

VIA SECURA

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2^e TRIMESTRE 2014
NUMÉRO 90

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



Les conducteurs adhèrent-ils aux mesures répressives ?

- ✓ Les sanctions éducatives ont le vent en poupe
- ✓ Retour sur les changements du code de la route
- ✓ Alcool au volant : impact de la norme sociale

GO FOR ZERO

IBSR



DVD

Passeport vélo



Ce DVD est un outil pédagogique utile permettant aux enfants de recevoir une éducation au vélo, et ce de manière contemporaine. Ce film constitue le complément théorique nécessaire pour apprendre à rouler à vélo en rue.

à partir de 10 ans

Les personnages principaux Shakty, Hugo et Mister S prouvent que le vélo est un mode de transport sympa et pratique. Ils nous montrent les risques que les cyclistes courent en rue et nous expliquent comment on peut les maîtriser.

Le contenu du film peut être utilisé de deux manières:

- soit on regarde le film dans son ensemble
- soit on approfondit chaque thème au moyen du chapitre correspondant dans le manuel «Le vélo malin et sympa».



Sécurité Routière pour les jeunes cyclistes

Pour 15 euros seulement, vous recevez non seulement le DVD, mais également un petit livre reprenant l'intégralité du texte ainsi que la publication «Le vélo malin et sympa». En vente à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (www.ibsr.be ou 02/244.15.11).

IBSR

sommaire

BRÈVES	4
4 Le monde de la sécurité en un clin d'œil.	
STATISTIQUES	8
8 Quelques phénomènes marquants ressortent des statistiques 2012, dont certains apparaissent pour la première fois.	
10 L'année 2013 s'est clôturée sur une amélioration sensible de la sécurité sur les routes belges...	
11 ... mais le nombre de victimes et d'accidents au cours du 1 ^{er} trimestre 2014 est en augmentation. Une hausse notamment due aux conditions météo.	
ENQUÊTE	13
13 Comment se déplacent les enfants dans la circulation ? Dans quelle mesure se sentent-ils en sécurité ? Ces questions étaient au centre de l'enquête en ligne réalisée par l'IBSR et Karrewiet.	
14 Dans la dernière mesure d'attitudes de l'IBSR, un volet traite de la politique criminelle et de l'adhésion sociale aux mesures. En voici les principaux résultats.	
POLITIQUE PÉNALE	16
16 Compte rendu d'un contrôle effectué par la police de Malines auquel quelques formateurs du département Driver Improvement ont assisté.	
COMMUNICATION	18
18 Cette année, la campagne Bob d'été était axée sur la nécessité d'accentuer la désapprobation sociale vis-à-vis de l'alcool au volant.	
RÉGION WALLONNE	21
21 Retour sur la campagne « fatigue au volant » organisée en Wallonie.	
LÉGISLATION	22
22 Le 1 ^{er} mars, quelques nouveautés sont entrées en vigueur dans le code de la route. Certaines ont été abondamment relayées dans les médias, d'autres sont passées plus ou moins inaperçues.	
APTITUDE À LA CONDUITE	24
24 Il existe une tendance de plus en plus marquée à donner aux contrevenants routiers des peines éducatives, plutôt qu'une amende ou une déchéance du droit de conduire.	
COMPORTEMENT	26
26 L'IBSR a mené plusieurs études sur la distraction au volant, dont les résultats ne sont pas toujours rassurants.	
28 Vaut-il mieux augmenter le nombre de contrôles ou accentuer la norme sociale pour faire baisser le nombre d'accidents dus à l'alcool ?	

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: Marc BROECKAERT, Yvan CASTEELS, Emmanuelle DUPONT, Nathalie FOCANT, Eddy GILISSEN (photos), Benoît GODART, Michèle GUILLAUME, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOCKE, Ludo KLUPPELS, Alexandre LEFEBVRE, Catherine MARQUES-MIRANDA, Heike MARTENSEN, Uta MEESMANN, Nina NUYTENS, Anke PANNEELS, Liesje PAUWELS, Annelies SCHOETERS, Josiane VAN CAUWELAERT, Philip VANEERDEWEGH, Bénédicte VEREECKE, Bram VERLINDE.

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

Photo couverture: Jos Balcaen - copyright 2013: DSI Police Politie - all rights reserved www.polimagery.be

ISSN: 0755-9010

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

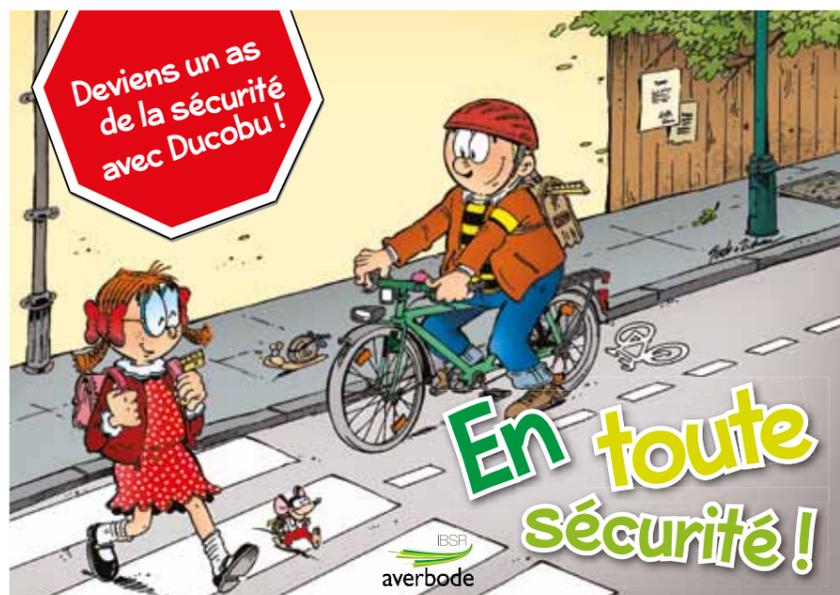


Deviens un as de la sécurité avec Ducobu !

Sous ce titre, l'IBSR propose, en collaboration avec le magazine Tremplin (éditions Averbode), un carnet de sécurité routière aux enfants de 10 à 12 ans.

48 pages de jeux, quiz, mots croisés, tests... sont proposés sur les thèmes de la sécurité à pied, à vélo, en voiture et en transports en commun. Abondamment illustré, ce carnet comporte en outre un calendrier d'anniversaire détachable où Ducobu, le héros de BD, donne un conseil pour chaque mois de l'année.

Disponible à l'IBSR (webshop.ibsr.be/fr) au prix de 6€ (frais de port compris).



70 tués chaque jour sur les routes européennes

Au total, 26.025 personnes sont mortes et 199.000 ont été blessées en 2013 dans des accidents de la route dans l'Union européenne, a relevé le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC). Cela représente une baisse de près de 18% depuis 2010, ce qui équivaut à une réduction annuelle moyenne de 6,2%. En Belgique, les estimations chiffrent le nombre de morts sur les routes à 720 pour l'année 2013, soit un recul de 14% par rapport à 2010 (entre-temps, les chiffres du baromètre de la sécurité routière de l'IBSR montrent des résultats moins positifs, voir p. 11). L'Union européenne avait initié en 2001 une action afin de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes jusqu'en 2010. Une nouvelle action a été mise en place afin de poursuivre les efforts en la matière d'ici 2020. Les 28 pays membres ont ainsi mis en place des mesures pour améliorer les conditions de sécurité sur les routes. La mortalité routière a baissé de 52% entre 2001 et 2013 en

Belgique. Elle entre ainsi dans la moyenne européenne chiffrée à -53%. L'Espagne enregistre la plus grande diminution entre 2001 et 2013 parmi les 28 pays membres de l'Union européenne, avec une baisse de 70%. Elle est suivie de la Lettonie (-68%) et de la Slovaquie (-64%). Au total, la mortalité routière a baissé de 50% dans 21 pays de l'union entre 2001 et 2013. L'ETSC classe les routes de Suède comme les plus sûres d'Europe. La Slovaquie a enregistré la diminution la plus importante du nombre de morts dans des accidents de la route entre 2010 et 2013, soit une baisse de 37%. L'Union européenne veut diminuer le nombre de blessés sur les routes de 35% entre 2015 et 2020. Une diminution moyenne annuelle de 6,7% est nécessaire afin d'atteindre les objectifs pour 2020, et ainsi diminuer de moitié le nombre de morts enregistrés sur les routes européennes en 2010.

Allemagne: gilet fluo obligatoire

Comme bon nombre de ses voisins européens, c'est au tour de l'Allemagne de rendre obligatoire le gilet fluo à bord des véhicules, et ce depuis le 1^{er} juillet pro-

chain. Il vient ainsi rejoindre la trousse de premiers secours et le triangle de danger parmi les équipements à ne pas oublier avant de démarrer Outre-Rhin. Il doit porter la norme EN471 et être placé à portée de main (boîte à gants) des conducteur et passagers.

Pour retrouver les principales informations réglementaires en vigueur dans les pays européens, il suffit de surfer sur le site de la Prévention routière en France.

www.preventionroutiere.asso.fr



Tous les chemins mènent à Rome

A priori, on pourrait penser que cette expression fait référence au réseau routier de l'Empire romain. En effet, dans la Rome antique, des bornes milliaires cylindriques de deux mètres de haut portaient le nom de leur constructeur ou commanditaire mais aussi les distances et directions jusqu'à Rome. Elles étaient disposées le long des voies rapides, à une distance d'un mille romain l'une de l'autre, soit environ tous les 1.460 mètres. Mais apparemment, l'origine de l'expression «Tous les chemins mènent à Rome» serait cependant plus récente. La phrase aurait été écrite pour la première fois par Alain de Lille, théologien français du 12^e siècle: «Mille routes conduisent depuis des siècles à Rome les hommes qui désirent rechercher le Seigneur de tout leur cœur.» Mais peu importe que le déplacement soit physique ou spirituel. Les chemins pour atteindre son but sont souvent semés d'embûches, certains plus longs, d'autres plus périlleux. Ce qui compte, c'est d'y arriver... en toute sécurité. Bonne route !



Sécurité dans la zone portuaire d'Anvers

Malgré les nombreux efforts consentis par les entreprises de la zone portuaire anversoise pour réduire le nombre d'accidents de travail, les accidents sur le chemin du travail continuent d'augmenter. Les cyclistes sont le plus largement touchés par ces accidents, ce qui se traduit par de longues incapacités de travail. Partant de

ce constat, la Régie portuaire communale d'Anvers a, en 2012, mis sur pied un projet en vue d'appréhender cette problématique. Huit organisations, dont l'IBSR, ont accepté de soutenir le projet et de signer une déclaration d'intention. Un groupe de travail composé de représentants de ces organisations a ensuite élaboré un plan global consistant en un programme d'action et une campagne de sensibilisation. Plusieurs actions ont été sélectionnées pour être mises en œuvre dans le cadre d'une première phase dont, entre autres, un site Internet sur lequel ont été placés des études et documents pertinents, une carte vélo de la zone portuaire, une formation et «coaching» en sécurité routière. Tant la Fondation flamande pour la Technique de la Circulation que l'IBSR proposent des formations en sécurité routière aux entreprises. Afin de mieux connaître les besoins spécifiques des entreprises de la zone portuaire, une séance d'information a été organisée à l'attention des coordinateurs mobilité et conseillers en prévention. Outre les formations dans le cadre de «RoadsafetyatWork», l'IBSR dispense aussi une formation axée sur la problématique de la sécurité des cyclistes sur les ponts et écluses.

www.roadsafetyatwork.be



Une étude de l'IBSR sur les risques dans le trafic

L'étude «@Risk» que l'IBSR a publiée fin juin calcule les risques de blessures graves ou mortelles auxquels sont exposés différents types d'usagers de la route. On y apprend

que les cyclistes (28 % des tués et blessés graves) sont exposés à un risque par kilomètre plus de 20 fois supérieur à celui d'un automobiliste. Les motocyclistes et cyclomotoristes (20 % des tués et blessés graves) sont exposés à un risque de 23 à 57 fois plus élevé que l'automobiliste moyen (selon que les blessés graves sont pris en considération ou pas). Les passagers de bus et de tram présentent le risque le plus faible sur la route, soit deux fois moins que celui de l'automobiliste. Les jeunes et les personnes âgées nécessitent également une attention particulière. Chez les jeunes, le risque accru est fortement lié au manque d'expérience, si bien que le risque maximal pour chaque mode de transport se situe au moment du début de l'utilisation d'un mode de déplacement donné (6-14 ans chez les piétons et les cyclistes; 15-17 ans chez les motocyclistes; 18-24 ans chez les automobilistes). Chez les personnes âgées, une augmentation nette du risque est observée pour tous les modes de transport chez les usagers de plus de 75 ans. Quelle que soit la manière dont une personne âgée (75 ans et plus) se déplace, le risque est au moins 3 fois plus élevé que la moyenne pour le mode de déplacement concerné. Ce qui montre que pour les personnes âgées, il n'est pas nécessairement plus sûr d'arrêter de conduire.



