices du royaume ont également sévi davantage contre l'oubli de la ceinture de sécurité l'année dernière: 102.205 infractions ont été relevées contre 99.723 en 2013 et 86.091 en 2012.



L'ordinateur de la Google Car obtient son permis de conduire

C'est un bouleversement majeur pour le secteur automobile: la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), l'agence américaine de sécurité des trans-

ports, a officiellement avisé Google que l'intelligence artificielle de ses véhicules pourra désormais être considérée comme un «conducteur». Dans le contexte du véhicule motorisé décrit par Google, la NHTSA considérera que le terme conducteur fait référence au système de conduite autonome, et non à un des occupants du véhicule. En une phrase, la NHTSA révolutionne plus l'automobile qu'un siècle d'évolution du secteur ! Dans la course que se livrent les géants de l'automobile et les champions de la high tech, le dilemme est désormais simple. Chaque mois, les voitures tests de Google parcourent entre 50 et 65.000 kilomètres au Texas et en Californie, essentiellement dans des environnements urbains et périurbains, les plus complexes à gérer. Entre 2014 et 2015, la société californienne a multiplié par cinq le nombre de kilomètres parcourus sans reprise en main du véhicule par un être humain. Google dispose d'un simulateur dans lequel il entre les données de chaque incident et rejoue la scène pour éviter la reprise en main. Le géant de l'internet modifie ensuite les algorithmes de son système de conduite autonome pour le rendre plus efficace. Le système apprend donc en permanence de ses erreurs et des nouvelles situations. Si la NHTSA a pris cette position, c'est que Google, dans ses discussions directes avec les autorités, a déjà fourni des documents probants. La NHTSA a toutefois demandé des pièces complémentaires. Le concept de la robotique peut peser sur la réglementation américaine au grand dam des constructeurs. Les Etats-Unis n'ont pas signé la Convention de Vienne de 1968 comme les Européens et peuvent donc faire évoluer quand ils veulent leur réglementation. Or, en janvier, Barack Obama a déclaré vouloir une réglementation fédérale sur le véhicule autonome. L'arrivée des voitures autonomes sur la route pourrait donc être bien plus rapide que prévu.

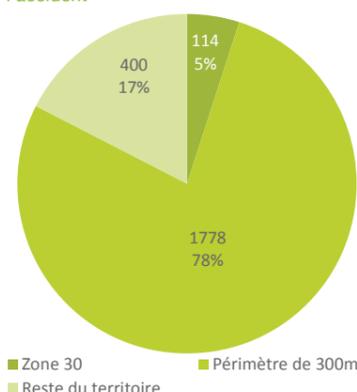


4 enfants accidentés sur 10 le sont sur le trajet scolaire

Depuis 10 ans exactement, les gestionnaires de voirie ont l'obligation légale d'aménager en zones 30 les abords d'écoles. Pour mesurer l'efficacité de cette mesure, l'IBSR a passé au crible près de 2.300 accidents impliquant des enfants sur le trajet scolaire¹. Résultat: les abords immédiats sont relativement sûrs puisqu'on y recense seulement 5% des accidents. En revanche, près de 75% des enfants accidentés le sont dans une zone périphérique comprise entre la zone 30 et 300 m autour des établissements scolaires.

qu'ils se trouvaient dans une zone comprise entre la zone 30 et 300 m autour des écoles. Ceci pourrait s'expliquer par une baisse de vigilance des usagers malgré une présence encore massive d'enfants.

Distribution des enfants accidentés sur le trajet scolaire en fonction de la localisation de l'accident



Après 10 années de zones 30 aux abords des écoles, il est logique de faire le point sur l'efficacité de la mesure. Entre 2010 et 2012, 7.048 enfants âgés de 3 à 11 ans ont été impliqués dans un accident corporel en Belgique. Près de 40% d'entre eux (2.551 enfants) l'ont été sur le trajet vers l'école (2.291 accidents au total). L'IBSR a analysé ces accidents.

Modes de transport

Globalement, 46% des enfants impliqués dans un accident sur le chemin de l'école étaient passagers de voiture; 33% étaient piétons et 21% étaient cyclistes. Une analyse des modes de transport utilisés par les enfants accidentés en fonction de la localisation de l'accident donne la répartition suivante:

	Piétons	Cyclistes	Passagers voiture
Zone 30 (abords d'école)	51%	26%	23%
> 30m et < 300m autour de l'école	34%	22%	44%
> 300m de l'école	24%	17%	59%
Total	33%	21%	46%

Plus on s'éloigne de l'école, moins les piétons sont impliqués dans les accidents. Ces résultats s'expliquent par le fait que les enfants sont tous piétons lorsqu'ils franchissent les portes de l'école, mais se dispersent en fonction des choix de moyens de transport.

Parmi les enfants piétons impliqués dans un accident, 39% étaient sur un passage au moment de l'accident; 16% se trouvaient à moins de 30m d'un passage. Pour ce qui est des cyclistes, 28% roulaient sur une piste cyclable au moment de l'accident.

Niveau de gravité des accidents

Entre 2010 et 2012, 15 enfants ont été victimes d'un accident mortel sur le chemin de l'école, soit 40% de l'ensemble des enfants tués en Belgique dans un accident de la route pendant cette période. 13 enfants sur 15 l'ont été tués dans un périmètre de 300 m autour d'une école et aucun en zone «abords d'école».

Âge des victimes

L'âge moyen des enfants impliqués dans un accident sur le trajet de l'école est de 7 ans ½. Le risque d'être impliqué dans un accident augmente graduellement avec l'âge des victimes. Il y a par exemple deux fois plus d'enfants de 11 ans victimes d'un accident sur le chemin de l'école que d'enfants de 3 ans. Ceci s'explique par un accroissement de l'autonomie des enfants sur le trajet de l'école et une diversification des modes de transport utilisés.

Différences régionales

Les accidents d'enfants sur le chemin de l'école se répartissent comme suit: 58% en Flandre, 27% en Wallonie et 15% à Bruxelles. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, 84% des victimes ont été accidentées dans un périmètre de 300 m autour d'une école (hors zone 30), contre 79% en Flandre et 69% en Wallonie. En Wallonie, 1 enfant sur 4 (25%) est impliqué dans un accident à plus de 300 m d'une école contre 16% dans les deux autres régions, ce qui est pourrait s'expliquer par un niveau d'urbanisation plus important en Flandre et à Bruxelles.

Jour de la semaine

Le mercredi est le jour le plus dangereux pour les trajets vers l'école: le risque d'accident y est plus important, tant en zone 30 qu'en dehors. Ce jour est atypique par rapport aux autres car tous les enfants quittent l'école à midi. Cela engendre vraisemblablement une densité de trafic

et des interactions inhabituelles pour les autres usagers à cette heure. De plus, il est possible que ce ne soit pas les mêmes personnes qui viennent chercher les enfants à l'école le mercredi midi (plus de grands-parents), avec des habitudes de conduite différentes.

Conclusion et recommandations

Il y a 10 ans, les abords des écoles ont été mis en zones 30. Cette mesure a clairement eu un effet positif sur la sécurité routière. Néanmoins, il y a encore trop d'accidents impliquant des enfants sur le trajet scolaire. Toutes les zones 30 ne sont pas aussi sûres, mais c'est surtout en dehors de leur périmètre que des mesures doivent être prises pour améliorer la sécurité.

Parmi les recommandations émises par l'IBSR pour améliorer la situation, citons:

- la possibilité, à certains endroits,

d'étendre la zone 30 en y englobant éventuellement un carrefour dangereux;

- la mise en place, dans un périmètre de 300 m autour des écoles, d'un système d'affichage spécifique qui permettrait, aux heures d'entrée et sortie d'école, d'alerter les usagers sur la présence d'enfants dans cet espace;
- le renforcement des contrôles dans un périmètre de 300 m autour des écoles;
- les actions de sensibilisation à la sécurité routière, notamment en matière de vitesse, de ceinture et de respect des règles en ce qui concerne la traversée (+ intervention d'assistants de prévention et de sécurité si nécessaire);
- la généralisation de systèmes de technologie embarquée tels que le pedestrian warning system;
- la sécurisation des passages aux abords des écoles (feux, dispositifs surélevés, rétrécissement, etc.).

Benoit GODART

Pour consulter l'étude: www.ibsr.be.



¹Roynard, M., Schoeters, A., Wénin, M. (2015). En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité Routière.

«On n'est pas Bob à moitié»

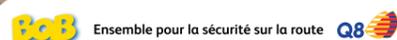
L'objectif principal de la dernière campagne Bob était de contribuer à modifier la norme sociale qui s'est installée avec le temps selon laquelle Bob pourrait consommer quelques verres d'alcool avant de prendre le volant. Après 20 ans, il était grand temps de tordre le cou aux idées reçues: un vrai Bob ne boit pas d'alcool, quelles que soient les circonstances.



Alcool au volant: ampleur du phénomène

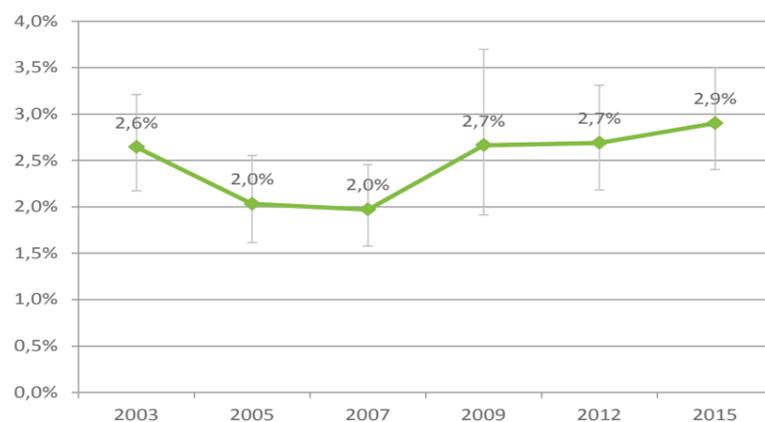
La toute nouvelle édition de la mesure de comportement alcool de l'IBSR montre qu'en moyenne, 2,9% des automobilistes conduisent avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,5‰. Par rapport aux éditions précédentes, il s'agit d'un résultat stable, voire en augmentation si l'on remonte plus loin dans le temps.