Un jeu pour les animateurs de jeunesse

La sécurité routière n'est pas une vaine notion pour les animateurs de jeunesse flamands. A l'automne 2013, l'association «Verenigen voor Verkeersveiligheid (VVV)» et l'IBSR, avec le soutien de l'assureur Ethias, ont lancé le projet «En sécurité sur les routes... avec les animateurs de jeunesse». Trois mois plus tard, la moitié des conseils de la jeunesse flamands proposaient cet outil d'accompagnement innovateur à leurs animateurs locaux. Plus de 5.000 moniteurs de groupes de jeunes cyclistes ou de piétons ont ainsi pu, de manière ludique, se frayer un chemin à travers les règles de circulation



spécifiques aux déplacements en groupe. L'objectif visé est donc largement dépassé. Le jeu «En sécurité sur les routes» place un groupe de cyclistes ou de promeneurs dans dix situations de trafic fictives. A gauche ou à droite sur la chaussée ? A deux de front ? Les moniteurs sont invités, de manière ludique, à faire un choix dans le respect du code de la route: on peut ou on ne peut pas ? Ce jeu conçu à l'initiative de VVV et de l'IBSR représente un outil d'encadrement à la mesure des milliers de jeunes qui s'investissent dans les anima-

tions de jeunesse. La connaissance des règles de circulation n'est pas un luxe pour ce groupe cible. Les groupes de jeunes se déplacent régulièrement sur les routes pour se rendre à la piscine ou dans les bois, enfourchent leur vélo pour rejoindre leur lieu de campement ou effectuent un parcours d'orientation. Ces conseils de la jeunesse permettent à l'IBSR d'atteindre directement 3.500 jeunes actifs au sein de leur propre association.

www.veiligopstap.be

Réhabilitation des chemins et sentiers

L'ASBL Sentiers.be lance son appel à projets pour la réhabilitation des chemins et sentiers via l'action «Rendez-vous sur les sentiers» 2014. L'idée est d'inciter toute personne qui le souhaite à former un groupe de bénévoles pour réhabiliter un chemin ou un sentier de sa région. Ceux-ci ont en effet de nombreux rôles: ils nous permettent de nous promener, mais aussi de relier les différents lieux de vie, que ce soit à pied, à cheval ou à vélo et en toute sécurité. Ils jouent aussi un rôle important en tant que zone de refuge pour la faune et la flore, mais aussi comme corridors dans le réseau écologique.

www.sentiers.be

Appareils de sampling autorisés

Depuis le 1^{er} juillet, les appareils de sampling pouvant détecter la présence d'alcool dans l'air font officiellement partie de l'arsenal d'outils des services de police. L'appareil indique si l'air expiré par le conducteur contient de l'alcool. Dans l'affirmative, il sera procédé au test d'haleine normal voire directement à l'analyse de l'haleine, qui déterminera alors de manière définitive et officielle si le conducteur a dépassé la limite légale du taux d'alcoolémie. En limitant le test d'haleine et l'analyse de l'haleine aux

conducteurs pour lesquels l'appareil de sampling a révélé la présence d'alcool dans l'air expiré, les contrôles seront réalisés de manière plus rapide et plus efficace. Pour rappel, plusieurs études de l'IBSR dont l'enquête nationale d'INSécurité routière indiquent que les Belges sont favorables à une augmentation du nombre de contrôles alcool. Or davantage de contrôles implique également la nécessité de mobiliser plus de policiers, ce qui n'est pas toujours possible, d'où la nécessité de disposer de matériel qui rend facile ces contrôles.

Comportements à risque sur autoroute



Selon une étude des comportements sur autoroute réalisée par l'observatoire Sanef à l'approche des grands départs en vacances, certains comportements à risque ont la vie dure. La société, qui exploite 1.900 des 9.000 km d'autoroute concédés en France, pointe plus particulièrement du doigt 5 comportements. Ainsi, un quart des automobilistes ne respecte pas les distances de sécurité. «C'est même le phénomène le plus inquiétant» selon un responsable de la Sanef. «Si un événement imprévu survient, il est quasiment impossible d'éviter l'accident». 36% des conducteurs roulent par ailleurs trop vite: plus d'un tiers des conducteurs roule au-delà de 130 km/h et même 3% dépassent les 150 km/h. Troisième comportement dangereux: un tiers des conducteurs n'utilisent pas leur clignotant alors que c'est le seul moyen de communication avec les autres conducteurs. A la quatrième place dans le classement de la Sanef, on trouve l'utilisation abusive de la voie du milieu.

37% des véhicules circulent sur la voie du milieu quand celle de droite est libre, un phénomène encore accentué la nuit. Enfin, gare aux chantiers: le personnel autoroutier est victime de deux accidents par semaine en moyenne en France. Pourtant, 37% des conducteurs ne respectent pas la vitesse dans les zones de chantier. Tout aussi inquiétant, 58% des véhicules ne respectent pas les distances de sécurité, contre un tiers en temps normal, et seulement 25% font usage de leur clignotant quand ils changent de voie.

Naissance de la «Maison de la sécurité routière»

Au mois de mars, l'IBSR a inauguré de tout nouveaux bâtiments, appelés dorénavant «Maison de la sécurité routière». Les collaborateurs de l'IBSR travaillent désormais dans des locaux neufs et lumineux, ce qui rend les conditions de travail et l'accueil des nombreux visiteurs plus agréables. Le fait de réunir enfin tous les collaborateurs dans un même bâtiment accroît la collaboration et la communication entre les différents piliers de l'IBSR, ce qui est un autre élément positif très important. La présence, sur les murs, de pictogrammes symbolisant les divers modes

de transport rappelle également que l'IBSR travaille pour et en partenariat avec tous les types d'utilisateurs. Toujours dans le registre symbolique, le vert omniprésent dans ce nouveau bâtiment est signe d'espoir qu'un jour, nous atteindrons les objectifs que nous nous sommes fixés. Pour nous accompagner sur ce chemin vers l'objectif de 2020, l'IBSR continuera de se mobiliser au quotidien afin d'apporter sa pierre à l'édifice de la réduction durable du nombre de victimes de la route.

www.ibsr.be

Espagne : Baisse de la mortalité routière en 2013

Avec un total de 1680 tués sur les routes espagnoles en 2013, l'Espagne enregistre une baisse de 12% de la mortalité routière par rapport à l'année précédente. Le nombre de décès a notamment diminué sur les routes interurbaines (-15%), plus qu'en ville (-2%). Et parmi les catégories d'utilisateurs, seuls les piétons enregistrent une hausse des décès (+2 tués). Il apparaît par ailleurs que le nombre de voitures en circulation a baissé d'1% et que le parc continue de vieillir: plus de la moitié des voitures ont 10 ans ou plus. Une situation

qui, selon la Dirección General de Tráfico (DGT), augmente le risque d'être tué ou gravement blessé. Les conducteurs aussi vieillissent: 13,6% des conducteurs ont 65 ans ou plus. Mais c'est en tant que piéton que le risque d'accident mortel est le plus élevé dans cette tranche d'âge. Enfin, la vitesse demeure un facteur déterminant, présent dans 22% des accidents mortels. L'Espagne qui compte 36 tués par million d'habitants alors que la moyenne européenne s'établit à 52, se classe à la 5^e place des pays de l'Union européenne en terme de mortalité routière. Et s'est engagée sur la bonne voie pour remplir d'ici 2020 l'ensemble des objectifs du programme européen d'action pour la sécurité routière.

Un P'tit Vélib parisien pour enfant

A Paris, les enfants aussi ont leurs Vélib'. Ils ne sont pas prévus pour être utilisés au milieu de la circulation automobile, mais comme dans la version pour adultes à laquelle ils ressemblent, ils sont en libre-service. Ce service de location de vélos, dénommé P'tit Vélib', est ouvert aux enfants de 2 à 8 ans. De la draisière pour les plus jeunes au modèle 20 pouces pour les enfants de 7 à 8 ans, en passant par les vélos de 12 et 16 pouces éventuellement équipés de roulettes, quatre modèles adaptés à la taille des enfants sont mis à la disposition des familles par la ville de Paris et ses partenaires dans certains jardins ou espaces piétonniers: au Jardin d'acclimatation, sur les berges de la Seine (Port du gros caillou, 7^e), au Bois de Boulogne, près du Canal de l'Ourcq et au Bois de Vincennes.



Statistiques d'accidents : les 7 tendances inquiétantes

Certaines problématiques ressortent de façon marquante des statistiques 2012 des accidents de la route. Si la majorité d'entre elles ne sont pas inédites, d'autres apparaissent pour la première fois. Toutes demandent une attention particulière de la part des différents acteurs en sécurité routière.

De plus en plus de seniors

Entre 2005 et 2012, le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans victimes de la route a augmenté de 12%, alors que le nombre de victimes diminue pour presque l'ensemble des autres groupes d'âge. Même en tenant compte du vieillissement de la population, il apparaît que les seniors sont les seuls à ne pas enregistrer une diminution du nombre de victimes de la route. Dans le cas des cyclistes, on observe même une hausse du nombre de seniors victimes (par 100.000 habitants). Peut-être cela est-il la conséquence d'une augmentation des déplacements effectués par les seniors, en particulier des déplacements effectués en vélo.



Pas de baisse pour les piétons, cyclistes et autocars

Contrairement aux autres types d'usagers, les indicateurs relatifs aux accidents impliquant un piéton, un cycliste ou un autocar/autobus n'enregistrent (quasi) pas de diminution par rapport à 2011: les nombres d'accidents et de victimes ne diminuent que de l'ordre de 3%, contre des diminutions supérieures à 8% pour les autres usagers. Le contraste en est encore plus marqué par rapport à 2005. Pour les piétons et autobus/autocars, les nombres d'accidents et de victimes diminuent de 4%, contre plus de 10% pour les autres usagers. Quant aux cyclistes, il s'agit du seul type d'usager en hausse par rapport à 2005: + 6,7% d'accidents corporels et + 6,2% de victimes. Le nombre de cyclistes tués se maintient heureusement à la baisse (- 4,2%). Une hausse des déplacements effectués selon ces trois modes de déplacement pourrait expliquer pourquoi ils n'enregistrent pas la même tendance baissière que les autres modes de déplacement.

Nombreux et dangereux accidents «seuls»

Les accidents n'impliquant qu'un seul usager de la route (ou accidents «seul») sont toujours très nombreux en 2012: ils représentent un quart des accidents corporels et un tiers des accidents mortels. Ils connaissent (toujours) une gravité des accidents plus importante que les autres types d'accidents: ils se soldent par 28 décès tous les 1.000 accidents, contre seulement 13 pour les accidents impliquant (au moins) deux usagers. Sans surprise, ces accidents sont très nombreux la nuit (plus d'un accident sur deux) et sur autoroute (44% des accidents). La probabilité de croiser quelqu'un est en effet plus faible de nuit, et une vitesse élevée (tant de nuit que sur autoroute) favorise la perte de contrôle du véhicule. Les accidents seuls sont aussi particulièrement nombreux pour les motards, les voitures, les hommes et les jeunes.

Dangereuses nuits

En 2012, le nombre de tués les nuits de week-end a fortement diminué (- 44 tués, soit -28%), à tel point que cette période compte désormais moins de tués par 100h que les journées de semaine et les journées de week-end. La gravité des accidents survenant durant cette période a également fortement diminué, cédant la place aux nuits de semaine comme période enregistrant les accidents les plus graves. Néanmoins, l'écart de gravité reste grand entre, d'une part, les

nuits de semaine et de week-end (environ 30 tués tous les 1.000 accidents), et, d'autre part, les journées de semaine et de week-end (moins de 20 tués pour 1.000 accidents). De plus, au regard des kilomètres parcourus, le risque de décès reste toujours le plus élevé durant les nuits (9% des kilomètres sont parcourus durant cette période, mais 25% des décès y sont enregistrés), et en particulier les nuits de week-end. Une moindre luminosité, de plus grandes vitesses pratiquées, une consommation d'alcool plus fréquente et une plus grande présence de la fatigue durant cette période expliquent, entres autres, cette situation.

Sur-risque d'accident causé par l'alcool

Le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident corporel et conduisant sous influence d'alcool n'a pas bougé par rapport à l'année passée: un conducteur accidenté sur 10 dépasse la limite légale autorisée de 0,5‰. Près de 90% de ces conducteurs atteignent même une alcoolémie supérieure à 0,8‰. Au total, près d'un tué sur 16 dans les accidents de la route l'a été dans un accident impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool. Le record de conduite sous influence dans les accidents est atteint par les conducteurs de voiture, qui sont 12% au-delà de l'alcoolémie tolérée. Le pourcentage d'automobilistes sous influence en dehors de tout accident n'est pourtant que de 2,4%, preuve de la hausse de risque d'accident engendrée par la consommation excessive d'alcool. Le pourcentage d'automobilistes sous influence est le plus élevé

durant le week-end, et surtout durant les nuits de week-end où près d'un conducteur accidenté sur deux conduisait en ayant bu. L'alcool engendre une hausse particulièrement importante du risque d'accident pour les jeunes: le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool dans les accidents est en effet plus élevé pour eux que pour les conducteurs expérimentés, alors qu'ils ne prennent pas plus souvent le volant en ayant bu.

Surreprésentation des jeunes

En relativisant le nombre de victimes de la route par la taille de la population, il apparaît que la route est particulièrement meurtrière pour les adolescents et les jeunes adultes. A titre d'exemple, les 16-24 ans représentent 11% de la population belge, mais comptent pour 24% des blessés et 19% des tués dans les accidents de circulation. La route est d'ailleurs la première cause de mortalité entre 15 et 24. Les chiffres de la police indiquent cependant que la surreprésentation au regard de la population s'observe au-delà de 24 ans, jusqu'au début de la trentaine environ. Heureusement, c'est pour ces groupes d'âge jeunes que la situation s'améliore le plus entre 2005 et 2012 (leur forte surreprésentation leur offre, en fait, un beau potentiel d'amélioration). La sur-implication des jeunes dans les accidents ressort de façon tout aussi marquante lorsque l'on prend en compte leur part dans le trafic. Quelle que soit la période de la semaine, les jeunes automobilistes en sont effet bien trop nombreux à être impliqués dans un accident mortel au

regard de la part qu'ils représentent parmi l'ensemble des conducteurs au volant à ce moment-là. Cette surreprésentation de jeunes dans les accidents mortels est très prononcée les nuits et les nuits de week-end en particulier: alors qu'ils représentent 21% des automobilistes sur la route durant cette période, les jeunes (18-25 ans) comptent pour 35% des automobilistes impliqués dans un accident mortel. Les raisons de la surreprésentation des jeunes dans les accidents sont multiples et complexes. Citons notamment leur moindre expérience en conduite et la spécificité de leurs déplacements (plus souvent dans un contexte festif que les adultes).

Surreprésentation des hommes

Comme les jeunes, les hommes sont sur-représentés parmi les victimes de la route lorsque l'on prend en compte le nombre qu'ils sont dans la population belge: ils représentent 49% de la population, mais ils comptent pour 57% des victimes et 77% des tués. De même, les hommes sont beaucoup trop nombreux parmi les automobilistes impliqués dans un accident mortel que ce que ne laisse attendre la part qu'ils représentent parmi les automobilistes au volant. C'est durant les nuits de week-end que leur surreprésentation est la plus forte: il y a 65% d'hommes parmi les automobilistes au volant, mais on compte 85% d'hommes parmi les automobilistes impliqués dans un accident mortel.

Benoit GODART

Le nombre de tués sur les routes en baisse de 6,5% en 2013...

L'année 2013 s'est clôturée sur une amélioration sensible de la sécurité sur les routes belges: le nombre de tués sur place est en baisse de 6,5% et le nombre d'accidents corporels suit exactement la même tendance.

Le baromètre de la sécurité routière de l'IBSR donne, trimestriellement, un aperçu du nombre d'accidents de la route avec dommages corporels. Il fournit également le nombre de victimes (tués sur place et blessés) causés par ces accidents.

Plancher historique

Entre 2012 et 2013, le nombre de tués sur place a baissé de 6,5% (de 672 à 628, soit 44 vies sauvées), le nombre de blessés de 5,8% (de 56.451 à 53.184) et le nombre d'accidents corporels de 6,5% (de 44.359 à 41.471). Tous les indicateurs affichent une valeur minimale record.

Evolution, entre 2012 et 2013, du nombre d'accidents corporels et de victimes enregistrés, Belgique

	2012	2013	Evolution 2012-2013	Evolution 2012-2013 %
Accidents corporels	44359	41471	- 2888	- 6,5%
Total victimes	57123	53812	- 3311	- 5,8%
Tués sur place	672	628	- 44	- 6,5%
Blessés	56451	53184	- 3267	- 5,8%

Source : WPR et CGOP/B – Infographie : IBSR

Au nombre de tués sur place, il faut ajouter les personnes décédées de leurs blessures dans les 30 jours suivant l'accident pour obtenir le nombre définitif de tués sur nos routes. Selon nos estimations, ce nombre devrait s'élever en 2013 à environ 720 (contre 767 en 2012). La tendance dessinée place ainsi la Belgique en bonne voie pour atteindre en 2015 l'objectif de 630 décédés 30 jours (et 420 en 2020).

Forte diminution du nombre de tués sur place en Région wallonne

La diminution du nombre d'accidents corporels observée au niveau fédéral est partagée par l'ensemble des régions : - 7,7% en Région de Bruxelles-Capitale, - 6,7% en Région flamande et - 5,7% en Région wallonne. Pour chacune des Régions, le nombre d'accidents n'a jamais été aussi bas.

Par contre, les résultats sont très différents en ce qui concerne l'évolution du nombre de tués sur place.

La plus forte baisse est enregistrée en Région wallonne. La Wallonie compte en effet 34 tués de moins qu'en 2012 (288 au lieu de 322), alors que la baisse totale enregistrée au niveau fédéral est de 44 tués. Avec 21 tués sur place pour l'ensemble de l'année 2013, la Région bruxelloise reste dans la fourchette du nombre de tués qu'elle connaît depuis plusieurs années maintenant. Elle n'enregistre qu'un tué de

plus qu'en 2012. Enfin, 2013 est une année de stagnation de la mortalité routière en Région flamande. Celle-ci enregistre 4 tués de moins qu'en 2012. Le contraste est important avec la baisse de 69 tués sur place observée entre 2011 et 2012.

Tendances en fonction du type d'usager

La diminution du nombre d'accidents corporels est généralisée à tous les types d'usagers. En revanche, pour ce qui est du nombre de tués sur place, un seul type d'usager enregistre une baisse: il s'agit des tués dans les accidents impliquant un poids lourd, qui passent de 106 en 2012 à 83 en 2013, soit une importante diminution de 23 tués. Le nombre de tués sur place parmi les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes reste stable. Du côté des nouvelles moins positives, il faut malheureusement déplorer une augmentation du nombre de tués parmi les motocyclistes (+ 7 tués) et parmi les occupants de camionnettes (+ 4 tués). Si la hausse n'est pas inquiétante pour les motocyclistes (le nombre de tués reste bas au regard des années antérieures à 2011), celle relative aux tués dans les accidents de camionnettes l'est un peu plus: cela fait en effet deux ans consécutifs que le nombre de tués sur place augmente, passant de 69 en 2011 à 75 aujourd'hui.

Benoit GODART

L'ensemble du baromètre 2013 et les graphiques qui l'illustrent peuvent être consultés sur www.ibsr.be.

... mais en augmentation de 3,7% au 1^{er} trimestre 2014

L'année 2014 a mal débuté: le nombre de victimes et d'accidents au cours du 1^{er} trimestre est en augmentation par rapport au 1^{er} trimestre 2013. Cette hausse pourrait partiellement être imputable aux conditions météo beaucoup plus clémentes qui ont incité plus d'usagers vulnérables à prendre la route.

Fortes hausses

Tant le nombre d'accidents corporels que le nombre de victimes sont en forte hausse. Par rapport au 1^{er} trimestre 2013, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 14,8%, le nombre de blessés de 13,6% et le nombre de tués sur place de 3,7%.

Cette forte hausse doit toutefois être considérée en regard de la baisse exceptionnelle observée au cours du 1^{er} trimestre 2013.

Nombre d'accidents corporels et de victimes enregistrés durant le 1^{er} trimestre, évolutions 2012-2014 et 2013-2014, Belgique

	2012	2013	2014	Evolution 2012-2014	Evolution 2012-2014 (en %)	Evolution 2013-2014	Evolution 2013-2014 (en %)
Accidents corporels	10 156	8672	9954	- 202	- 2%	+ 1282	+ 14,8%
Total victimes	13.024	11.185	12690	- 334	- 3%	+ 1505	+ 13,5%
Tués sur place	149	136	141	- 8	- 5%	+ 5	+ 3,7%
Blessés	12.875	11.049	12549	- 326	- 3%	+ 1500	+ 13,6%

Source : WPR et CGOP/B – Infographie : IBSR

Vu les résultats particulièrement positifs du 1^{er} trimestre 2013, il est également opportun de procéder à une comparaison avec le 1^{er} trimestre 2012. Par rapport à il y a deux ans, les baisses ne sont pas spectaculaires. Le nombre d'accidents corporels recensés au 1^{er} trimestre 2014 n'a baissé que de 2% par rapport au 1^{er} trimestre 2012. Pour ce qui concerne le nombre de tués, la baisse est de 5%, alors que pour les blessés elle est de 3%.

La France a publié ses statistiques d'accidents jusqu'au mois de mars inclus, l'Allemagne jusqu'au mois de février compris. Là non plus, les évolutions ne sont pas positives. Leurs résultats sont très proches de ceux enregistrés en Belgique.

Moins négatifs en Wallonie

L'augmentation du nombre d'accidents corporels à l'échelon national concerne toutes les Régions, même si elle est légè-

rement en dessous de la moyenne belge en Wallonie. La hausse la plus importante concerne la Région de Bruxelles-Capitale avec + 21,3%. Cette tendance à la hausse s'observe également dans 9 des 10 provinces et est la plus prononcée en province d'Anvers (+ 24,1%). Seule la province de Luxembourg connaît une baisse, certes légère (- 3,7%), du nombre d'accidents corporels.

Concernant le nombre de tués sur place, nous observons d'importantes différences entre les Régions. L'augmentation du nombre de tués à l'échelon national (+ 5) est due exclusivement à l'augmentation en Région flamande (+ 13 tués). La hausse est la plus prononcée dans les provinces du Limbourg (+ 14) et d'Anvers (+ 10) et est contrebalancée par la province du Brabant flamand (- 11). Par contre, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale enregistrent chacune - 4 tués sur place. La seule hausse observée en Région wallonne concerne la province de Luxembourg (+ 7). Alors que la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale connaissent le nombre de tués le plus bas jamais enregistré, le nombre de tués en Région flamande est plus élevé qu'au 1^{er} trimestre des deux années précédentes.

Avec + 20,7%, le nombre de blessés connaît, quant à lui, une forte augmentation en Région de Bruxelles-Capitale. Les augmentations observées en Région flamande (+ 13,7%) et en Région wallonne (+ 11,4%) sont proches de la moyenne nationale.

Accidents en hausse pour les usagers vulnérables

La hausse des nombres d'accidents corporels et de tués concerne principalement les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes). Parmi les sept catégories d'usagers analysées dans ce baromètre de la sécurité routière¹, seules deux, à savoir les poids lourds (- 5,7%) et les camionnettes (- 1,4%) enregistrent une faible baisse du nombre d'accidents corporels par rapport au 1^{er} trimestre 2013. Les évolutions au sein des autres catégories d'usagers varient: stagnation chez les piétons (+ 0,6%), légère hausse chez les automobilistes (+ 2,3%) et très forte hausse chez les cyclistes (+ 21,7%) et les motocyclistes (+ 52,3%). Cette forte hausse parmi les motocyclistes concerne surtout la Région flamande (+ 69,3%).

Vu le nombre relativement faible de tués parmi la plupart des catégories d'usagers, cette donnée présente une évolution très variable et donc parfois peu significative. Les chiffres doivent dès lors être interprétés avec une certaine réserve. Malgré la baisse du nombre d'accidents corporels impliquant des poids lourds, ces accidents ont enregistré 13 tués de plus qu'au 1^{er} trimestre 2013². Viennent ensuite les motocyclistes (+ 5 tués sur place). De fortes diminutions du nombre de tués sont observées dans les accidents impliquant une camionnette (- 9) ou une voiture (- 8).

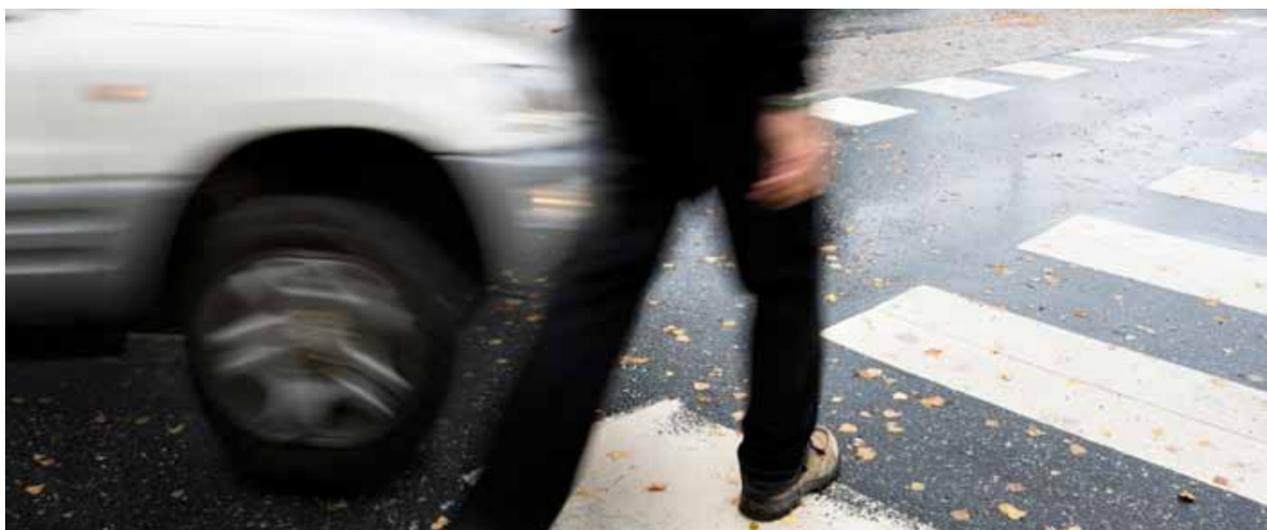
Les conditions météo comme explication partielle ?

La forte hausse du nombre d'accidents corporels et de victimes pourrait partiellement

être imputable aux importants écarts météorologiques observés entre les trois premiers mois de 2013 et les trois premiers mois de 2014.

Alors qu'en 2013, les mauvaises conditions météo des mois de janvier, février et mars ne favorisaient pas les déplacements (principalement des usagers vulnérables), les mois de février et mars 2014 se sont avérés extrêmement propices aux déplacements (au vu des normes hivernales). Sur les 90 premiers jours de 2013, pas moins de 50 ont connu des températures négatives (dont 16 de gel continu en journée) et 51 ont enregistré des précipitations (dont 35 de neige). En 2014, cette même période n'a enregistré que 4 jours de gel et 1 jour de neige.

Benoît GODART



1. Cette édition du baromètre est la première à fournir également des informations sur la sécurité routière des occupants de voiture.