Cette trop grande tolérance vis-à-vis de l'alcool au volant de la part de certains conducteurs se traduit malheureusement dans les statistiques d'accidents. Chaque année, plus de 5400 accidents corporels



impliquent au moins un usager sous l'influence de l'alcool, soit plus de 12% de l'ensemble des accidents (10% à Bruxelles, 11,9% en Flandre et 15,3% en Wallonie). Cela signifie donc qu'en Belgique, 1 accident corporel sur 8 est dû à l'alcool.

Evolution de la conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes.



Bob fête ses 20 ans

Lancé en 1995 par l'IBSR et les Brasseurs belges, Bob est désormais une icône de la culture populaire belge. Il a su s'imposer comme étant LA solution que l'on prévoit avant de sortir faire la fête. Les résultats de la campagne d'hiver l'an dernier ont été plus que convaincants: seulement 2,8% des personnes contrôlées étaient positives. Le résultat le plus bas jamais atteint, soit une raison de plus pour célébrer 20 ans d'efficacité.

La notoriété de BOB a incité les trois Régions à conserver le concept pour rester très efficace au niveau de la prévention. Une collaboration qui s'inscrit donc dans la continuité et la cohérence. Un atout précieux pour agir directement sur l'une des causes les plus importantes des accidents graves.

La campagne 2015-2016 a mis cet anni-

versaire à l'honneur, grâce notamment à la participation d'Assuralia qui a fait circuler un cake-truck lors de grands événements en Belgique et offert de petits cakes pour fêter Bob avec tous les Belges.

Enfin, de nombreuses activités ont été organisées lors du «week-end Bob» du 15 au 18 janvier 2016 afin de soutenir les contrôles intensifs de la police. Les

conducteurs totalement sobres ont reçu un des sacs Bob exclusifs contenant de nombreux cadeaux et des accessoires Bob pour fêter ce vingtième anniversaire avec nos équipes sur place. Cet événement a été couronné de succès puisque 2,3% des conducteurs étaient positifs, soit nettement moins que pour un week-end «traditionnel».

Benoit GODART



Passages pour piétons : prudence est mère de sûreté



Chaque année, plus de 200 piétons sont tués ou gravement blessés alors qu'ils traversent sur un passage. Un rappel des principaux conseils peut dès lors s'avérer utile, tant pour les piétons que pour les automobilistes, surtout au début de l'hiver alors que les conditions de visibilité ont fortement baissé.

Les passages pour piétons devraient, en principe, permettre aux piétons de traverser une chaussée en toute sécurité. Dans la pratique, on recense néanmoins quelques dizaines d'accidents chaque année, preuve que les règles élémentaires de sécurité ne sont pas toujours respectées, tant de la part des automobilistes que des piétons.

Chiffres d'accidents

En 2014, 4.809 piétons ont été victimes d'un accident de la circulation dans notre

Nombre de piétons victimes d'un accident

	Blessés légers	Blessés graves	Tués	Total victimes
2005	3.935	729	108	4.771
2006	3.805	706	125	4.636
2007	3.947	717	104	4.768
2008	3.858	702	99	4.658
2009	3.997	636	105	4.738
2010	3.736	613	106	4.455
2011	4.013	686	113	4.812
2012	3.972	673	104	4.749
2013	3.732	563	99	4.394
2014	4.176	527	106	4809

Source : SPF Economie DG Statistique / Infographie : IBSR

pays; 106 d'entre eux ont été tués et 527 gravement blessés. Près de 13% des piétons accidentés ont donc été gravement touchés, ce qui démontre qu'il s'agit d'une catégorie d'usagers particulièrement vulnérables.

L'absence de moyen de protection comme peut l'être une carrosserie, la place plus petite qu'ils prennent, le fait qu'ils soient nettement moins visibles, ainsi que la vitesse plus élevée de la circulation environnante jouent évidemment en leur défaveur. En cas de collision avec un autre usager, c'est toujours le piéton qui paie les pots cassés.

On distingue deux groupes à risque parmi les piétons: d'une part, les enfants et les jeunes jusqu'à 19 ans (19% du nombre total de piétons tués ou gravement blessés); d'autre part, les seniors de plus de 60 ans (37% du nombre total de piétons tués ou gravement blessés, mais particulièrement vulnérables puisqu'ils représentent près d'1 piéton tué sur 2).

Passage ≠ priorité absolue

Autre chiffre préoccupant: près d'1 accident sur 3 impliquant des piétons se produit sur un passage (protégé ou non), alors qu'il s'agit d'une infrastructure censée les sécuriser ! Le tableau ci-dessous montre que le nombre de piétons tués ou gravement blessés sur des passages n'a pas beaucoup évolué ces dernières années.

Nombre de piétons tués ou gravement blessés sur les passages

	Le piéton traverse sur un passage protégé par des feux	Le piéton traverse sur un passage protégé par un policier	Le piéton traverse sur un passage non protégé	Total
2005	47	5	179	231
2006	49	2	184	235
2007	59	2	167	228
2008	55	4	188	247
2009	51	2	159	212
2010	45	2	164	212
2011	75	1	160	236
2012	49	3	195	248
2013	62	3	156	220

Source : SPF Economie DG Statistique / Infographie : IBSR

Ces accidents trouvent généralement leur origine dans l'imprudence des uns et des autres. D'une part, certains piétons se lancent littéralement sur les passages sans tenir compte des usagers qui approchent; d'autre part, certains automobilistes «oublent» de ralentir à l'approche des passages et rechignent à céder la priorité aux piétons qui traversent ou sont sur le point de traverser. Une enquête menée il y a quelques années par l'IBSR avait montré que le comportement

des conducteurs jugé le plus irritant par les piétons est le fait de ne pas céder la priorité aux personnes qui veulent traverser sur un passage. Plus de la moitié des piétons interrogés ont estimé qu'il s'agissait de leur principale source d'irritation. Lorsqu'on pose la même question aux automobilistes, plus du tiers d'entre eux estime que le comportement des piétons le plus irritant est le fait de «se lancer» sur un passage sans faire attention aux véhicules qui approchent.

conducteur ne peut s'approcher d'un passage qu'à allure modérée. Il doit céder la priorité aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager».

Voici les 6 règles d'or à respecter:

1. Priorité aux piétons

Lorsque vous approchez d'un passage pour piétons sans feux ni agent, imaginez-vous que les lignes zébrées sont précédées de triangles sur pointe. Laissez passer le piéton qui traverse ou est sur le point de traverser: il bénéficie de la priorité.

2. Ralentissez !

Le code de la route stipule que vous ne pouvez approcher d'un passage pour piétons qu'à allure modérée. Mieux vaut, de toute façon, être prévoyant, c'est-à-dire anticiper et ralentir. Vous devez être capable de vous arrêter avant le passage: il se peut que des piétons s'y aventurent sans regarder.

3. Dépasser à l'approche d'un passage est interdit

Il est interdit de dépasser par la gauche un conducteur¹ qui s'approche d'un passage pour piétons non protégé ou s'arrête devant celui-ci.

4. Vous tournez ? Redoublez de prudence !

Redoublez de prudence si vous tournez et vous engagez dans une rue avec un passage pour piétons. Vous devez, bien entendu, leur céder la priorité.

Règles et conseils pour les conducteurs

Le code de la route est très clair: «aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des feux, le

1. On entend ici le conducteur d'un véhicule attelé ou à plus de deux roues.

5. Accrochez son regard !

Afin d'éviter tout risque d'accident, tentez d'établir un contact visuel avec le piéton. Si vous le regardez dans les yeux, il saura que vous l'avez vu et vous saurez qu'il souhaite traverser. Pour éviter tout malentendu, il est toujours préférable de faire un petit signe de la main pour bien lui faire comprendre que vous lui cédez la priorité.

6. S'arrêter sur un passage: dangereux et irritant

Vous ne pouvez pas vous engager sur un passage pour piétons si l'encombrement de la circulation est tel que vous serez vraisemblablement immobilisé sur ce passage. En vous arrêtant sur un passage, vous obligez les piétons à «slalomer» entre les voitures, ce qui est non seulement irritant, mais également dangereux.

Règles et conseils pour les piétons

Là encore, le code de la route est très clair: «aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des feux, les piétons ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent».

En tant que piéton, vous avez évidemment des droits, mais aussi des obligations. L'absence d'habitacle vous rend particu-

lièrement vulnérable: adaptez votre comportement en conséquence.

Voici les 6 règles d'or à respecter:

1. Le passage = la bonne solution

Même si des accidents s'y produisent parfois, l'endroit le plus sûr pour traverser reste le passage pour piétons. S'il en existe un à moins de 30 mètres environ, vous devez l'emprunter. S'il n'y en a pas, le code de la route stipule, par ailleurs, que vous devez traverser la chaussée perpendiculairement à son axe et que vous ne pouvez pas vous y attarder ni vous arrêter sans nécessité.

2. Pas à l'aveuglette

Avoir la priorité ne signifie évidemment pas que vous pouvez traverser à l'aveuglette. Soyez prudent en vous engageant sur le passage et tenez compte des véhicules qui approchent. Cette voiture va-t-elle s'arrêter? Le conducteur m'a-t-il vu? N'est-il pas dépassé par un autre conducteur peu respectueux du Code de la Route? Ne traversez pas si le véhicule qui approche est obligé de freiner très sèchement pour s'arrêter.