2 La forte augmentation du nombre de tués sur place dans les accidents impliquant des poids lourds et les accidents se produisant les nuits de week-end est due notamment au grave accident survenu la nuit du samedi 8 mars sur la E314 à hauteur de Zonhoven (Limbourg). Lors de cet accident, une voiture est entrée en collision avec un camion-citerne, provoquant le décès sur place des 7 occupants de la voiture.

Les enfants dans le trafic

Comment se déplacent les enfants dans la circulation ? Dans quelle mesure se sentent-ils en sécurité ? Ces questions étaient au centre de l'enquête en ligne réalisée par le bureau d'études IPSOS à la demande de l'IBSR et de Karrewiet, le journal pour les jeunes diffusé sur Ketnet.

Cette étude menée auprès de plus de 400 enfants âgés de 9 à 12 ans de Flandre et de Bruxelles se penche sur l'usage des différents modes de transport (voiture, vélo, marche à pied, transports en commun), le sentiment de sécurité suivant le mode de transport utilisé ainsi que les mesures de sécurité prises en voiture, à vélo et à pied. A chaque fois, les différences de comportement selon l'âge, le sexe, le degré d'urbanisation et la distance entre le domicile et l'école sont analysées de manière détaillée.

Résultats

Comment se déplacent les enfants dans la circulation ?

La voiture s'avère être le moyen de transport le plus utilisé (82%) tant en ville qu'à la campagne, devant le vélo avec un pourcentage de 60%. 37% des enfants se déplacent à pied dans la circulation. Plus remarquable encore: 86% des enfants interrogés n'ont encore jamais emprunté les transports en commun. Cela s'explique par le manque de disponibilité des transports en commun: le manque d'arrêts de bus dans les environs et le fait que les enfants ne savent pas à quel endroit précis ils doivent descendre.

Comment les parents accompagnent-ils leurs enfants dans la circulation ?

Chez les enfants circulant à vélo, à pied ou en transports en commun, ils sont autant à se déplacer seuls ou accompagnés. 37% des enfants roulent à vélo seuls et 24% se déplacent parfois seuls à pied. Il est frappant de constater que l'indépendance dans les déplacements croît avec les années: 54% des enfants de 12 ans roulent à vélo seuls et 21% des enfants de 12 ans voyagent en transport en commun sans être accompagnés. Il est assez surprenant que le degré d'urbanisation n'ait pas d'influence sur le fait que les enfants puissent se déplacer seuls ou non dans la circulation. D'après le sondage, seule une minorité d'entre eux (35%) a la permission de rouler à vélo dans le noir et une majorité (73%) peut se déplacer à bicyclette par temps de pluie. En outre, les parents sont aussi réticents à l'idée que leurs enfants empruntent à vélo des rues où la circulation est dense, essentiellement en raison des dangers sur la route.

Dans quelle mesure les enfants se sentent-ils en sécurité dans la circulation ?

La voiture est considérée comme le moyen de transport le plus sûr, tant par les enfants qui se déplacent en voiture que par ceux qui ne le font jamais. 50% des enfants estiment que le vélo est un moyen de transport peu sûr, ce qui constitue un résultat étonnant. 49% des filles et 52% des enfants issus des milieux urbains ne se sentent pas en sécurité à vélo. De manière générale, les enfants sont nombreux à penser qu'il est plus sûr de se déplacer à pied dans la circulation qu'à vélo.

Quelles mesures de sécurité les enfants prennent-ils dans la circulation ?

Les enfants portent presque toujours la ceinture aussi bien à l'avant (98%) qu'à l'arrière (93%). A vélo, c'est une toute autre histoire ! 50% des enfants ne portent jamais de casque vélo. Principal motif invoqué: ils ne trouvent pas ça cool. Globalement, nous remarquons aussi que l'on porte moins souvent d'équipement fluo lorsque l'on circule en ville (21%) et que le port d'équipement fluo diminue avec l'âge. Ainsi, 20% des enfants de 12 ans ne portent jamais de fluo dans la circulation.

Quid de l'utilisation du GSM et du baladeur MP3 par les enfants dans la circulation ?

Plus de la moitié des enfants (55%) ont un GSM mais ne l'utilisent que rarement sur leur vélo parce qu'ils estiment pour la plupart que c'est dangereux et que leurs parents le leur interdisent. 5% des enfants décrochent leur GSM et continuent de rouler à vélo. 40% des enfants s'arrêtent pour répondre à leur GSM. Ils regardent leur SMS une fois qu'ils sont arrivés ou s'arrêtent pour le lire. Peu d'enfants écoutent de la musique pendant qu'ils se promènent à pied (18%) et à vélo (8%). Cela s'explique surtout par le fait que leurs parents ne les autorisent pas à le faire ou qu'ils trouvent eux-mêmes cela trop dangereux. Enfin, lorsqu'ils écoutent de la musique à vélo ou à pied, les enfants mettent le volume sur normal voire assez fort.

Benoît GODART
Bram VERLINDE

Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures

Tous les 3 ans, l'IBSR effectue des sondages à grande échelle afin de suivre les attitudes des conducteurs à l'égard des thèmes majeurs de la sécurité routière. Dans la mesure d'attitudes 2012 effectuée par l'IBSR, un volet traite de la politique criminelle et de l'adhésion sociale aux mesures. En voici les principaux résultats...

Politique criminelle

Risque subjectif de se faire contrôler

Les automobilistes belges pensent que c'est dans le domaine de la vitesse que le risque de contrôle est le plus grand lors d'un trajet ordinaire en voiture. 33% des conducteurs sont d'avis que ce risque est (très) élevé. Par ailleurs, 18% des conducteurs pensent que le risque de contrôle du port de la ceinture est (très) élevé. Les automobilistes sont nettement moins nombreux (chaque fois environ 7%) à évaluer de cette manière le risque de contrôle relatif à la conduite sous influence d'alcool ou de drogues.

Il est très frappant de constater que les automobilistes flamands sont nettement



plus nombreux (43%) à juger le risque de contrôle de vitesse comme élevé ou très élevé par rapport aux automobilistes wallons ou bruxellois (15% pour l'un et l'autre, tout comme en 2009). Une évolution intéressante par rapport à 2009 se dessine en matière d'évaluation subjective du risque de contrôle du port de la ceinture. En Wallonie et à Bruxelles, cette perception a fortement augmenté entre 2009 et 2012, tandis qu'elle a légèrement diminué en Flandre (Wallonie: de 10 à 32%; Bruxelles: de 12 à 30%; Flandre: de 18 à 11%).

Evolution des contrôles d'alcoolémie

Environ la moitié des conducteurs (46%) sont d'avis que le nombre de contrôles d'alcoolémie a augmenté au cours de l'année précédente. Les Bruxellois surtout (60%), suivis des Wallons (50%) et, en dernier lieu, des Flamands (39%), ont l'impression que le nombre de contrôles d'alcoolémie a augmenté l'année précédente.

Risque d'être sanctionné

Les automobilistes belges évaluent le risque de se faire sanctionner après une infraction constatée comme plutôt élevé. 64% des personnes interrogées estiment que le risque de sanction est (très) élevé. 13% pensent que le risque de se voir effectivement sanctionner pour une infraction constatée est faible, voire très faible.

Les Flamands (70%) évaluent plus souvent comme (très) élevé le risque de se faire sanctionner après une infraction constatée que les conducteurs wallons (58%) et bruxellois (54%). En outre, les 39-49 ans (68%) sont plus nombreux que les 63 ans

et plus (57%) à penser que le risque de se faire sanctionner est (très) élevé.

Risque objectif de se faire contrôler

27% des conducteurs déclarent avoir été arrêtés par la police pour un contrôle au moins une fois au cours des 12 derniers mois. 14% des personnes interrogées déclarent avoir été, une ou plusieurs fois au cours des 12 derniers mois, soumis par la police à un test d'haleine. En 2009, cette proportion était de 12% des conducteurs, contre 7% en 2006. Le pourcentage de conducteurs qui déclarent ne jamais avoir été contrôlés en matière d'alcoolémie au cours des 12 derniers mois a légèrement diminué au fil des années (2006: 92%; 2009: 88%; 2012: 86%).

Amendes pour une infraction

En comparaison avec 2009 et 2006, nous observons une augmentation significative du nombre de conducteurs qui ont dû s'acquitter d'une amende pour infraction de roulage (2012: 34%; 2009: 25%; 2006: 22%). 25% déclarent avoir reçu des amendes pour excès de vitesse et 11% pour mauvais stationnement ou stationnement gênant. À peine 1% des personnes interrogées rapportent des amendes pour non-port de la ceinture, alors que moins de 1% déclarent avoir été sanctionnés pour chacun des autres motifs proposés, tels que la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, l'utilisation du GSM au volant ou le transport d'enfants mal attachés.

Adhésion sociale

Règles plus strictes

Les conducteurs belges pensent que ce sont principalement les règles en matière de drogues (89% des personnes interrogées) et d'alcool (78% des personnes interrogées) au volant qui devraient être plus strictes. En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et surtout la vitesse, l'adhésion à un durcissement des règles est beaucoup moins importante (ceinture: 59%; vitesse: 53%).

Les femmes sont nettement plus souvent d'avis que les hommes que les règles devraient être renforcées. Du reste, on constate que, quel que soit le type d'infraction, c'est auprès du groupe d'âge le plus jeune (18-29 ans) que l'adhésion sociale au renforcement des règles est la plus faible.

Intensification des contrôles

Les conducteurs belges sont d'avis que la conduite sous l'influence de drogues (68%) et la conduite sous l'influence d'alcool (58%), surtout, sont insuffisamment contrôlées. 51% des personnes interrogées pensent que le port de la ceinture devrait être davantage contrôlé.

Sanctions plus strictes

L'adhésion sociale à des sanctions plus strictes la plus importante concerne la conduite sous influence d'alcool ou de drogues. Seuls 5% des personnes interrogées pensent que les sanctions actuelles

en matière de drogues sont trop lourdes, et 10% partagent cet avis concernant l'alcool. La part des conducteurs qui jugent trop sévères les sanctions pour le non-port de la ceinture et les excès de vitesse est clairement plus élevée (ceinture: 27%; vitesse: 33%).

Mesures potentielles

Nous avons aussi demandé aux personnes interrogées de donner leur avis sur trois mesures potentielles: le permis à points, l'alcolock pour les récidivistes et la tolérance zéro (0,0%) pour les conducteurs débutants.

De ces trois mesures, c'est la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants qui remporte la plus grande adhésion: 79% des conducteurs y sont favorables. 77% des conducteurs sont d'avis que les conducteurs qui ont déjà été contrôlés positifs plus d'une fois lors d'un test d'alcoolémie devraient être obligés d'installer un éthylotest antidémarrage. Un peu moins de la moitié des personnes interrogées sont favorables à l'introduction du permis à points (49%).

L'adhésion sociale à un permis à points est significativement plus importante en Flandre (54%) qu'à Bruxelles (37%) et en Wallonie (40%).

Mesures de sécurité routière

Les automobilistes belges sont d'avis que ce sont surtout des aménagements routiers sûrs qui pourraient les aider à rouler en toute sécurité (75%), suivis par des contrôles de police (71%), de lourdes amendes (65%),

des radars automatiques (65%), des campagnes de sensibilisation (55%) et des messages sur les accidents (54%).

Conclusion

L'IBSR plaide en faveur de plus de recherche dans les domaines suivants:

- la poursuite des mesures d'attitudes de manière générale et plus spécifiquement dans le domaine de la politique criminelle et de l'adhésion sociale aux mesures;
- l'élargissement des données objectives complémentaires relatives au risque objectif de se faire contrôler, sur la base des données de la police;
- une étude plus approfondie de la relation entre les risques subjectif et objectif de se faire contrôler et de leur influence relative sur le comportement en matière de sécurité routière;
- une analyse plus détaillée du risque objectif de se faire contrôler: lien entre les caractéristiques des conducteurs et les caractéristiques des contrôles (lieu et moment du contrôle);
- l'élargissement des connaissances sur les effets de certaines mesures, comme, par exemple, l'impact de la lourdeur de la peine ou celui des différents types de contrôle (radars automatiques, radars tronçons, contrôles mobiles par la police).

Uta MEESMANN

Un exemple de contrôle «WODCA» à Malines

Début 2014, la Police locale de Malines a procédé à des contrôles d'alcoolémie, de vitesse et à caractère judiciaire dans la localité. Quelques formateurs du département Driver Improvement qui donnent régulièrement cours à Malines, à des conducteurs sanctionnés pour conduite sous influence, ont pu assister à ces contrôles en tant qu'observateurs...

Les contrôles «WODCA» («Weekend Ongevallen Door Controles Aanpakken» ou «réduire les accidents de week-end en effectuant des contrôles») ont pour but de faire diminuer drastiquement le nombre d'accidents survenant le week-end, dont les victimes sont souvent des jeunes. Cette approche inclut notamment des contrôles intensifs et coordonnés. L'alcool s'avère souvent un facteur déterminant dans les accidents de week-end, au même titre que la vitesse, le manque d'expérience de la conduite, la fatigue, les drogues et un style de conduite agressif. Un contrôle WODCA va donc bien au-delà d'un simple contrôle d'alcoolémie. Les contrôles portent également sur la vitesse et la consommation de drogue, deux autres causes importantes d'accidents graves de la circulation.

Briefing

Nous sommes attendus à 22h pour un briefing dans un local situé à Malines. Après nous avoir accueillis, le coordinateur WODCA de la Police locale de Malines prend la parole. Pour commencer, il pré-

sente les effectifs de police présents. Une quinzaine de personnes seront mobilisées ce soir, dont deux inspecteurs chargés des contrôles à caractère judiciaire. Deux aspirants inspecteurs de police participeront également à l'opération dans le cadre de leur stage pratique pour l'obtention du brevet «contrôle antidrogue sur la route».

Les attentes à l'égard du personnel mobilisé sont définies et les tâches réparties avec précision. Cette répartition des tâches est très détaillée, dans la mesure où elle indique qui sera en charge de quel matériel, qui conduira quel véhicule, qui devra mettre en place l'éclairage et les cônes, qui donnera aux usagers l'injonction de se ranger sur le côté, etc. On indique également la fréquence radio à utiliser dans le cadre de l'action.

Le déroulement de l'opération est minutieusement passé en revue. Ainsi travaillera-t-on en deux phases, à savoir de 23h30 à 1h30 et de 2h à 4h, avec une courte pause entre ces périodes. En outre, la deuxième phase se déroulera à un endroit différent. Tandis que le premier contrôle doit présenter un certain effet de surprise, le deuxième site a volontairement été choisi pour assurer une grande visibilité de l'action. Le but est de renforcer chez les usagers le sentiment que chacun peut être contrôlé à tout moment.

Organisation et procédure

Une fois arrivés sur les lieux du premier contrôle, le dispositif est soigneusement

mis en place par les agents. C'est alors que commence le véritable travail. La police malinoise procède à un contrôle non sélectif, ce qui signifie que tous les usagers, sans exception, sont soumis à un contrôle. Un agent demande aux véhicules de quitter la circulation et les dirige vers un parking. Des véhicules d'interception sont stationnés aux alentours pour prévenir toute tentative d'échapper au contrôle.

Ces «véhicules de poursuite» devront entrer en action à plusieurs reprises, notamment lorsqu'une conductrice ignorera l'injonction d'un agent assermenté et tentera de forcer le passage, manquant de peu de percuter l'agent en question. Après une brève course-poursuite, la conductrice ayant pris la fuite pourra être interceptée. Celle-ci s'avèrera être une conductrice débutante de 25 ans, qui a obtenu son permis B il y a moins de deux ans. Le contrôle d'alcoolémie donnera un résultat positif, indiquant une alcoolémie de 0,6‰.

Les agents s'adressent de manière courtoise et respectueuse aux usagers contrôlés. À plusieurs reprises, leurs explications au sujet de l'action sont même ponctuées d'un bref bavardage, voire de quelques plaisanteries. Lorsque l'éthylomètre livre un verdict favorable, on peut lire un certain soulagement sur le visage des conducteurs.

Quand l'appareil affiche «Alarme» ou «Positif», il est procédé à un test de l'haleine à l'intérieur du combi. Un agent dresse alors le procès-verbal. Pour protéger tant l'agent de police que la personne contrôlée de tout abus, tout ce qui se passe dans le combi est filmé et enregistré. Lorsque

le résultat du test de l'haleine donne lieu à une perception immédiate, le contrevenant a la possibilité de payer immédiatement le montant de l'amende grâce à un terminal bancaire.

Pour les personnes dont le contrôle est positif, l'ensemble de la procédure, qui va de l'établissement du procès-verbal à la prise en charge du véhicule par une connaissance, demande un certain temps. Certains manifestent donc leur frustration, bien que la plupart reconnaissent n'avoir à s'en prendre qu'à eux-mêmes.

Outre l'alcoolémie, certains conducteurs et leur véhicule font l'objet d'un contrôle judiciaire approfondi en vue de constater l'éventuelle présence de drogues. Pour que tout se déroule conformément à la loi, ces contrôles sont pris en charge par des inspecteurs. Le véhicule est alors soumis à une fouille approfondie et les documents de bord sont vérifiés. La carte verte, le certificat d'immatriculation et les attestations de contrôle technique sont contrôlés. On vérifie également si le conducteur est en possession d'un permis de conduire valable et s'il fait l'objet d'un signalement policier. Les agents ont reçu la consigne explicite de laisser poursuivre leur route les personnes dont le test salivaire donne un résultat vaguement positif, en vue de limiter ainsi le nombre de faux positifs.

À deux cent mètres environ avant le lieu de contrôle, la vitesse des véhicules est également contrôlée. Un véhicule radar banalisé est affecté à cette tâche. 771 véhicules ont fait l'objet d'un contrôle de vitesse. 42 conducteurs roulaient trop vite et ont été verbalisés.



Résultats

À la fin de l'opération, tous les embouteillages sont comptés. Cette mesure est nécessaire pour garantir des statistiques correctes sur le nombre de conducteurs contrôlés. Au total, 388 tests de l'haleine ont été effectués. 12 conducteurs ont été contrôlés positifs et, donc, en état d'imprégnation alcoolique punissable. 2 conducteurs se sont vu retirer immédiatement leur permis de conduire pour une durée de 15 jours. 6 conducteurs se

sont vu retirer leur permis pour 6 heures. 4 conducteurs ont fait l'objet d'un retrait de permis de 3 heures.

La méthode de travail bien organisée et structurée montre que la police locale de Malines dispose déjà d'une grande expérience en la matière. Entre-temps, elle a également fait l'acquisition d'appareils de détection de présence d'alcool dans l'air de l'habitacle, qui lui permettront de contrôler plus de conducteurs plus rapidement.

La régularité des contrôles effectués à Malines renforce, chez les conducteurs, l'impression qu'ils peuvent être contrôlés à tout moment et le risque subjectif de se faire verbaliser est élevé. Cette sensibilisation exerce aussi un impact considérable sur les statistiques d'accidents de Malines. Il ne fait aucun doute que de telles actions seront encore menées à l'avenir.

Anke PANNEELS



Boire et conduire ? Pas drôle !

Bob est né en décembre 1995 et entame sa vingtième année en tant que symbole de la lutte contre l'alcool au volant. Cette année, la campagne Bob d'été, organisée en collaboration avec les Brasseurs belges et Assuralia, est axée sur la nécessité d'accroître la désapprobation sociale vis-à-vis de l'alcool au volant...

En comparaison avec un conducteur sobre, un conducteur dont le taux d'alcool dans le sang est de 0,8‰ court plus de 2,5 fois plus de risques d'être impliqué dans un accident. Et ce risque est 22 fois plus important pour un conducteur avec une alcoolémie de 1,5‰.

Ces chiffres théoriques se vérifient malheureusement dans la pratique. Ainsi, chaque année, près de 200 personnes perdent la vie dans des accidents liés à l'alcool. A chaque fois, de véritables drames humains touchent des familles dont la vie bascule en quelques secondes. Or avec la coupe du monde de football et les vacances, les occasions de boire et de faire la fête seront nombreuses dans les semaines qui viennent. C'est pourquoi, en collaboration avec les Brasseurs belges et Assuralia, l'IBSR lance une nouvelle campagne Bob.

Alcool au volant: ampleur du phénomène

Chaque année, plus de 5.400 accidents corporels impliquent au moins un usager

sous l'influence de l'alcool, soit plus de 12% de l'ensemble des accidents. Cela signifie donc qu'en Belgique, un accident corporel sur 8 est dû à l'alcool.

Ce chiffre fluctue en fonction du moment de la journée pour atteindre des sommets à certaines heures de la nuit. Ainsi, entre 1h et 5h du matin, plus de 50% des accidents corporels impliquent un usager ayant bu! Même pendant les heures «creuses», certains conducteurs prennent le volant sous l'influence de l'alcool: à 15h, par exemple, 5% des conducteurs impliqués dans un accident corporel sont positifs, soit un conducteur sur 20!

La Belgique à la traîne

Selon les résultats de la dernière mesure d'attitude de l'IBSR, 13% des personnes interrogées ont déclaré avoir conduit une ou plusieurs fois sous l'influence de l'alcool au cours du mois écoulé, soit plus d'un

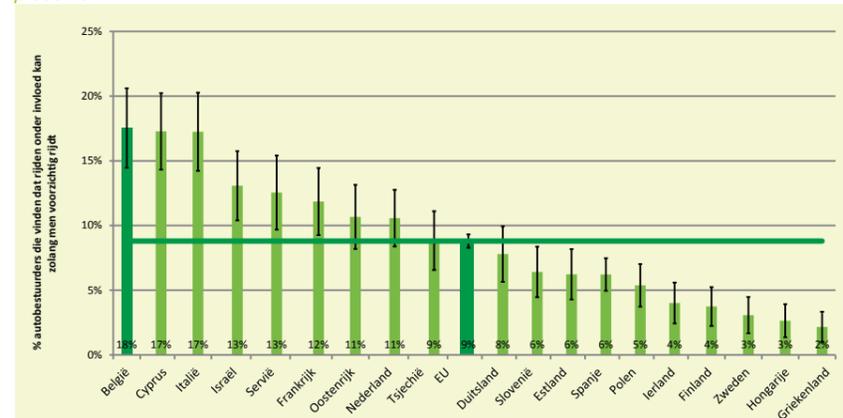
Belge sur 8!

Ce mauvais résultat est confirmé par l'étude SARTRE 4¹ dont l'objectif est de comparer la perception des risques et les attitudes des conducteurs en Europe. Sur les 19 pays participants, le pourcentage de conducteurs ayant conduit sous l'influence de l'alcool au cours du mois écoulé est nettement plus élevé en Belgique qu'en France, aux Pays-Bas ou en Allemagne, par exemple. Seuls les conducteurs italiens et chypriotes obtiennent de moins bons résultats.

L'étude SARTRE 4 montre par ailleurs que la proportion de conducteurs qui estiment pouvoir conduire sous l'influence de l'alcool à condition de rouler prudemment est la plus élevée en Belgique: plus de 17%, soit plus d'un conducteur sur 6! C'est 5 fois plus qu'en Suède et 2 fois plus qu'en Allemagne, par exemple.

Bref, en Belgique, la norme sociale, à

Pourcentage d'automobilistes qui estiment pouvoir conduire sous l'influence de l'alcool s'ils sont prudents.



¹ Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe

savoir ce qui est collectivement reconnu comme acceptable par la société, est beaucoup trop tolérante envers le phénomène d'alcool au volant. Trop souvent, les conducteurs, en particulier les plus de 40 ans, considèrent comme «normal» de prendre le volant après avoir bu. Le Belge ne boit pas plus que le Néerlandais ou le Finlandais, par exemple. Mais dans ces pays, il est totalement inconcevable de conduire sous l'influence de l'alcool. Celui qui enfonce cette norme est pratiquement montré du doigt, ce qui n'est pas toujours le cas en Belgique.

Nouvelle impulsion pour Bob

Depuis l'an dernier, l'IBSR a néanmoins ajouté une nouvelle dimension au concept. D'un simple nom, Bob est devenu un verbe: bobber, qui signifie non seulement être Bob soi-même ou en désigner un, mais surtout planifier son retour, penser avant le début de la fête à la manière dont on va rentrer. Le but de la campagne Bob d'été 2013 était d'installer le concept. Entre-temps, le terme «bobber» semble avoir fait son petit bon-homme de chemin puisque l'évaluation de la campagne 2013-2014 montre que 68 % des personnes interrogées le connaissent. Lors de cette campagne, 3,2 % des conducteurs contrôlés étaient positifs, ce qui signifie qu'une grande majorité de conducteurs avait compris le message, alors que la sensibilisation et les contrôles battaient leur plein. Mais ce pourcentage peut énormément fluctuer en fonction du lieu, de la période et du type de contrôle et dans cer-

tains cas, un pourcentage plus élevé de conducteurs peuvent être positifs.

L'objectif de la campagne Bob d'été de cette année est double: d'une part, encourager les personnes qui ont compris que boire et conduire ne font pas bon ménage à continuer à adopter le bon comportement; d'autre part, accentuer la désapprobation sociale envers les conducteurs qui, faisant fi de toutes les campagnes de prévention et de répression, continuent de prendre le volant en ayant bu. Elle vise surtout les hommes de 40 à 55 ans, davantage représentés parmi les conducteurs positifs lors des contrôles. Il faut qu'ils comprennent que... boire et conduire, ce n'est pas drôle!

La campagne 2014

Pour faire évoluer la norme sociale, l'IBSR a décidé de faire appel à des figures

belges connues et sympas, à l'image du concept Bob. En effet, l'opinion publique aime s'identifier à des célébrités et leur présence sur les affiches et dans les spots radio permet d'attirer l'attention et de renforcer le message. Les personnalités qui ont accepté de soutenir la campagne sont Sandrine Dans (animatrice TV), Patrick Ridremont (comédien et réalisateur), Christophe Deborsu (journaliste), Bert Krusmans (humoriste), Evi Hanssen (présentatrice TV) et Jan Verheyen (réalisateur).

Affiches routières

Sur cette affiche, les personnalités font clairement comprendre, geste à l'appui, que boire et conduire, ce n'est «pas drôle». Une manière d'accroître la désapprobation vis-à-vis des conducteurs qui reprennent le volant sous l'influence de l'alcool.





Spots radio

Les personnalités présentes sur les affiches ont également enregistré de petits spots radio de 30' sur un thème identique, à savoir «boire et conduire, ce n'est pas drôle». Dans ces spots, l'une des personnalités présentes sur les affiches raconte une soi-disant blague concernant l'alcool au volant. Bien entendu, si l'on pense aux conséquences que peuvent entraîner les accidents dus à l'alcool, ce genre de blague n'est pas vraiment marrante. C'est pourquoi, à la fin du spot, une voix ajoute que «Boire et conduire, il n'y a vraiment pas de quoi rire» et rappelle qu'il est indispensable de bobber pour éviter toute mauvaise surprise.