3. Accrochez son regard !

Le contact visuel permet d'éviter tout problème. Si vous regardez le conducteur dans les yeux, il saura que vous l'avez vu

et vous saurez que vous pouvez traverser sans danger. N'hésitez pas à le remercier en faisant un petit signe de la main ou un signe de la tête: bien souvent, la courtoisie est contagieuse.

4. Restez sur vos gardes !

En traversant, continuez de regarder à gauche et à droite. Il se peut, en effet, que des véhicules s'arrêtent dans un sens, mais pas dans l'autre. N'oubliez pas que certaines rues à sens unique peuvent être remontées par des cyclistes et des cyclomotoristes.

5. Le tram est prioritaire

Sauf si vous y êtes autorisé par des feux de signalisation, vous ne pouvez pas vous engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre lorsqu'un tram approche. En effet, tout usager doit céder le passage aux trams et, à cette fin, s'écarter de la voie ferrée dès que possible.

6. Soyez visible !

Pour votre sécurité, il est essentiel que vous vous fassiez le plus possible remarquer! Par mauvais temps ou dans l'obscurité, un piéton habillé de vêtements sombres est quasiment invisible, même pour un automobiliste attentif. Des vêtements clairs ou munis de bandes réfléchissantes vous rendront de grands services.

Benoit GODART



eCall: le temps presse

L'eCall est un système qui permet d'envoyer automatiquement un appel d'urgence en cas d'accident de la route. D'ici 2018, tous les nouveaux modèles de véhicules devraient en être équipés de manière standard. La grande question est de savoir qui va supporter les coûts liés au central téléphonique vers lequel tous les appels seront dirigés. Il est important de régler cette question le plus vite possible afin qu'il puisse être rapidement efficace.

Bénéfique pour la sécurité routière

Le projet eCall a souvent été mis sur le côté, mais grâce à une décision de la Commission européenne, il est enfin entré dans la dernière phase depuis le mois d'avril. En 2018, le système devra être intégré de manière standard dans tous les nouveaux modèles de véhicules et devra être opérationnel partout en Europe. La Commission estime que le nombre d'accidents mortels peut diminuer de 1 à 5%.

Etant donné que les services d'urgence sauront immédiatement quels types de véhicules sont impliqués dans l'accident, ils pourront dégager plus facilement les passagers. Le nombre d'embouteillages devrait également régresser significativement grâce à une intervention plus rapide

des services d'urgence et à la notification immédiate du lieu de l'accident aux autres usagers de la route. Par ailleurs, les automobilistes qui assistent à un accident pourront également utiliser le système pour prévenir les services d'urgence en activant manuellement leur système d'alerte.

La centrale téléphonique pierre d'achoppement

Pour la Belgique aussi, cela représenterait un pas en avant, mais une question doit encore être réglée: qui va financer l'automatisation et le fonctionnement du système eCall? En effet, nous devons créer une grande centrale unique qui traite les appels et les notifications des automobilistes 24h/24 et 7j/7 dans les trois langues du pays et en anglais. Cette centrale devra également pouvoir distinguer les faux appels et les erreurs des vrais cas d'urgence pour pouvoir ensuite impliquer les centrales d'appels d'urgence provinciales qui doivent envoyer les équipes d'intervention. La question est de savoir qui va supporter les coûts liés à cette centrale d'appels. Certains veulent faire endosser ces coûts par les constructeurs automobiles ou le secteur des télécoms, d'autres estiment que c'est au gouvernement qu'il incombe de financer ce service via la communauté. Et c'est là que le bât blesse.

Collaboration public-privé ?

Dans l'attente de cette centrale, l'IBSR voit dans l'eCall privé une alternative intéressante. Plusieurs constructeurs automobiles proposent déjà ce système et gère les appels au sein de leur propre centre d'appels. Mais ces centres se trouvent souvent à l'étranger et doivent prendre contact avec les services belges d'urgence via un numéro privé. Aucune ligne directe n'est disponible actuellement, ce qui complique la communication avec les services belges d'intervention. La qualité de ce système ne peut donc pas être garantie pour le moment. ITS.be, une collaboration public-privé sur la mobilité intelligente, a demandé l'instauration d'une meilleure collaboration entre le système privé eCall et les centres publics, comme premier pas vers l'eCall. Une collaboration ouverte entre le privé et le public est une bonne chose. C'est le premier pas évident dans le cadre de l'introduction d'un système à plus grande échelle.

Bref, il est essentiel de résoudre rapidement la question financière afin que nous puissions enfin démarrer l'opérationnalisation du système. Il s'agit de sauver des vies et de limiter les conséquences des accidents de la route. Mais la crédibilité de notre pays est également en jeu. Les conducteurs étrangers voudront bénéficier en Belgique d'un service comparable à celui qui existe dans leur pays. La Belgique ne peut pas se permettre de ne pas respecter l'échéance de 2018.

Jean-François GAILLET

Faut-il rendre le casque vélo obligatoire pour les enfants?

Le sujet revient de plus en plus souvent à la une de l'actualité et le moins que l'on puisse dire est que les avis sont partagés. Le casque vélo est de plus en plus répandu parmi les cyclistes, mais faut-il pour autant le rendre obligatoire pour les usagers les plus vulnérables, à savoir les enfants ?

Statistiques

Au total, 518 enfants de 0 à 14 ans ont été victimes d'un accident de vélo en Belgique, dont 2 ont été tués. Bien entendu, on ne sait rien à propos du port ou non du casque par les jeunes cyclistes impliqués dans ces accidents.

Soulignons que 88% des accidents impliquant de jeunes cyclistes ont lieu en

Nombre de victimes parmi les enfants cyclistes

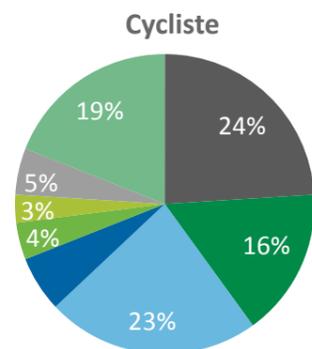
Age	Nombre de tués	Nombre de blessés	Total
0 an	/	1	1
1 an	/	2	2
2 ans	/	6	6
3 ans	/	12	12
4 ans	/	16	16
5 ans	1	14	15
6 ans	/	36	36
7 ans	/	34	34
8 ans	/	39	39
9 ans	1	49	50
10 ans	/	60	60
11 ans	/	86	86
12 ans	/	161	161

Flandre, 9% en Wallonie et 3% en Flandre, ce qui peut s'expliquer par le fait que le nombre de cyclistes est nettement plus élevé en Flandre.

L'étude @Risk¹ de l'IBSR a calculé les risques de blessures graves ou mortelles pour différents types d'usagers de la route (piétons, cyclistes, etc.) et pour différentes catégories d'âge. Pour les jeunes, l'âge associé au plus grand risque est différent pour chaque mode de transport. Parmi les jeunes, le pic dépend de l'âge auquel un mode de transport donné commence à être utilisé: parmi les cyclistes, il s'agit des enfants de 6 à 14 ans. Ceux-ci courent 19 fois plus de risques d'accidents qu'un automobiliste.

La tête, talon d'Achille des cyclistes

Un rapport de l'IBSR sur les personnes hospitalisées à la suite d'un accident de la circulation nous apprend que pour un quart des cyclistes hospitalisés, le diagnostic principal concerne une lésion à la tête ou au cerveau.



Certains chiffres provenant d'études étrangères révèlent que la tête est touchée dans un accident de vélo sur 2 pour ce qui est des enfants.

Efficacité du casque vélo

Les études de cas-témoins sont des indicateurs fiables de l'efficacité (maximale) d'un casque vélo. Elles consistent à comparer les lésions des victimes d'accidents de vélo avec et sans casque en tenant compte des caractéristiques propres au cycliste (tels le sexe et l'âge) et des circonstances de l'accident. Une analyse récente de telles études montre le mieux l'effet protecteur des casques contre les traumatismes crâniens. Selon des informations en provenance de 23 études, le port du casque réduit de moitié le risque de traumatisme crânien.

Une étude néerlandaise du SWOV révèle que le risque de lésion à la tête est 1,72 fois plus important pour un cycliste non casqué que pour un cycliste casqué. Pour les lésions au cerveau, le risque est même 2,13 fois plus important.

Conformément à la norme européenne, l'effet protecteur des casques vélo doit être testé à une vitesse d'environ 20 km/h sur une surface plane et à une vitesse de 17 km/h sur une surface reproduisant une bordure de trottoir. Ces vitesses se basent sur un accident unilatéral ayant entraîné une chute à vélo. Lors d'une collision avec un véhicule à moteur, les vitesses peuvent être beaucoup plus élevées. On peut

donc se demander si, dans ces cas-là, le casque vélo a un effet protecteur.

Un effet dissuasif pour la pratique du vélo ?

Un argument souvent invoqué contre l'obligation du port du casque vélo est qu'elle découragerait la pratique du vélo. Une étude réalisée à l'étranger montre que la pratique du vélo diminue parfois, surtout dans les premières années qui suivent l'instauration du port obligatoire du casque. On ignore les effets à long terme. On peut évidemment aussi promouvoir le port du casque sur base volontaire, sans législation particulière. En France, par exemple, des sondages ont révélé que le port du casque chez les cyclistes est passé de 7% en 2000 à 22% en 2010.

Le casque en Europe

En Europe, le port du casque vélo est actuellement obligatoire en Finlande (par tous et partout), en Espagne (hors agglomération), en Tchéquie (pour les enfants de moins de 16 ans), en Islande (pour les enfants de moins de 15 ans) et en Suède (pour les enfants de moins de 15 ans). En Autriche, le casque est obligatoire depuis le 31 mai 2011 pour les enfants jusqu'à l'âge de 10 ans, mais aucune sanction n'est prévue si l'enfant n'en porte pas. En dehors de l'Europe, le port du casque est obligatoire en Australie, en Nouvelle-Zélande, dans 20 États des États-Unis ainsi que dans certaines provinces du Canada. Dans ces pays également, le

port du casque est généralement obligatoire pour les enfants et les jeunes. Dans divers autres pays (européens), le port du casque est stimulé.

Conclusion

D'un point de vue scientifique, il existe un consensus à propos de l'efficacité du casque dans la prévention des lésions à la tête et au cerveau. Etant donné le risque élevé que courent les cyclistes dans le trafic, l'IBSR recommande fortement son utilisation systématique par tous les deux-roues. Mais pour les enfants jusqu'à 12 ans, l'IBSR plaide plutôt pour

une obligation. En effet, ils doivent encore apprendre à appréhender les dangers de la circulation tout en gardant la maîtrise constante de leur vélo et sont davantage susceptibles de tomber.

Des actions et campagnes de sensibilisation doivent aussi être menées afin de convaincre les cyclistes de tous âges d'adopter le casque. S'il s'avère que le taux de port du casque reste trop faible en dépit de ces actions, on pourrait envisager, dans un stade ultérieur, de généraliser le port du casque à l'ensemble des cyclistes. Mais nous n'en sommes pas encore là...

Benoît GODART



1. Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

2. Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) La gravité des blessures des victimes de la route. Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité routière & Vrije Universiteit Brussel - Interuniversity Centre for Health Economics Research

En route pour 2020

Au terme des Etats Généraux de la Sécurité Routière qui ont rassemblé près de 250 professionnels et citoyens à la mi-décembre, la Ministre de la Mobilité Jacqueline Galant a annoncé un plan d'action pour inverser l'évolution négative du nombre de tués sur nos routes. En effet, selon les estimations de l'IBSR, 755 personnes sont décédées sur nos routes en 2015, soit une augmentation de près de 4% par rapport à 2014 (727 tués). Parmi les mesures phares, la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs novices (3 premières années de conduite).

Fin octobre, la Ministre de la Mobilité Jacqueline Galant a lancé un appel à tous les citoyens afin qu'ils contribuent à l'amélioration de la sécurité routière. Cet appel a été largement entendu puisque le site www.egsr2015.be a enregistré plus de 9.400 participations. Des débats ont également été organisés avec des citoyens afin qu'ils puissent donner leurs avis sur 5 thèmes essentiels: le code de la route, la récidive, le risque de se faire contrôler, les nouvelles technologies et l'accidentologie.

Le point d'orgue de ce processus a eu lieu à Tours & Taxis le 15 décembre 2015: près de 250 citoyens et professionnels étaient réunis dans le but de dresser un état des lieux de la situation et de prendre de nouvelles mesures qui doivent nous mener vers l'objectif fixé pour 2020, à savoir 420 tués maximum sur nos routes. Le Ministre de l'Intérieur Jan Jambon et le Ministre de la Justice Koen Geens étaient également

présents afin de confirmer leur soutien à la Ministre de la Mobilité dans sa lutte contre l'insécurité routière.

Des Etats généraux de transition

La thématique de la sécurité routière s'inscrit dans le nouveau cadre institutionnel, mais elle reste néanmoins un sujet qui concerne tout le monde, et ce dès notre plus jeune âge quand nous commençons à circuler sur les routes, à pied, à vélo, à cyclomoteur, en voiture... Inverser la courbe des résultats dramatiques sur nos routes ne pourra se faire qu'en rassemblant nos engagements en faveur d'une route plus sûre, en responsabilisant les usagers et en agissant au niveau des autorités.

L'état des lieux dressé par l'IBSR

• Statistiques générales

Les chiffres du baromètre de la sécurité routière de l'IBSR montrent que le nombre de tués sur les routes a augmenté de plus de 4% au cours des 9 premiers mois de l'année par rapport à la même période de 2014. L'IBSR estime qu'environ 755 personnes décéderont dans un accident de la route d'ici la fin de l'année 2015, soit une hausse de 4% par rapport à 2014, ce qui nous éloigne évidemment de l'objectif pour 2020.

• Vitesse, alcool, ceinture

La dernière mesure effectuée par l'IBSR montre que les vitesses moyennes sont encore beaucoup trop élevées sur les routes limitées à 70 km/h et les autoroutes, où plus de la moitié des conducteurs dépassent la limitation ! En agglomération, la vitesse moyenne est de 48,5 km/h, ce qui constitue une baisse assez importante par rapport à 2012 (52,6 km/h). Dans les zones 30 (abords d'écoles), il y a peu d'évolution par rapport aux années précédentes: la vitesse moyenne reste beaucoup trop élevée (43,4 km). En revanche, la situation est meilleure sur les routes limitées à 90 km/h, où la vitesse moyenne est 86,5 km/h.

2,9% des automobilistes conduisent en moyenne avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,5‰. Ils étaient 2,7% en 2012 et 2009, mais 2,0% en 2007. Par rapport aux éditions précédentes, il s'agit donc d'un résultat en augmentation !

En moyenne, 91,5% des conducteurs et passagers avant s'attachent en 2015 contre 87,0% en 2012. Par contre, le bât blesse encore pour les passagers arrière: seulement 85,5% (enfants compris) bouclent leur ceinture.

Bref, s'il y a du mieux en matière de port de la ceinture à l'avant et de respect des limitations de vitesse sur certaines routes, notamment en agglomération, de nombreux progrès doivent encore être accomplis dans bien des domaines, en particulier en matière d'alcool au volant.

Un nouveau plan d'action

Après consultation de l'avis des citoyens et des experts, la Ministre de la Mobilité Jacqueline Galant a décidé, en concertation avec les Ministres de l'Intérieur et de la Justice, de prendre une série de mesures

concrètes dont l'objectif principal est de réduire la gravité des accidents. Ces mesures visent essentiellement à intensifier la lutte contre les principaux facteurs d'insécurité routière, en particulier la vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, la fatigue et la distraction au volant.

Voici les mesures réparties en 5 thèmes. Elles sont à la fois le reflet des propositions issues de la consultation populaire et de la mise en pratique de projets qui étaient jusqu'ici en chantier ou en stand-by.

En marge de ces mesures, la Ministre de la Mobilité a aussi annoncé que le 15 novembre serait dorénavant considérée comme la «journée nationale de la sécurité routière» avec une attention particulière pour les victimes de la route.

Benoît GODART



Les mesures

Thème 1: code de la route

1. simplifier le code de la route
2. donner à chacun l'occasion de mettre à jour ses connaissances du code de la route
3. adopter une réglementation claire et sécurisante pour l'usage de vélos électriques
4. instaurer la tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les conducteurs novices (3 premières années de conduite)

Thème 2: récidive

5. systématiser l'obligation d'un éthylotest embarqué, en particulier pour le transport de personnes et les récidivistes
6. faire supporter en tout ou en partie le coût des peines alternatives aux contrevenants

Thème 3: accidentologie

7. créer un institut d'accidentologie

Thème 4: nouvelles technologies

8. soutenir l'obligation d'une boîte noire dans les véhicules neufs

Thème 5: risque de se faire contrôler

9. augmenter le risque de se faire contrôler grâce à l'utilisation, par tous les services concernés, de données fiables et mises à jour en temps réel
10. réduire les fraudes dans le transport routier grâce à des contrôles mieux coordonnés et mieux ciblés (service du SPF)
11. systématiser l'usage de caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR)
12. systématiser l'usage de radars-tronçons
13. améliorer la qualité des contrôles
14. continuer la mise en œuvre de la directive «Crossborder» qui permet l'échange de données entre Etats membres pour les infractions routières les plus fréquentes
15. créer une plateforme de concertation pour la prévention des accidents

EGSR 2015

L'analyse salivaire enfin d'application

L'arrêté d'exécution qui définit les modalités pratiques de l'analyse salivaire imposée lorsqu'un conducteur est arrêté sous l'influence de drogues a été publié au Moniteur belge. Cette méthode d'analyse très efficace remplace la prise de sang, facilitera le travail de la police et devrait permettre d'augmenter le nombre de contrôles drogues dans la circulation.

Selon les juges de police, la consommation de drogues au volant représente un problème de plus en plus important en termes de sécurité routière. Maintenant que l'analyse salivaire entre en application, la détection de l'usage de drogues sera dorénavant plus facile.

Selon l'étude DRUID¹ réalisée auprès des patients de cinq grands hôpitaux admis aux urgences, il ressort que 9,9% des conducteurs avaient consommé du cannabis (seuls ou en combinaison avec d'autres substances), 3,8% de la cocaïne, 2,6% des amphétamines et 0,6% des opiacés illicites. Quasi 1 conducteur sur 8 était sous l'emprise de drogues et d'alcool alors que cette combinaison est particulièrement dangereuse: les risques sont multipliés par 100 en cas d'alcoolémie supérieure à 0,8‰.

Procédure moins longue et complexe

Quatre ans après l'introduction du test salivaire paraît l'arrêté d'exécution qui permet

la mise en pratique de l'analyse salivaire. Celle-ci remplace la prise de sang, longue et compliquée. Jusqu'à présent, en présence d'un conducteur affichant un test de salive positif, le policier était tenu de requérir un médecin pour procéder à un prélèvement sanguin. Dans certains cas, les agents devaient même interrompre leurs contrôles pour se rendre dans un hôpital ou dans un cabinet médical en vue de faire procéder à une prise de sang. Dans la pratique, cette procédure compliquée a permis à bon nombre de conducteurs de passer entre les mailles du filet. Dorénavant, les policiers ne devront plus procéder à un prélèvement sanguin que dans les cas où une analyse salivaire s'avère impossible, par exemple en cas d'accident grave où le conducteur est inconscient ou présente des «signes d'ivresse». L'analyse salivaire permet de contrôler de manière beaucoup plus efficace les conducteurs qui ont récemment consommé de la drogue. Grâce à l'énorme gain de temps, la police pourra effectuer plus de contrôles et augmenter ainsi le risque de se faire prendre. L'utilisation de l'appareil de sampling a permis d'intensifier les contrôles alcool et de réduire le nombre de conducteurs en état d'ivresse sur nos routes. J'espère arriver au même résultat avec l'analyse salivaire.