Site Internet

Toutes les informations sur cette campagne se trouvent sur le site www.jebobbe.be, adapté avec les photos des personnalités. Il est notamment possible de télécharger le matériel visuel, d'y consulter les chiffres relatifs à l'alcool au volant, de savoir comment on peut bobber, pourquoi il est important de bobber, etc. Une application permet aussi aux visiteurs de trouver facilement un taxi. Il leur est également possible de planifier leurs itinéraires en transport en commun.

Films

Les témoignages des 6 personnalités qui soutiennent la campagne ont été repris dans un petit film à voir sur www.jebobbe.be. Un autre film reprend des témoignages enregistrés dans la rue lors de micros-trottoirs à propos de l'alcool au volant. Enfin,

un troisième film traite des dangers de l'alcool au volant et donne quelques suggestions pour bobber en sécurité.

Dépliant

Le dépliant Bob a évidemment été relooké aux couleurs de la nouvelle campagne. Il rappelle la définition du verbe bobber et donne quelques idées pour les personnes qui veulent s'organiser à l'avance. Il sera distribué cet été par les volontaires lors des actions sur le terrain. La version PDF en trois langues peut également être consultée sur le site de la campagne.

Actions sur le terrain

Cet été, des équipes Bob se rendront sur des terrasses de cafés et les parkings des hypermarchés Carrefour, partenaire de la campagne, afin de permettre aux gens de découvrir de manière ludique mais néanmoins convaincante ce que veut dire bobber. En répondant correctement à une question liée à la campagne, ils auront la possibilité de gagner des casquettes ou des gants de barbecue Bob. Des affiches seront aussi présentes à l'entrée des hypermarchés Carrefour pour promouvoir la campagne.

Concours

Un concours est organisé en collaboration avec Assuralia et Suzuki dans le cadre de cette campagne. Les participants qui trouvent la réponse à trois questions liées à la sécurité routière et qui se rapprochent le plus possible de la réponse à la question subsidiaire, pourront remporter un barbecue Bob à domicile pour 8 personnes et

d'autres cadeaux comme des tickets valables dans les transports en commun du TEC et de De Lijn. Il sera possible de participer au concours en surfant sur le site www.jebobbe.be ou en complétant une carte-réponse remise par les équipes Bob lors d'une action sur le terrain.

Transports en commun et taxis

Les sociétés de transport en commun et la Fédération des Taxis sont des partenaires de la campagne. Ainsi, un bus de la STIB, du TEC et de De Lijn arboreront pendant quelque temps les couleurs de la campagne. Des dépliants et affiches personnalisés seront mis à disposition dans les bus et points de vente du TEC et de De Lijn. Les taxis, quant à eux, continueront d'arborer un autocollant «Moi aussi je bobbe».

Secteur horeca

L'action mise sur pied avec le secteur horeca à l'occasion de la campagne de l'an dernier se poursuit cette année en collaboration les fédérations Horeca et la FeBed. Ainsi, les exploitants d'hôtels, de restaurants et de cafés qui le souhaitent peuvent commander un autocollant personnalisé à apposer à leur devanture afin de montrer à leur clientèle qu'ils s'efforcent, d'une manière ou d'une autre, de soutenir l'action consistant à «bobber». Cet engagement (se traduisant par exemple par un assortiment original de boissons non-alcoolisées sur la carte des boissons) doit d'abord être décrit sur le site, après quoi l'autocollant est produit et envoyé.

Benoit GODART

Ne vous trompez pas d'oreiller !

Chaque année, à pareille époque, des milliers de familles utilisent leur voiture pour rejoindre leur lieu de villégiature. Cette migration estivale n'est évidemment pas sans danger. C'est pourquoi la fatigue était au cœur de la sensibilisation wallonne organisée par la SOFICO au mois de juillet.

En période de vacances plus encore que pendant le reste de l'année, il est important de rappeler qu'un conducteur fatigué se met en danger ainsi que ses passagers. Au même titre que l'alcool affaiblit les facultés, la somnolence peut avoir des conséquences tout aussi importantes: manque de réflexes et d'attention, augmentation du temps de réaction, mauvais jugement...

Tous concernés

La campagne de la Wallonie avait pour objectif d'aider tous les automobilistes, pas uniquement ceux qui empruntent la route

des vacances. En effet, la somnolence au volant n'épargne personne. Chaque automobiliste peut être concerné par ce phénomène d'incapacité à se tenir éveillé: sur de longs trajets exceptionnels, en déplacement quotidien pour son travail ou la nuit, de retour d'une soirée. Rouler en étant fatigué, c'est comme être sous l'influence de l'alcool ou de médicaments: 17h de veille correspondent à un taux de 0,5% !

Le conducteur somnolent s'expose également au risque du micro-sommeil. Sur un court laps de temps (quelques secondes), il est en perte de conscience tout en ayant les yeux ouverts et ne réagit plus aux informations extérieures, ce qui augmente les risques d'accident.

Conseils de sécurité

De nombreux automobilistes adoptent de mauvaises stratégies pour résister à la somnolence: froid, bruit, radio, résistance, tabac, etc. Inutile de lutter, ce combat est perdu d'avance car la somnolence est un

besoin physiologique irrésistible. Par contre, voici quelques conseils de prévention à respecter:

- après 2h de conduite, faites une pause de 20 minutes sur une aire de repos;
- n'entamez pas un long trajet avec un déficit de sommeil ou directement après une journée de travail (un conducteur sur deux réduit son temps de sommeil habituel au moment du départ en vacances);
- respectez votre horloge biologique et évitez de conduire aux heures les plus propices à la somnolence, c'est-à-dire de nuit entre 2 et 5h et la journée entre 13h et 15h;
- évitez la prise de médicaments ou les repas trop gras, privilégiez des repas légers et buvez beaucoup d'eau (surtout pas d'alcool);
- dès les premiers signes de fatigue, cédez le volant;
- respectez les limitations de vitesse et ne vous fixez pas une heure d'arrivée.

Villages détente

La SOFICO et la Wallonie ont souhaité décliner, sur le terrain, la campagne de sécurité routière consacrée à la fatigue au volant, en organisant sur certaines aires d'autoroute la première édition des Villages Détente. Ces «villages détente» s'adressaient aussi bien aux parents qu'aux enfants et s'articulaient autour de 5 thématiques: sécurité, santé, sport, culture et environnement. L'objectif était de sensibiliser les automobilistes à la nécessité d'observer une pause de 20 minutes après deux heures de conduite, de proposer un break à travers diverses activités pour les parents comme pour les enfants et de mettre en valeur les aires autoroutières.



Des changements dans le code de la route

Le 1^{er} mars, quelques nouveautés sont entrées en vigueur dans le code de la route. Certaines ont été abondamment relayées dans les médias, d'autres sont passées plus ou moins inaperçues. Via Secura fait le point sur ces nouvelles règles.

Le principe de la tirette

Commençons par la nouveauté qui a fait l'objet du plus de commentaires: le désormais célèbre principe de la tirette. Celui-ci est défini dans l'article 12bis du code de la route: «Les conducteurs qui, lorsque la circulation est fortement ralentie, circulent sur une bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue, peuvent s'intercaler sur la bande libre adjacente seulement juste devant le rétrécissement. Les conducteurs qui circulent sur cette bande libre, doivent céder tour à tour, juste devant le rétrécissement, la priorité à un conducteur qui s'intercale; si la circulation est interrompue aussi bien sur la bande de gauche que sur celle de droite, la priorité doit être cédée à un conducteur qui se trouve sur la bande de

droite et ensuite à un conducteur qui se trouve sur la bande de gauche».

En d'autres termes, le principe de la tirette est imposé aux endroits où une bande de circulation est interrompue (pas uniquement sur autoroute, mais bien sur toutes les routes dont deux bandes de circulation au moins sont affectées à un même sens de circulation). Le conducteur doit continuer de rouler sur sa bande de circulation jusqu'au rétrécissement pour ensuite s'intercaler sur la bande de circulation contigüe où la circulation se poursuit. Les conducteurs se trouvant sur cette bande doivent laisser tour à tour un conducteur s'insérer. Le mécanisme de la tirette est une règle générale qui ne nécessite pas de signalisation pour être applicable. Soulignons qu'en vertu de l'art. 12.4, le fait de changer de file ou de bande en application du principe de la tirette n'est PAS considéré comme une manœuvre.

Qui commence ?

Le conducteur qui circule sur la bande libre doit, en premier, laisser s'intercaler un conducteur. A la suite de quoi, le conducteur qui le suit sur la bande libre doit, à son tour, faire de même.

Ce principe est-il applicable pour tout le monde ?

Oui, il est d'application pour tous les conducteurs, quel que soit le type de véhicule et donc aussi pour les motos, camions, camionnettes, trains de véhicules...

S'applique-t-il lorsqu'un conducteur accède à une autoroute ?

Non, lorsqu'on accède à une autoroute, il faut toujours céder le passage aux conducteurs qui s'y trouvent déjà. Les signaux (en l'occurrence ici, le «cédez le passage») prévalent toujours sur les règles générales, même en cas de circulation fortement ralentie.

Utilisation de la BAU

La bande d'arrêt d'urgence est désormais reprise dans les définitions du code de la route, comme «la bande située à droite de la chaussée de l'autoroute ou de la route pour automobiles». (art. 2.62)

L'art 9.7 du code de la route stipule qu'il est interdit de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence sauf:

- pour les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente;
- pour les personnes ou les services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles, lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée;
- pour les dépanneuses afin de se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route

pour automobiles lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée.

Les deux dernières catégories doivent utiliser un ou deux feux clignotants jaune-orange lorsqu'elles roulent sur la bande d'arrêt d'urgence.

Obligation du port de la ceinture

Dorénavant, le conducteur d'un véhicule prioritaire doit porter la ceinture quelle que soit la nature de sa mission. Deux exceptions sont toutefois acceptées:

- lorsque ce conducteur transporte une (ou des) personne(s) qui constitue(nt) une menace potentielle;
- dans l'environnement immédiat du lieu de l'intervention.

Par environnement immédiat, on vise une distance de quelques dizaines de mètres au maximum.

Les passagers d'un véhicule prioritaire sont, à côté des deux exceptions mentionnées ci-dessus, aussi dispensés du port obligatoire de la ceinture s'ils soignent une personne transportée. Cet ajout est



nécessaire pour que les médecins et infirmiers en ambulance puissent soigner les blessés, même lorsqu'ils ne constituent pas une menace.

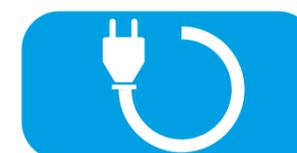
Divers

Attaches de fortune

L'usage d'attaches de fortunes à maximum 25 km/h sur les autoroutes et routes pour automobiles où la vitesse de 120 km/h est applicable en règle générale, est trop dangereux. Cette combinaison de véhicules n'a pas sa place sur ces routes ni sur la bande d'arrêt d'urgence. Les articles 21.4 et 21.5 du code de la route ont donc été adaptés de telle sorte que les attaches de fortune ou secondaires ne puissent plus y être utilisées.

Véhicules électriques

Si elles sont munies d'un nouveau panneau additionnel, les aires de stationnement peuvent désormais être réservées aux véhicules électriques.



La catégorie de véhicules peut être reprise sur ce panneau additionnel:



Circulation locale

La définition de la «circulation locale» ou «desserte locale» de l'article 2.47 du code de la route a été complétée de telle sorte que les véhicules des services réguliers de transport en commun soient autorisés à y circuler, ce qui n'était pas le cas auparavant. Désormais, la définition englobe les «véhicules des riverains et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux, y compris les véhicules de livraison, les véhicules des services réguliers de transport en commun, les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et cavaliers.»

Benoit GODART

D'autres changements sont entrés en vigueur. Ils sont repris dans l'arrêté royal et l'arrêté ministériel du 29 janvier 2014 qui apportent des modifications au code de la route, au règlement technique des véhicules automobiles, au règlement des gestionnaires de voirie ainsi qu'à l'arrêté ministériel relatif à la carte communale de stationnement (publication le 13 février 2014).

Le nouveau code de la route peut être consulté sur: www.code-de-la-route.be

Des questions fréquemment posées en relation avec ces nouveautés se trouvent sur le site du SPF Mobilité et Transport: www.mobilit.belgium.be.

Nombre croissant de sanctions contrevenants routiers

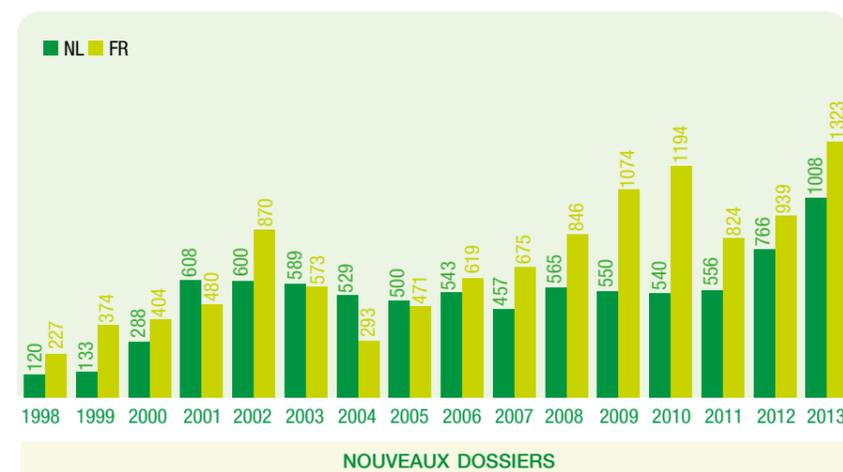
Grâce aux nombreux contacts que nous entretenons avec divers magistrats, nous remarquons une tendance de plus en plus marquée à donner aux contrevenants routiers des mesures et des peines qui remplissent un autre rôle que la simple imposition d'une amende et d'une déchéance du droit de conduire. Les sanctions éducatives ont le vent en poupe...

Bien que les sanctions dites classiques donnent un signal fort à l'intéressé, nous sommes de plus en plus à la recherche de solutions éducatives. L'objectif est que le contrevenant prenne conscience de la faute qu'il a commise et en apprenne davantage sur son comportement dans la circulation.

Dans un premier temps, cela s'exprime dans le nombre de renvois vers des formations proposées par le programme

Driver Improvement de l'IBSR, lequel a été reconnu par le Ministère de la Justice comme projet national pour les mesures alternatives. L'année passée, les maisons de justice nous ont transmis 2331 nouveaux dossiers. Ce nombre est en hausse de 30% depuis deux ans. La plupart de ces dossiers sont traités dans le cadre d'une probation (84%), une petite partie d'entre eux via la médiation pénale (13%) et 3% par le biais d'autres canaux (liberté sous conditions, grâce, déchéance du droit de conduire, tribunal de la jeunesse).

Bien entendu, tous les tribunaux de police n'ont pas recours à cette possibilité à une si grande échelle. Les magistrats de Malines, de Dinant et de Furnes ont envoyé chacun plus de 250 dossiers en 2013. Marche-en-Famenne, Louvain, Liège, Nivelles, Bruxelles (FR) et Namur en ont envoyé plus de 100. Les tribunaux de Bruges et d'Ypres ne nous ont fait parvenir aucun dossier.



Au moins trois modules

En concertation avec la magistrature et sur la base d'études internationales, l'offre de cours de sensibilisation se différencie de plus en plus. Au moins trois modules sont proposés dans presque chaque arrondissement judiciaire: conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues, comportement à risque général et agressivité dans le trafic. Certains arrondissements ont opté pour un projet spécifique destiné aux jeunes cyclomotoristes (Termonde et Malines), la conduite sous l'influence de drogues (Mons), les jeunes conducteurs débutants (Verviers et Mons), les jeunes conducteurs qui ont conduit sous l'influence de l'alcool (Termonde et Courtrai)...

En réalité, la plupart des renvois concernaient la conduite sous influence (alcool = 52% de tous les dossiers et drogues illicites = 3%). Il est frappant de constater que le nombre de dossiers dans lesquels il est question d'un accident est important. 7% de tous les dossiers concernaient un accident sans infraction grave supplémentaire et 17% de l'ensemble des dossiers étaient une combinaison entre alcool et accident. En d'autres termes: 1 dossier sur 4 concernait un accident de la circulation. Fort heureusement, il s'agissait essentiellement d'accidents avec dégâts matériels. Nous avons néanmoins recensé 11 dossiers ayant trait à un accident mortel.

En dépit de la forte hausse du nombre de dossiers, le programme Driver Improve-

éducatives pour les

ment parvient à offrir un cours à la plupart des participants dans les 5 mois suivant leur inscription. 40% d'entre eux suivent leur premier cours après seulement 3 mois.

Comment changer le comportement ?

Même si les cours de sensibilisation ont déjà fait leurs preuves depuis longtemps, nous constatons néanmoins que bon nombre de magistrats recherchent de nouveaux moyens d'inciter les récidivistes à changer de comportement. Il y a 10 ans, un module spécifique pour les plus dangereux contrevenants en matière de vitesse a vu le jour à la demande de l'arrondissement de Malines. Ce cours est offert avant que le contrevenant ne comparaisse devant le tribunal afin qu'il montre toutes ses intentions et prenne connaissance de son comportement routier. Après quelque temps, les Parquets de Mons, de Tournai et de Louvain ont également voulu suivre cette procédure. En 2013, 43 modules de ce genre ont été organisés pour 457 participants. Ce groupe aussi est en hausse dans les arrondissements néerlandophones. En raison de la procédure spécifique et du fait que le cours est payant, il n'est pas reconnu comme mesure alternative. Les participants suivent donc ce cours sur base volontaire et reçoivent alors une attestation dont le juge peut tenir compte lorsqu'il détermine la sanction.

Après un certain temps, divers magistrats voulaient confronter directement les contrevenants avec les victimes de la circulation. Bien que l'expérience acquise

grâce aux divers projets ainsi qu'aux initiatives prises à l'étranger nous ait appris qu'une simple confrontation ne produit pas ou peu d'effets, il est opportun de se pencher un peu plus sur la question. Le projet «témoins dans la circulation» de la Communauté flamande qui s'est tenu dans beaucoup d'écoles secondaires, a récemment reçu une évaluation positive sur la base de renseignements pris auprès des élèves. Dans le cadre du programme Driver Improvement, un projet pilote a été mis sur pied en collaboration avec Rondpunt et le centre de soins de jour de Den Boomgaard à Gits. Le but est d'intégrer ce témoignage dans plusieurs modules de formation en vue de vérifier les effets et l'impact que ce témoignage peut avoir sur les contrevenants ayant commis de graves infractions.

Dans la législation relative à la déchéance du droit de conduire, il est prévu que le contrevenant doit, en plus des 4 examens, suivre une formation comme condition pour récupérer son permis de conduire. Jusqu'à maintenant, aucun arrêté d'exécution n'a été établi pour ce «5^e pilier». On a déjà parfois recours à cette possibilité à Bruxelles. En 2012, le Parquet nous a demandé si nous étions en mesure de prévoir une solution pour ces dossiers. L'IBSR s'est engagé à titre provisoire, dans le cadre du programme Driver Improvement, à offrir une formation en attendant l'élaboration d'arrêtés d'exécution. 138 dossiers ont été traités de cette manière au cours des deux dernières années. Pour le moment, il a été mis fin à cette collaboration dans l'attente d'une décision officielle des SPF Justice et Mobilité.

Avenir

Nous nous attendons à ce que de telles mesures ou sanctions éducatives s'étendent davantage. A cet effet, il est essentiel que l'on continue de se concentrer sur l'efficacité et la qualité. Ce qui peut sembler très efficace à première vue peut s'avérer contre-productif lorsque l'on y regarde de plus près. Nous renvoyons aux cours populaires sur la consommation de drogues qui se sont tenus dans les années 70 et 80 dans les écoles secondaires. Tant les services de police que d'autres instances ont donné un aperçu des différents produits et de leurs effets négatifs. A plus long terme, cette initiative n'a pas fait baisser la consommation de drogues chez les jeunes. Travailler en groupes de conversation sur la raison de la consommation, la manière d'occuper son temps libre et de gérer les substances stimulantes avait un effet beaucoup plus favorable à plus long terme, même si l'opinion publique et les politiques ont jugé cette approche trop «douce». Le même raisonnement peut être tenu pour le comportement en sécurité dans le trafic. Il convient de mettre l'accent sur les raisons et la manière d'agir des individus vis-à-vis des situations et des règles et de ne pas uniquement les confronter vigoureusement au risque qu'ils prennent dans la circulation.

C'est pourquoi nous devons continuer d'avoir un regard critique sur ce que nous proposons comme mesure adaptée. La qualité de nos services doit primer sur la quantité et la rapidité du traitement. La route est encore longue...

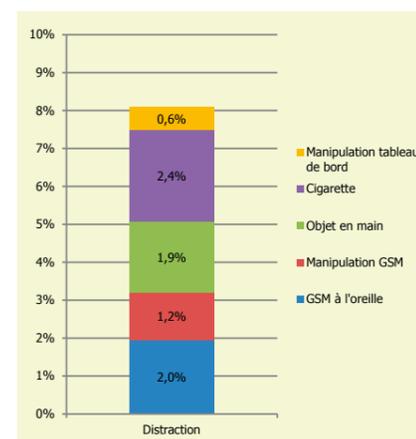
Ludo Kluppels

Un conducteur sur 12 distrait !

Les sources de distraction au volant sont en nette augmentation ces dernières années. Afin d'en savoir davantage sur l'ampleur de ce phénomène, le Centre de Connaissance de l'IBSR a mené plusieurs études dont les résultats ne sont pas toujours rassurants.

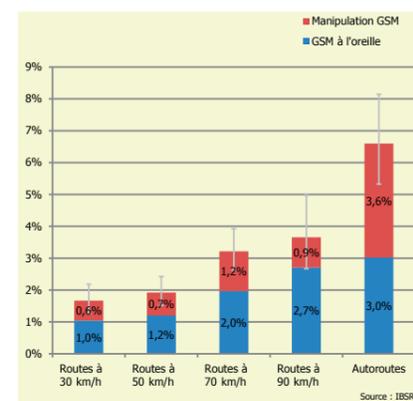
Mesure du comportement sur le terrain

Fin 2013, l'IBSR a observé le comportement des conducteurs dans 156 endroits à différents moments de la journée et de la semaine. Les résultats parlent d'eux-mêmes: au moment où ils ont été observés, plus de 8% des conducteurs étaient distraits, soit près d'un conducteur sur 12! La principale source de distraction reste le GSM: 3,2% des conducteurs étaient occupés à téléphoner sans kit mains libres ou à envoyer un SMS¹.



Les chiffres concernant le GSM au volant ont été analysés plus en profondeur. On constate que:

- les chauffeurs de camions sont les plus «accros» au GSM: 6,3% d'entre eux étaient au téléphone ou envoyaient un SMS (contre 5,6% des conducteurs de camionnettes et 2,8% des automobilistes);
- l'usage du GSM au volant est plus répandu à Bruxelles (5,5% des conducteurs distraits) qu'en Flandre (3,4%) et en Wallonie (3,0%)²;
- les conducteurs utilisent le plus leur GSM sur autoroute (6,6% des conducteurs distraits contre 1,9% en agglomération). De manière générale, plus la limitation est basse, moins les conducteurs sont distraits;



- contrairement aux idées reçues, les hommes utilisent plus souvent leur GSM que les femmes, surtout pour l'envoi et la consultation de SMS (1,4% des hommes occupés à envoyer ou lire un SMS lors de l'observation contre 0,8% des femmes);
- le GSM est davantage utilisé lorsque le conducteur est seul dans le véhicule

(4,1% contre 1,3% lorsqu'il est accompagné d'au moins un passager);

- l'utilisation du GSM au volant est la plus intensive en semaine pendant les heures creuses (3,9% contre 3,3% en semaine pendant les heures de pointe et 1,9% le week-end).

Enquête

GSM au volant

L'IBSR a mené une enquête auprès d'un échantillon représentatif de 1.540 conducteurs à propos de la distraction au volant. Le problème de la fatigue a également été abordé lors de cette enquête. La plupart des conducteurs belges considèrent l'usage du GSM au volant comme inacceptable. 90% d'entre eux estiment qu'il est inadmissible d'envoyer des SMS et 85% qu'il est inacceptable de téléphoner avec un GSM en main pendant la conduite. Les jeunes conducteurs trouvent à chaque fois ces comportements plus acceptables que leurs aînés. Pourtant, 1 conducteur sur 3 admet qu'il lui arrive d'envoyer un SMS pendant qu'il conduit. 1 sur 2 affirme même lire de temps en temps un SMS au volant et 45% reconnaissent avoir téléphoné au volant avec le GSM en main au cours de l'année écoulée. Ce sont principalement les jeunes conducteurs qui avouent utiliser le GSM pendant la conduite. De même, plus les répondants sont jeunes, plus ils trouvent ce comportement acceptable.

Fatigue

La plupart des conducteurs belges (85%)

considèrent également comme inacceptable le fait de conduire en étant fatigué. Plus de la moitié des conducteurs belges déclarent néanmoins s'être déjà sentis fatigués et somnolents au volant au cours de l'année écoulée. Cela arrive plus souvent aux hommes, aux jeunes et aux conducteurs issus du groupe d'âge moyen (18 - 49 ans).

9 conducteurs sur 10 connaissent le risque accru d'accident en cas de somnolence pendant la conduite. C'est moins vrai pour le groupe des plus jeunes (18 - 29 ans). 9 conducteurs sur 10 réalisent également que, dans ce cas, ils feraient mieux de ne pas conduire. Malgré cette bonne perception du risque, 1 conducteur sur 5 avoue néanmoins continuer à rouler lorsqu'il se sent fatigué au volant. Cette tendance à conduire en état de somnolence concerne surtout les jeunes conducteurs.

Etude de littérature

L'IBSR a, par ailleurs, réalisé une étude de littérature ayant pour but d'émettre des recommandations concernant les mesures à prendre contre les comportements détournant l'attention des conducteurs professionnels, notamment les conducteurs de bus.

Cette étude a notamment montré qu'aucune différence n'est établie pour ce qui est du risque accru d'accident lié à l'usage ou non d'un kit mains libres. Bien plus que la manipulation du GSM, c'est l'influence de l'effet distractif résultant de la communication qui est le facteur déterminant.

Pour lutter contre l'utilisation du GSM au volant, il importe que les efforts fournis fassent partie de la culture générale de

l'organisation, certainement lorsqu'il s'agit d'une société de transport. Dans le but de promouvoir cet aspect, différentes recommandations ont été formulées: une réglementation interne claire allant de pair avec son application permanente, une communication régulière par le biais de différents canaux et formations, une référence claire au règlement interne en cas d'infraction et au cours de l'entretien de fonctionnement, une surveillance et une évaluation permanente du problème, des périodes de repos suffisantes et un examen complémentaire.