Fiable

L'analyse salivaire permet de détecter la consommation récente de substances psychotropes par un conducteur. Les résultats sont aussi fiables que ceux d'une prise de sang. En Australie, l'analyse salivaire est utilisée depuis 2004 déjà. L'Espagne et la France projettent également de l'instaurer.

En même temps que la publication de l'arrêté d'exécution, la Justice a également lancé un marché public pour l'achat des systèmes de prélèvement salivaire. La police pourra prochainement appliquer la nouvelle méthode d'analyse salivaire. Les contrôles drogues pourront ainsi être menés de manière beaucoup plus efficace.

Drogues au volant: la procédure

1. Check-list standardisée:

le policier vérifie si le conducteur présente des signes extérieurs de consommation récente de drogues. Sur la base de la check-list, le policier décide si le conducteur est soumis ou non au test salivaire.

2. Test salivaire:

le conducteur passe la langue plusieurs fois sur un appareil qui indique ensuite si une drogue a été utilisée et dans l'affirmative, de quel type de drogue il s'agit. Si le test salivaire s'avère impossible, une analyse sanguine est effectuée.

3. Analyse salivaire:

au cas où le test salivaire indique que le conducteur a consommé de la drogue, la police lui remet un autre appareil avec lequel il prélève de la salive dans sa bouche. Un laboratoire analysera ensuite le type de drogue consommée.

Benoit GODART

Faut-il interdire la vente d'alcool dans les stations-services ?

C'est un sujet qui revient régulièrement dans l'actualité: faut-il interdire la vente d'alcool dans les stations-services le long des autoroutes alors qu'elles ne sont accessibles qu'en voiture ? Cela paraît logique et certains pays ont d'ailleurs légiféré en la matière, mais jusqu'à présent, la Belgique ne leur a pas emboîté le pas.

L'alcool au volant, un fléau

La conduite sous influence d'alcool est l'une des causes principales d'accidents de roulage. On estime généralement que près de 25% des décès sur la route dans l'Union européenne sont liés à l'alcool, alors que seulement 1,6% du total des kilomètres parcourus sont effectués par des conducteurs dont la concentration d'alcool dans le sang atteint ou excède 0,5‰.

En Belgique, plus de 5.400 accidents corporels impliquent chaque année au moins un usager sous l'influence de l'alcool, soit plus de 12% de l'ensemble des accidents. Cela signifie donc qu'un accident corporel sur 8 est dû à l'alcool. Etant donné que tous les conducteurs impliqués dans les accidents corporels ne sont pas systématiquement testés pour l'alcool, ces chiffres correspondent en fait au nombre minimum d'accidents générés par l'alcool.

Soulignons que le pourcentage de positifs est largement plus élevé lorsque les tests sont effectués sur les conducteurs impliqués dans des accidents corporels que lorsqu'ils

sont effectués dans le cadre de contrôles d'alcoolémie. Ce déséquilibre reflète bien l'importance du risque d'accident associé à la conduite sous influence d'alcool.

Une mesure surtout symbolique

Vu l'ampleur de la problématique de l'alcool au volant, interdire sa vente dans des endroits uniquement accessibles à bord de véhicules motorisés a tout son sens. En effet, du point de vue de la communication (et de la sensibilisation), cette mesure a une valeur ajoutée indéniable puisque les commerces situés le long des autoroutes ont une vocation clairement «routière». Y interdire la vente d'alcool revient donc à réprover la combinaison «alcool / conduite». Le message sous-jacent étant dès lors qu'il n'y a pas lieu de mettre d'alcool à disposition des consommateurs dans ce type particulier de commerces. Evidemment, cette mesure est avant tout symbolique et n'empêchera jamais un conducteur qui veut absolument se procurer de l'alcool de sortir de l'autoroute pour en acheter. De même, le fait que des passagers de voiture ou d'un autocar par exemple descendent du véhicule pour s'acheter une boisson alcoolisée ne nuit pas à la sécurité routière, mais a contra-

rio, il est toujours choquant de voir un conducteur remonter dans sa voiture avec des canettes de bière par exemple.

Plages horaires ?

L'information statistique dont nous disposons ne permet pas de penser que la problématique de la conduite sous l'influence de l'alcool soit plus importante sur ou à proximité des autoroutes. Les indicateurs montrent toutefois une aggravation certaine du problème entre 22 h et 6 h du matin, quel que soit le type de route. Néanmoins, l'IBSR n'est pas favorable à ce que l'interdiction de la vente de bières et vins soit d'application la nuit uniquement. Le message qu'il convient de donner aux usagers est que l'alcool et la conduite ne sont jamais compatibles. En instaurant des plages horaires comme en France et en Allemagne, par exemple, on a l'impression que consommer de l'alcool et prendre le volant est moins dangereux à certaines heures. Lors de la dernière édition de l'enquête d'INSécurité routière, près de deux-tiers des personnes interrogées se disaient favorables à une interdiction de la vente d'alcool dans les stations-services...

Emmanuelle DUPONT
Benoit GODART



Conducteurs fantômes: seulement 3% des accidents mortels sur autoroute

Tous les conducteurs fantômes ne provoquent heureusement pas un accident. Mais lorsque c'est le cas, les conséquences sont souvent très graves. Il s'agit en effet souvent de collisions frontales à des vitesses élevées qui laissent peu de chances aux occupants des véhicules.

Sanctions logiquement sévères

Le conducteur qui, sur autoroute ou une route pour automobiles, emprunte un raccordement transversal, fait demi-tour, marche arrière ou roule en sens contraire au sens obligatoire, commet une infraction du 4e degré. Le contrevenant est alors automatiquement renvoyé devant le tribunal et risque une amende de 240 à 3000 euros. Une déchéance obligatoire du droit de conduire de 8 jours minimum et de 5 ans maximum sanctionne également ce type d'infraction.

Des accidents 10 fois plus mortels

Ces 10 dernières années, on a dénombré 157 accidents dus à un conducteur fantôme. Ces collisions ont causé la mort de 50 personnes et fait 315 blessés. Ce qui frappe surtout, c'est la gravité des accidents impliquant un conducteur fantôme: le risque de mourir lorsqu'on est victime d'un tel accident est 10 fois plus élevé

que dans un accident «classique» sur autoroute ! Bref, il s'agit d'un phénomène certes marginal, mais qui mérite, malgré tout, toute notre attention...

Accidents corporels impliquant des conducteurs fantômes sur autoroute ces 10 dernières années

An- née	Accidents corporels avec un conducteur fantôme	Nombre de blessés	Total
2005	25	6	57
2006	18	7	28
2007	22	3	38
2008	14	4	25
2009	25	12	60
2010	11	5	24
2011	14	7	22
2012	8	2	22
2013	11	1	20
2014	9	3	19
Total 2005- 2014	157	50	315

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie: IBSR

Signalons encore que:

- près de 60 % des conducteurs fantômes ont entre 25 et 49 ans. Néanmoins, on compte 0,3 % de conducteurs fantômes parmi les conducteurs accidentés chez les 18-64 ans. Le pourcentage monte à 1,1 % pour les 65 ans et plus. Sur la base des accidents sur autoroute, on peut donc en déduire que la conduite à contresens est plus fréquente chez les seniors que chez les plus jeunes. Mais en chiffres absolus, c'est chez les 25-49 ans que l'on compte le plus de conducteurs fantômes.

- 38% des conducteurs fantômes testés¹ étaient sous l'influence de l'alcool au moment de l'accident.

Que faire face à un conducteur fantôme?

L'incrédulité devant une telle situation et le faible temps de réaction dû au cumul des vitesses rendent difficile le discernement d'un véhicule roulant à contresens. Voici néanmoins trois conseils fondamentaux à respecter lorsque vous croisez la route d'un conducteur fantôme:

1. Ralentissez tout en serrant votre droite quitte à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence. C'est le meilleur moyen de limiter les conséquences d'une telle «rencontre». Les études montrent en effet que les conducteurs fantômes ont une forte propension à rouler à droite (donc, sur la bande de gauche pour vous).
2. Faites éventuellement des appels de phares lorsque vous croisez le conducteur fantôme et seulement à ce moment pour ne pas le paniquer.
3. Enclenchez vos feux de détresse et arrêtez-vous à la première borne d'appel afin de signaler la présence du véhicule fantôme aux services de police. En Belgique, une telle borne est installée tous les 2 kilomètres sur autoroute. L'utilisation des téléphones de secours plutôt que d'un GSM permet de signaler sans erreur la position et le sens de circulation d'où l'appel est émis.

1. Seuls 50 % des conducteurs fantômes ont été testés.

ent 3% des accidents mortels

Que faire si vous prenez l'autoroute à contresens ?

1. Ralentissez et allumez vos feux de croisement et vos feux de détresse. En aucun cas, vous ne devez accélérer pour tenter de gagner au plus vite la prochaine bretelle d'accès.
2. Si aucun véhicule n'arrive en face, dirigez-

vous vers la bande d'arrêt d'urgence et arrêtez-vous. Dans le cas contraire, serrez le plus possible votre droite pour que ce véhicule puisse faire une manœuvre d'évitement (par sa droite).

3. Prévenez immédiatement les forces de police (de préférence via la borne d'appel). Elles vous aideront à vous remettre dans le sens de la marche.

Nathalie FOCANT
Benoit GODART



Les conducteurs fantômes se concentrent-ils spécifiquement aux Pays-Bas ? Ou les rencontre-t-on aussi dans d'autres pays ?

Aux Pays-Bas, la Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) a également analysé le problème des conducteurs fantômes dans un «factsheet»². Leurs conclusions peuvent également s'appliquer à la Belgique:

- Les accidents provoqués par des conducteurs fantômes ne représentent qu'une infime partie du nombre total d'accidents corporels sur autoroute.
- Ils sont beaucoup plus graves que les autres accidents corporels sur autoroute.
- Le risque de rouler à contresens est plus élevé lorsqu'il fait noir.
- Les conducteurs âgés et les jeunes conducteurs inexpérimentés constituent un groupe à risque.
- La consommation d'alcool joue un rôle essentiel dans les accidents dus aux conducteurs fantômes.
- La plupart des conducteurs fantômes qui roulent sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues sont, pour la plupart, des jeunes.

Les deux principales erreurs de conducteurs fantômes sont:

- Faire demi-tour et rouler à contresens.
- Lors d'une jonction à partir d'une route (autre qu'une autoroute) choisir la bretelle de sortie au lieu de la bretelle d'accès.

Un peu moins de la moitié des trajets à contresens ont débuté en empruntant la bretelle de sortie et près de 40 % en faisant demi-tour sur l'autoroute. Les fautes peuvent être classées en deux catégories: les erreurs involontaires et les infractions intentionnelles. Les erreurs involontaires sont des fautes au niveau de l'exécution ou la planification d'actions; les conducteurs qui commettent une erreur ne sont pas conscients de leur faute. Par contre, les conducteurs qui savent qu'ils font quelque chose d'interdit sont coupables d'une infraction intentionnelle. Ce sont généralement les conducteurs plus âgés qui empruntent une sortie par erreur; il faisait noir et ils ont tourné par inadvertance trop tôt à gauche. Cette erreur provient souvent d'un problème d'assimilation d'informations (visuelles). Exemple: la bretelle de sortie était tellement visible et la bretelle d'accès l'était si peu que les conducteurs étaient pour ainsi dire attirés par la bretelle de sortie. En revanche, ce sont essentiellement de jeunes conducteurs qui commencent un trajet à contresens en faisant demi-tour. Ces conducteurs commettent généralement consciemment une infraction pour réparer une faute commise plus tôt (ils ont par exemple oublié de sortir) ou semer les policiers à leur poursuite. En commettant ce genre d'infractions, il se peut que les conducteurs fantômes ne se rendent pas compte du danger qu'ils courent.

2. www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Spookrijden.pdf.

1 enfant sur 3 seulement est attaché correctement en voiture

L'IBSR a observé, en conditions réelles, la manière dont près de 2000 enfants étaient transportés en voiture¹. Il en ressort que seul 1 enfant sur 3 était correctement installé dans un siège-auto adéquat. Le pourcentage d'enfants pas du tout attachés reste à un niveau inacceptable: 1 enfant sur 5 !

l'IBSR en 2011 (10%) ! De plus, ce pourcentage est une sous-estimation de la réalité puisqu'il a été obtenu uniquement sur la base des enfants observés lorsque le conducteur acceptait de participer à l'enquête. En prenant aussi en compte les autres enfants, on arrive à un taux d'enfants non attachés de 19%, soit 1 sur 5 !

Certains facteurs peuvent fortement influencer l'utilisation correcte des sièges-autos, notamment:

• **L'âge des enfants**

Le pourcentage d'enfants pas attachés correctement est plus important aux âges transitoires dans l'utilisation des sièges-autos, à savoir vers 1 an, 3-4 ans et 8-10 ans. Dans la plupart des cas, les parents passent trop vite à un siège d'une catégorie supérieure. La situation inverse peut

aussi se produire, à savoir une utilisation trop prolongée d'un système. L'enfant est alors trop grand ou trop lourd pour le siège et est par conséquent moins bien protégé.

• **Le type de trajet**

La longueur et la fréquence du trajet ont une grande influence sur la bonne utilisation de sièges-autos. Les enquêteurs de l'IBSR ont observé un pourcentage plus élevé d'enfants correctement attachés (43%) lors de trajets non réguliers de type «fastfood» ou «loisir» que sur des trajets courts et réguliers (31%) de type «école» ou «supermarché».

• **Le lien de parenté entre enfant et conducteur**

Le pourcentage d'enfants correctement attachés est plus important lorsqu'il n'y a pas de lien de parenté avec le conduc-

• **Le port de la ceinture par le conducteur**

Comme dans d'autres domaines de la sécurité routière, les enfants sont fortement influencés par l'exemple venu des «plus grands». Ainsi 36% des enfants étaient correctement attachés dans les voitures dont le conducteur portait la ceinture contre 26% lorsqu'il ne l'avait pas bouclée.

• **Le lieu d'achat**

Le pourcentage d'enfants correctement installés est plus élevé lorsque le siège-auto a été acheté sur internet (47%) ou dans un magasin spécialisé (45%) que dans un supermarché (33%) ou en seconde main (29%). Dans un magasin spécialisé, les parents bénéficient d'un choix plus large et de conseils sur mesure qu'il est plus difficile d'obtenir en grande surface. Pour ce qui est d'Internet, il s'agit d'un moyen d'achat particulièrement prisé par les jeunes qui, en consommateurs avertis, chercheraient plus d'informations en vue de leurs achats en ligne.

Les principales difficultés rencontrées par les conducteurs lors de l'installation du siège-auto sont:

- dans 45% des cas, la complexité d'installation;
- dans 13% des cas, la mauvaise qualité du siège-auto (ou de certaines de ces composantes telles que les attaches);
- dans 11% des cas, un problème de fixation du siège-auto;
- dans 10% des cas, un réglage difficile des sangles ou du harnais.

Les principales raisons invoquées par les conducteurs pour expliquer l'utilisation incorrecte sont:

- dans 26% des cas, un manque d'attention (inattention, manque de temps, trajet de courte distance...);
- dans 25% des cas, le fait que l'enfant s'attache tout seul ou refuse de s'attacher correctement;
- dans 18% des cas, le confort de l'enfant (sangles moins serrées, vêtements épais).
- dans 9% des cas, l'ignorance du conducteur.

Conclusion

En dépit des nombreux efforts entrepris pour encourager les parents à transporter correctement leurs enfants (campagnes, augmentation de l'amende, contrôles renforcés), le pourcentage d'enfants pas attachés (correctement) est toujours aussi important qu'il y a quelques années.

Près de 90% des conducteurs interrogés lors de cette étude étaient pourtant certains d'avoir correctement installé leur(s) enfant(s), preuve qu'ils ont tendance à minimiser la mauvaise utilisation des sièges-autos ou n'en sont pas conscients. Tout un travail de sensibilisation reste donc nécessaire...

Il serait par ailleurs utile d'améliorer les aspects techniques et ergonomiques des sièges-autos afin de faciliter leur utilisation. L'IBSR est également favorable à l'obligation d'équiper tous les nouveaux modèles de voiture d'un système d'avertissement du non-bouclage de la ceinture à l'arrière (déjà d'application dans certaines voitures). Cette obligation n'est cependant possible que si une réglementation européenne est mise en place.

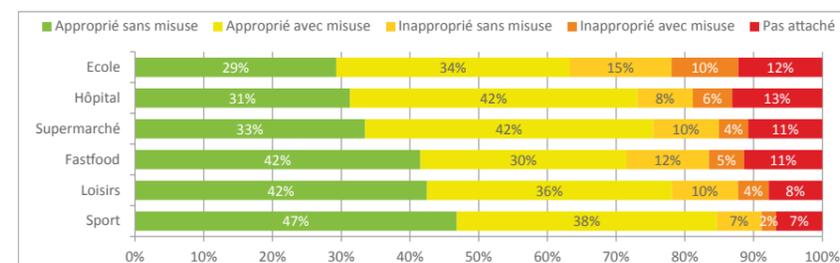
Benoît GODART

Des enquêteurs de l'IBSR ont observé, à divers endroits et moments de la journée et de la semaine, la manière dont 1.953 enfants de moins d'1,35m étaient transportés en voiture. Ils ont ensuite interrogé le conducteur afin de déterminer les facteurs pouvant influencer l'utilisation correcte de sièges-autos.

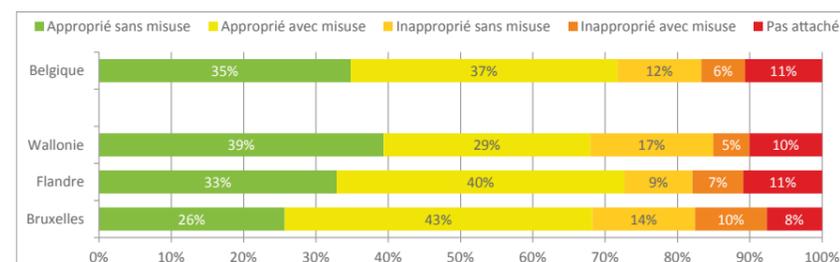
Principaux résultats

Au minimum 2 enfants sur 3 n'étaient pas correctement attachés. Cela comprend les enfants transportés dans un siège-auto approprié mais mal utilisé (37%), ceux transportés dans un siège-auto inapproprié (18%) et ceux qui n'étaient pas du tout attachés (11%). Le pourcentage d'enfants non-attachés n'a d'ailleurs pas évolué depuis la première enquête de

Pourcentage d'utilisation des systèmes de retenue en fonction du site d'observation

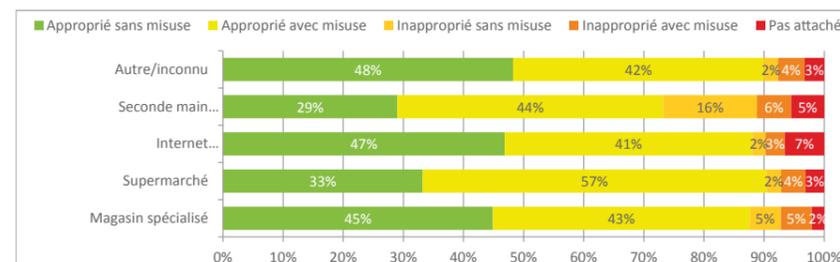


Distribution des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des systèmes de retenue



teur (48%) ou lorsque celui-ci est l'un des grands-parents (46%). Les parents, en revanche, sont plus laxistes (seulement 33% d'enfants bien attachés).