Conclusion

Ces études montrent que la distraction au volant est devenue un phénomène très courant. Parmi les sources de distraction, l'utilisation du GSM est la plus répandue. Même si le risque d'accident est largement connu, pratiquement tout le monde utilise son GSM au volant. D'ailleurs, trois conducteurs sur quatre sont d'avis que presque tous les conducteurs téléphonent parfois au volant avec le GSM en main. Cette banalisation du danger représente un frein au changement de comportement. De nombreuses actions de sensibilisation seront indispensables à l'avenir si l'on veut faire évoluer la norme sociale dans la bonne direction. Téléphoner ou conduire, il faut choisir car n'oublions jamais qu'un moment d'inattention suffit pour provoquer un accident dont les conséquences peuvent vous poursuivre toute une vie. L'IBSR mènera d'ailleurs une campagne sur ce thème en août prochain.

Benoit GODART



¹ Il s'agit d'un taux «instantané», reflétant la situation au moment où les conducteurs sont observés. Cela signifie que, quand on croise 100 voitures dans la circulation, trois sont conduites par une personne en train de téléphoner.
² Le comportement des conducteurs a été observé uniquement dans un véhicule en mouvement, jamais dans un véhicule à l'arrêt.

Alcool au volant: impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé

Pas évident de connaître l'impact que peuvent avoir les contrôles et la norme sociale sur la conduite sous l'influence de l'alcool. C'est pourquoi l'IBSR a réalisé une étude plus approfondie¹ qui s'est aussi penchée sur les autres facteurs qui peuvent influencer la conduite sous l'influence de l'alcool.

Dans le cadre de la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool, il est fréquent que l'on se penche en premier lieu sur les contrôles d'alcoolémie et l'augmentation de leur nombre. Toutefois, d'autres domaines (comme le tabagisme) nous indiquent que les normes sociales jouent également un rôle aussi important (voire prédominant) que la crainte de la répression. La norme sociale renvoie généralement au comportement de l'environnement social d'une personne (à ses amis ou sa famille). Elle renvoie également à ce que l'on pense que les autres attendent de nous. Dans notre étude, nous nous limitons au premier aspect évoqué (comportement d'amis) parce que nous ne disposons pas, dans les bases de données utilisées, d'informations sur les attentes perçues des autres.

Méthode

Notre étude est basée sur une comparaison statistique de la prévalence de

la conduite sous l'influence de l'alcool dans 19 pays européens sur la base des données SARTRE³, complétées par quelques caractéristiques nationales complémentaires.

Impact des contrôles et de la norme sociale

Notre étude est basée sur une comparaison statistique de la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool dans 19 pays européens sur la base des données SARTRE⁴, complétées par quelques caractéristiques nationales complémentaires. Dans SARTRE⁴ (2010), des usagers de la route de 19 pays européens ont été interrogés simultanément sur leurs attitudes en matière de sécurité routière. Les pays participants étaient: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, Israël, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Serbie, la Slovénie, la Suède et la Tchéquie. En Belgique, tout comme lors des éditions précédentes de SARTRE, l'IBSR a coordonné le travail de terrain.

Étant donné que nous considérons que la conduite sous l'influence de l'alcool est déterminée par des caractéristiques tant individuelles que nationales et qu'elles s'influencent mutuellement, nous avons décidé de procéder aux analyses au niveau individuel (sexe ou âge du répondant, par exemple) et au niveau national (limite d'alcoolémie légale nationale).

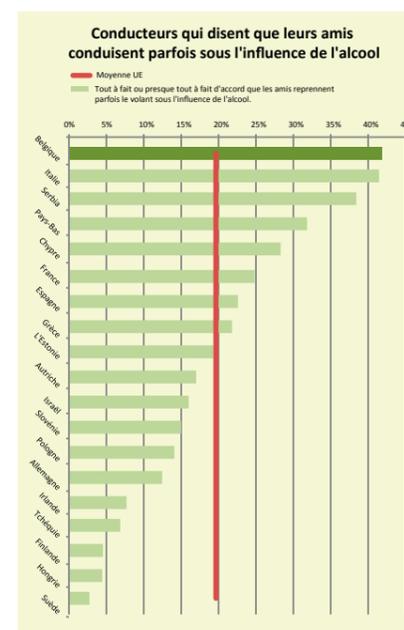
Introduction

La Belgique est très mal classée en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool. Si une toute petite minorité de conducteur ne respecte pas la limite d'alcoolémie (2%), ce groupe est responsable d'une part importante des accidents de la circulation graves (38%). De plus, il n'y a eu en Belgique que peu de changements dans la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool ces dernières années².



“La plupart de vos amis conduisent parfois sous l'influence de l'alcool. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec cette affirmation (ici: tout à fait et plutôt d'accord).”

Comme on peut le voir, la Belgique est en tête de la comparaison européenne en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool par des amis. Un peu moins de contrôles d'alcoolémie sont en outre rapportés en Belgique.

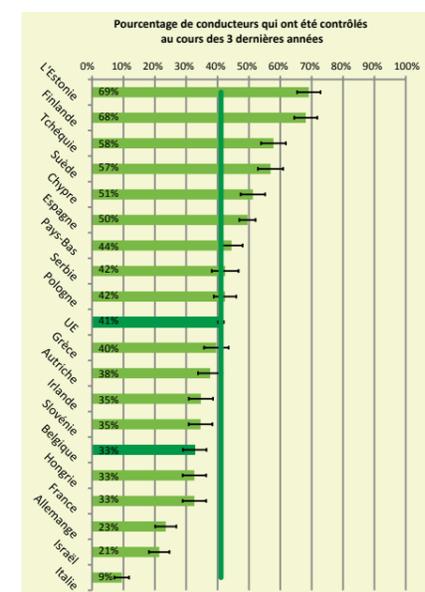


Ligne rouge: moyenne des 19 pays participants (Source: SARTRE⁴, infographie IBSR)

“Combien de fois avez-vous été contrôlé pour la conduite sous l'influence de l'alcool au cours des trois dernières années (ici: au moins une fois)?”

Il n'y a qu'une mince corrélation entre les contrôles d'alcoolémie et la conduite

sous l'influence de l'alcool. Le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués dans un pays déterminé semble constituer un indicateur faible et ne peut expliquer en soi qu'une très petite partie de la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool. C'est très visible dans une comparaison de l'Allemagne et de la Belgique. Il y a nettement moins de contrôles d'alcoolémie en Allemagne qu'en Belgique. On conduit pourtant nettement moins sous l'influence de l'alcool en Allemagne qu'en Belgique. Des facteurs additionnels, tels que la norme sociale, expliquent donc forcément la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool.



Ligne verte: moyenne des 19 pays participants (Source: SARTRE⁴, 2012; données de 2010, infographie IBSR)

Nous avons pu étudier la corrélation entre la conduite sous l'influence de l'alcool et plusieurs facteurs d'influence simultanés-

ment au niveau individuel et national dans le modèle multiniveaux.

Le Tableau ci-après donne un aperçu des effets significatifs dans le modèle. L'effet du risque d'être contrôlé (pourcentage de personnes contrôlées au cours des trois dernières années) est conforme à la logique: les pays où les contrôles d'alcoolémie sont fréquents ont une prévalence inférieure de conduite sous l'influence de l'alcool. Au niveau individuel, nous constatons cependant un effet inverse: les conducteurs contrôlés conduisent plus souvent sous l'influence de l'alcool que les conducteurs qui n'ont pas été contrôlés. Cet effet inattendu se retrouve dans tous les pays, mais moins nettement dans les pays dont la prévalence de conduite sous l'influence de l'alcool est généralement faible. Cela pourrait s'expliquer en partie par la sélectivité des contrôles (par exemple, si la police contrôle beaucoup la nuit dans les quartiers où l'on sort, les personnes qui s'y rendent en voiture ont plus de chances de conduire sous l'influence de l'alcool que les personnes qui se rendent en voiture à leur travail le matin). Il semble indiqué de poursuivre l'étude de l'efficacité des contrôles d'alcoolémie.

En ce qui concerne la norme sociale, nous constatons des effets semblables aux niveaux national et individuel. Les pays dans lesquels beaucoup de personnes interrogées indiquent que leurs amis conduisent et boivent, ont une prévalence supérieure de conduite sous l'influence de l'alcool. Les répondants qui déclarent que leurs amis boivent et conduisent, prennent eux-mêmes le volant plus souvent sous l'influence de l'alcool.

1 Meesmann U., Martensen H. & Dupont E. (2013), Impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé sur la conduite sous influence de l'alcool: la Belgique comparée à 18 pays européens, Bruxelles, Belgique, Institut belge pour la sécurité routière, Centre de connaissance sécurité routière.

2 Riquelle F. (2014), Mesure nationale de comportement Conduite sous l'influence de l'alcool, 2012, Bruxelles, Belgique, Institut belge pour la sécurité routière, Centre de connaissance sécurité routière.

3 Quatrième édition de l'étude de l'UE SARTRE : Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe; homepage: www.attitudes-roadsafety.eu

Afin de pouvoir évaluer l'impact réel du risque d'être contrôlé et de la norme sociale, nous avons calculé les effets nets dans un modèle poussé, en additionnant l'effet individuel et l'effet national (ou en les déduisant l'un de l'autre en cas de contrôles d'alcoolémie).

D'après notre modèle, une augmentation du risque d'être contrôlé de 10% ferait chuter la conduite sous l'influence de l'alcool (initialement 24,3%) à une valeur située entre 20,8% et 23,7%⁵. Une baisse de la norme sociale (conduite sous l'influence de l'alcool d'amis observée

chez nous) de 10% entraînerait une diminution de la conduite sous l'influence de l'alcool (initialement 24,3%) à un niveau de 16,9% à 18,9%. L'effet d'une évolution des normes sociales serait donc nettement supérieur à l'effet d'un changement au niveau du risque d'être contrôlé.

Effets significatifs dans le modèle multiniveaux

(1) NIVEAU INDIVIDUEL (DIFFÉRENCES ENTRE LES RÉPONDANTS)

Sexe	Les hommes déclarent davantage de CSI ⁴ que les femmes.
Age	Les jeunes conducteurs (17-34 ans) déclarent davantage de CSI que les conducteurs d'âge moyen (35-54 ans). Les conducteurs âgés de 55 ans ou plus déclarent le moins CSI.
Expérience récente des contrôles d'alcoolémie	Les conducteurs ayant fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie au cours des trois dernières années déclarent plus souvent de CSI que les personnes n'ayant pas subi de contrôle d'alcoolémie au cours de cette période (commentaire, voir plus loin).
Risque subjectif d'être contrôlé	Les conducteurs qui pensent qu'il existe, lors d'un trajet normal, un risque réel d'être soumis à un contrôle d'alcoolémie, déclarent plus souvent CSI que les personnes qui ne le pensent pas (commentaire, voir plus loin).
CSI d'amis	Les conducteurs qui pensent que leurs amis conduisent sous l'influence de l'alcool, déclarent davantage de CSI que les conducteurs qui pensent que leurs amis ne conduisent pas sous l'influence de l'alcool.

(2) NIVEAU NATIONAL (DIFFÉRENCES ENTRE LES PAYS)

Limite d'alcoolémie légale	Les pays ayant fixé la limite légale à 0,2 ‰ enregistrent moins souvent de CSI que les pays ayant fixé la limite à BAC 0,5 ‰.
Risque objectif d'être contrôlé	Plus le risque objectif d'être contrôlé est élevé (% contrôlé au cours des trois dernières années), moins on constate de CSI.
CSI d'amis	Plus le pourcentage de personnes pensant que leurs amis boivent et conduisent est élevé, plus la prévalence de CSI est élevée.

Conclusion

Sur la base de ces résultats, nous pouvons conclure que tant les contrôles d'alcoolémie que la norme sociale sont des facteurs importants agissant sur la conduite sous l'influence de l'alcool. Les efforts faits pour accroître le risque d'être contrôlé et l'action sur la norme sociale liée à la conduite sous l'influence de l'alcool doivent donc clairement être poursuivis. L'étude montre que l'impact de la norme sociale joue un rôle plus important dans ce cadre que le nombre de contrôles d'alcoolémie. Les mesures contre la conduite sous l'influence de l'alcool ne doivent donc pas seulement viser l'individu, mais aussi l'environnement social (création d'une culture du «ne pas boire ET conduire»). Il est toutefois démontré que le fait d'influencer les normes sociales constitue un processus complexe nécessitant des efforts soutenus. Il est donc nécessaire de poursuivre les études sur les possibilités d'influencer la norme sociale pour pouvoir adopter des mesures efficaces contre la conduite sous l'influence de l'alcool.

Emmanuelle DUPONT
Heike MARTENSEN
Uta MEESMANN

⁴ CSI = conduite sous l'influence de l'alcool avec une concentration d'alcool supérieure au taux légal.

⁵ Une hausse de 70% du risque d'être contrôlé, correspondant à l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR, 2007) pourrait permettre de ramener la conduite sous l'influence de l'alcool à un niveau de 17,9% et 20,7%.

FAIS LA FÊTE

SANS TE PRENDRE LA TÊTE

TAXI FRIENDS : LA SOLUTION DE COVOITURAGE DES FÊTARDS



Application gratuite



GO FOR ZERO

NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

IBSR

LES SIGNAUX ROUTIERS PRÉSENTÉS AUX ENFANTS

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

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

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

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

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

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



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

Pour connaître les conditions générales de vente :

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

Les commandes peuvent se faire :

via le webshop: webshop.ibsr.be,

par fax : 02/244.15.28

par courriel : shop@ibsr.be.

Merci de mentionner les références suivantes : F831.