Pourcentage d'utilisation des systèmes de retenue en fonction du lieu d'achat



1. Roynard, M. (2015). «Les enfants sont-ils transportés en toute sécurité ? Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2014». Bruxelles, Belgique: IBSR - Centre de connaissance Sécurité Routière.



Le taux de port de la ceinture en nette augmentation

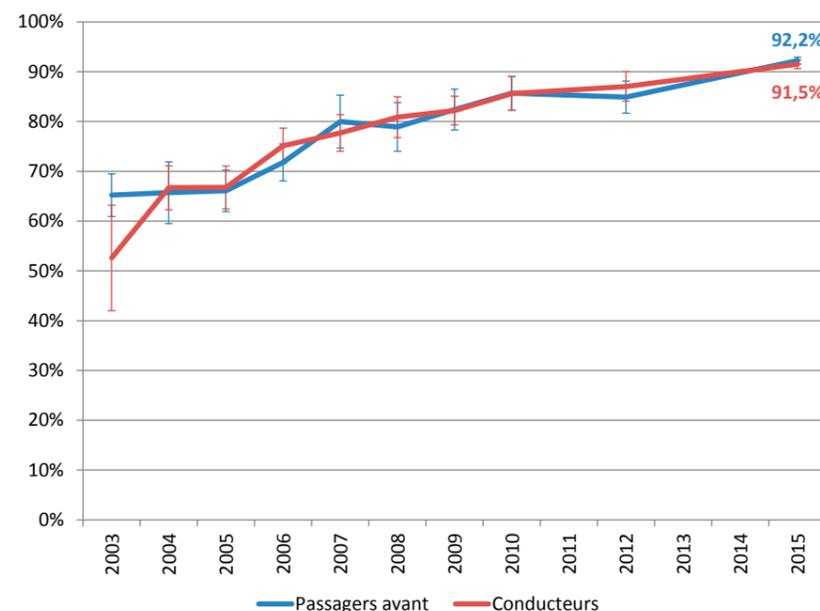
A l'occasion du 40^e anniversaire de l'obligation de boucler la ceinture à l'avant, l'IBSR a observé près de 120.000 conducteurs, passagers avant et, pour la première fois, passagers arrière. Résultat: le taux de port a bien progressé ces dernières années pour atteindre 91,7% à l'avant (contre 86,4% en 2012). A l'arrière, par contre, un Belge sur 7 néglige encore la ceinture. En collaboration avec l'IBSR, Volvo avait lancé une campagne pour convaincre les plus réticents de s'attacher.

Trois ans après la dernière mesure, l'IBSR a observé en conditions réelles le pourcentage de conducteurs et passagers qui portent leur ceinture tant à l'avant qu'à l'arrière. Ces comptages ont été réalisés dans 127 endroits sur près de 120.000 personnes à des moments différents de la semaine et de la journée.

Résultats généraux

Le taux de port de la ceinture franchit enfin la barre des 90% pour atteindre 91,5% chez les conducteurs (contre 87,0% en 2012) et 92,2% chez les passagers avant (contre 84,9% en 2012). Au total, le taux de port de la ceinture a augmenté de près de 40% ces 10 dernières années. Bref, s'il reste encore des récalcitrants, les campagnes de sensibilisation, les contrôles renforcés et la généralisation du bip sonore en cas de non-port de la ceinture semblent avoir porté leurs fruits.

Évolution du port de la ceinture en Belgique 2003 – 2015



A l'arrière, 85,5% des passagers bouclent leur ceinture (enfants compris). Aucune comparaison n'est possible dans la me-

sure où c'est la première fois que l'IBSR observe le taux de port pour les passagers arrière.



Résultats par Région

La Région où le taux de port de la ceinture a le plus progressé est Bruxelles (de 83,9% en 2012 à 94,7% en 2015), qui devient ainsi la Région où l'on s'attache le plus. Bien qu'elle enregistre aussi une hausse (de 82,5% en 2012 à 90,0% en 2015), la Wallonie reste à la traîne, y compris par rapport à la Flandre (de 89,2% en 2012 à 94,0% en 2015).

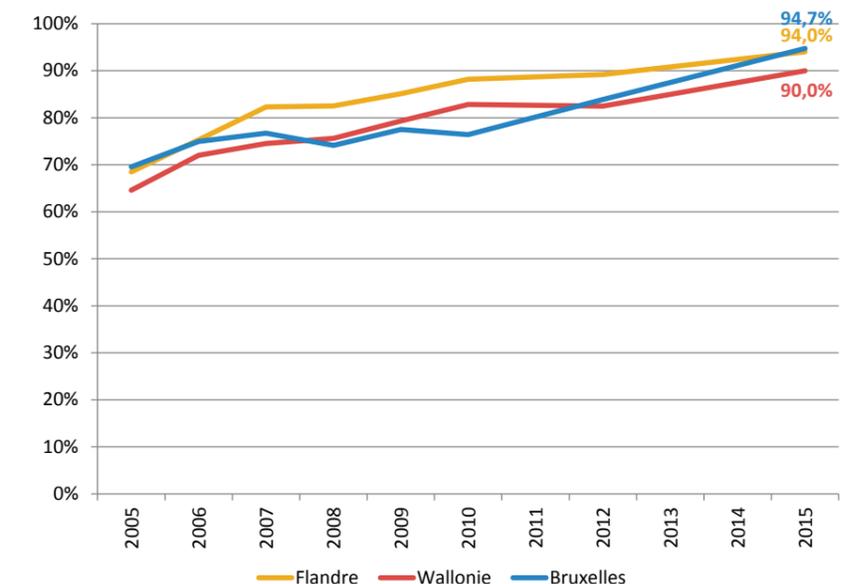
Résultats hommes/femmes

Indéniablement, les femmes sont meilleures élèves que les hommes, tant à l'avant qu'à l'arrière. L'écart le plus important est observé chez les passagers arrière: 80,0% des femmes portent la ceinture contre 69,0% chez les hommes. Chez les passagers avant aussi, les femmes sont plus attachées à leur ceinture: 93,5% contre 89,0% chez les hommes.

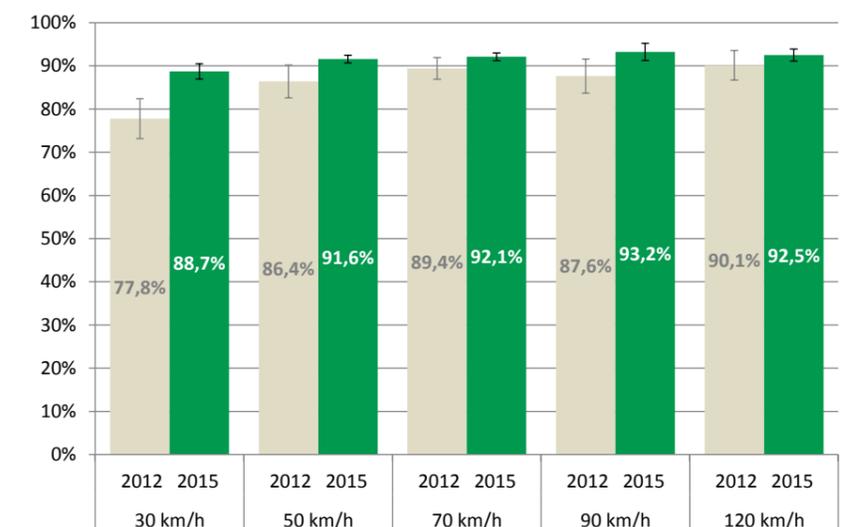
Résultats par régime de vitesse

Les progrès les plus nets ont été enregistrés sur les routes limitées à 30 km/h, où l'on est passé de 77,8% à 88,7% entre 2012 et 2015. Le taux de port a également augmenté sur les autres routes, mais dans une moindre mesure: de 86,4% à 91,6% sur les routes à 50 km/h, de 89,4% à 92,1% sur les routes à 70 km/h, de 87,6% à 93,2% sur celles à 90 km/h et de 90,1% à 92,5% sur celles à 120 km/h.

Evolution du port de la ceinture en fonction de la Région (occupants avant)



Evolution du taux de port de la ceinture en fonction du régime de vitesse (occupants avant)



La ceinture,
toujours et
partout !

FAITES
LE CLIC

Tant à l'avant
qu'à l'arrière !

WWW.FAITESLECLIC.BE



Campagne de Volvo

Afin de convaincre les derniers récalcitrants de boucler leur ceinture, Volvo a lancé une campagne intitulée «Faites le clic!». Celle-ci a duré jusqu'à la fin de l'année 2015. Pour la marque automobile, la participation à la campagne coule de source: «Volvo est synonyme de sécurité et a inventé la ceinture de sécurité à 3 points en 1959. Nous n'avons pas gardé cette invention pour nous et pouvons dès lors dire qu'il y a un peu de Volvo dans toutes les voitures sur la route» déclare Wim Maes, Managing Director de Volvo Car Belux.



Autocollants

Un grand autocollant incitant les visiteurs à «faire le clic» a été apposé sur la porte d'entrée de tous les concessionnaires Volvo.

«Accroche-rétroviseur»

Le rétroviseur intérieur de toute voiture qui passait chez un concessionnaire Volvo était décoré d'une petite plaquette rappelant le message de la campagne.

Dépliant

Un dépliant a été imprimé à l'occasion de

cette campagne, qui reprend quelques graphiques particulièrement explicites à propos de l'efficacité de la ceinture. Un exemple: un choc à 90 km/h sans ceinture équivaut à une chute du... 11^e étage d'un immeuble.

Site Internet et film

Un site a été spécialement conçu à l'occasion de la campagne: www.faitesleclic.be. Les personnes intéressées pouvaient y trouver une foule d'informations à propos de la ceinture, ainsi qu'un petit film d'animation de 50» qui rappelle que la ceinture est indispensable, y compris pour... les nounours.

Conclusion

Aujourd'hui, plus de 91% des gens s'attachent à l'avant d'une voiture, ce qui constitue un progrès remarquable par rapport à la dernière mesure. Il reste néanmoins une minorité de personnes réticentes à convaincre, en particulier chez les hommes et en Wallonie. Plus encore qu'une habitude, boucler sa ceinture doit devenir un véritable réflexe pour tout le monde, à l'avant comme à l'arrière. En cas d'accident, un simple clic peut, en effet, faire toute la différence: une étude de l'IBSR à propos des accidents mortels sur autoroute avait montré que près d'un conducteur sur 2 et plus de 7 passagers arrière sur 10 ne la portaient pas au moment du choc.

Benoit GODART
Quentin LEQUEUX

Loin de disparaître, l'IBSR se renforce

L'IBSR va se renforcer dans les prochains mois en changeant de forme. L'objectif est clair: positionner l'institut comme un centre de compétences et travailler comme prestataire de services pour le secteur public et privé. L'IBSR restera donc un partenaire incontournable dans le domaine de la sécurité routière à l'avenir.

Une «Société à finalité sociale»

La décision a été prise de créer une société à finalité sociale (SFS) qui prendra la forme d'une société coopérative à responsabilité limitée (SCRL). Elle aura une activité commerciale qui lui permettra de valoriser l'expertise des collaborateurs de l'IBSR. Cette SCRL fonctionnera comme un prestataire de services pour le sec-

teur public et privé avec, comme tâches, l'analyse des données, le baromètre de la sécurité routière, les mesures de comportement, des études approfondies sur des thèmes d'actualité, etc. Le nom de cette société n'est pas encore connu et il n'est d'ailleurs pas exclu que l'IBSR continue d'exister sous son appellation actuelle vu la notoriété de la marque.

Une «Fondation d'utilité publique»

La Ministre de la Mobilité a décidé de modifier la Commission Fédérale de Sécurité Routière (CFSR). C'était nécessaire vu le nouveau positionnement de l'IBSR, qui préside actuellement cette commission, et vu les changements de compétences à la suite de la 6^e réforme de l'Etat. Dans les faits, la Fondation fonctionnera comme un organe de concertation avec plusieurs

objectifs: promouvoir des mesures visant à accroître la prévention des accidents, garantir la participation de la société civile, définir le contenu des Etats Généraux de la Sécurité Routière, maintenir le dialogue avec les entités régionales, etc. Cette Fondation remplacera dans la pratique l'actuelle Commission Fédérale pour la Sécurité Routière.

En conclusion, l'IBSR continuera d'être un partenaire incontournable dans le domaine de la sécurité routière à l'avenir. Loin de disparaître, sa nouvelle structure vise à répondre au mieux aux conséquences de la 6^e réforme de l'Etat en agissant comme un prestataire de services dynamique et sérieux comme il l'a toujours fait jusqu'à maintenant. Ces changements permettront aussi de garantir un futur aux 120 collaborateurs de l'IBSR.

Benoit GODART



Eteindre en ville: sans danger?

Le 13 octobre dernier, l'IBSR a organisé un colloque consacré à l'éclairage public. En effet, de plus en plus de communes se posent la question de savoir s'il est possible d'éteindre à certaines heures sans mettre en péril la sécurité. Bon nombre d'aspects doivent être pris en compte pour pouvoir poser un choix fondé: sur le plan juridique, technique, psychologique, financier, écologique mais aussi au niveau de la sécurité objective et subjective. Pour ne rien arranger, les études scientifiques consacrées à l'impact de l'éclairage public sont souvent contradictoires.

La soixantaine de participants au colloque de l'IBSR consacré à l'éclairage public ont marqué un vif intérêt pour le sujet. Voici les principaux enseignements de ce colloque.

Situation globale

Lorsqu'ils envisagent l'extinction de l'éclairage public, les gestionnaires de voiries doivent tenir compte de la situation dans son ensemble. L'analyse de la situation ne doit pas se limiter à une seule rue mais concerner au moins le voisinage et s'inscrire dans le cadre d'une vision globale en matière d'éclairage public.

Par ailleurs, pour éviter les effets indésirables liés à l'extinction de l'éclairage public, il est presque toujours indispensable d'investir dans des aménagements d'in-

frastructure et autres. Lors du calcul du rendement financier potentiel, le coût de ces aménagements doit également être pris en compte.

Information

La pratique montre qu'il est essentiel qu'une décision aussi radicale rencontre un maximum d'adhésion sociale. La population doit donc être rapidement informée des intentions et du contexte dans lequel l'intervention a été prévue et doit pouvoir donner son avis. Si l'on attend de la population qu'elle adopte un nouveau comportement, il convient de la sensibiliser à cet égard.

Audit ?

Le fait de (faire) procéder à un audit ou à une inspection de sécurité routière afin de déterminer les éventuels problèmes et de développer des mesures adaptées pour éviter ces problèmes est à conseiller. Les communes restent toutefois responsables de la sécurité de leur réseau routier et doivent donc au moins tenter de détecter elles-mêmes les soucis potentiels. Pour ce faire, elles peuvent se baser sur un document contenant des directives leur permettant d'orienter leur analyse.

Un tel document peut être fourni par l'IBSR. Il ne s'agit toutefois pas d'une garantie de résultat. En effet, les directives actuelles ne sont pas toujours systématiquement appliquées. Ce type de

document ne peut pas non plus prévoir ni traiter tous les cas auxquels un inspecteur est confronté dans la pratique. Une analyse de qualité ne se limite d'ailleurs pas à l'application de directives. La qualité d'un audit ou d'une inspection en matière d'extinction de l'éclairage public dépend avant tout des connaissances et de l'expérience des inspecteurs qui édictent les règles.

Même en cas d'audit ou d'inspection, des problèmes inattendus de sécurité routière peuvent toujours se poser après extinction de l'éclairage public. Il est donc important d'évaluer la mesure dès sa mise en pratique et de la corriger si nécessaire.

Felix VANDEMEULEBROEK
Philip VANEEERDEWEGH



L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

Face à la conjoncture économique actuelle, les autorités compétentes recherchent différentes solutions pour tenter d'améliorer leur situation financière. L'extinction de l'éclairage public est une solution de plus en plus envisagée car elle permet une réduction rapide de la facture énergétique.

Mais à quel prix ? La suppression de l'éclairage a-t-elle des conséquences sur la sécurité routière ? La région flamande étant une grande partie de son réseau autoroutier depuis 2011 et ce, apparemment sans effets négatifs sur la sécurité routière mais ce constat est-il généralisable à toutes les voiries ?

Dans l'objectif d'identifier et de clarifier les enjeux actuels, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière organise un séminaire sur la thématique de l'éclairage public le mardi 13 octobre 2015 dans ses locaux.

Cette journée sera l'occasion de parler de l'expérience des créateurs. Ils pourront également donner des conseils à l'assemblée. Le programme vous donne un aperçu des différents points qui seront traités.

Ce séminaire s'adresse prioritairement aux décideurs politiques, aux autorités publiques, aux gestionnaires de voirie, et aux personnes amenées à travailler dans le domaine de la conception des espaces publics.

Une traduction simultanée est assurée vers le néerlandais et le français.

QUAND ?

Le mardi 13 octobre 2015 de 10h à 16h30. Accueil à partir de 9h30.

OÙ ?

Ce séminaire se tiendra à La maison de la sécurité routière (IBSR) Chaussée de Haecht 1405 1130 Haren (Bruxelles)



RoadSafety@Work



La sécurité routière:
un investissement rentable ... pour les entreprises aussi!
www.ibsr.be



IBSR

- Vous voulez limiter considérablement les sinistres au sein de votre parc de véhicules et les coûts qui y sont liés?
- Vous voulez éviter les absences de vos collaborateurs dues à un accident, un procès, un examen médical...?
- Vous en avez assez de la paperasserie administrative provoquée par les amendes et les dégâts occasionnés aux véhicules?
- Vous voulez limiter la perte de temps inévitable et les frais inhérents au suivi d'un accident de roulage?
- Vous voulez éviter que votre responsabilité ne soit engagée en raison de l'absence de mesures de prévention?
- Vous voulez éviter que l'image de votre entreprise ne souffre de la conduite inadaptée de votre personnel au volant?
- Vous voulez démontrer votre responsabilité sociétale auprès de vos clients, partenaires, fournisseurs?

Assurez-vous que vos collaborateurs ont toutes les cartes en main pour se lancer en toute sécurité sur la route. Pour y parvenir, nous vous proposons une solution sur mesure orientée autour de 6 axes:

- 1 Analyse du risque routier
- 2 Ateliers
- 3 Animations
- 4 Campagnes de sensibilisation
- 5 Inspections et audits des infrastructures routières
- 6 ISO 39001

Intéressé par cette offre ?

Alors, prenez contact avec l'un de nos collaborateurs via le 02/244 15 11 ou par e-mail à rsw@ibsr.be. Nous vous fournirons un devis détaillé et sur mesure.

La sécurité routière: un investissement rentable ... pour les entreprises aussi!

www.ibsr.be

LES CYCLISTES ET LE CODE



IBSR

Une brochure de plus de 40 pages qui explique les principales règles du code de la route s'appliquant aux cyclistes. Elle détaille également une série d'obligations valables pour les autres usagers de la route quand ils sont en présence de cyclistes. On y trouve par ailleurs des conseils de conduite préventive. € 4,5 - webshop.bivv.be/fr.