

VIA SECURA

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SEPTEMBRE 2016
N° 96



Tout savoir sur les accidents de cyclo

- ✓ 1970-2015 : historique de la sécurité routière en Belgique
- ✓ Les sprays de couleur rétroréfléchissante efficaces ?
- ✓ Le clignotant pas assez utilisé

GO FOR ZERO



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

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

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



sommaire

BRÈVES

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

COMPORTEMENT

- 8 Les accidents avec un conducteur sans permis frappent toujours les esprits car ils impliquent souvent de jeunes conducteurs. L'IBSR s'est penché sur ce sujet.
9 Afin de cerner leurs motivations, l'IBSR a analysé les données de 850 conducteurs ayant été condamnés à suivre un cours de sensibilisation à la suite d'un délit de fuite.
11 Malgré les fréquents rappels à l'ordre, le clignotant reste souvent délaissé.

USAGERS

- 13 Chaque jour, il y a environ 11 accidents de cyclo par jour. Ces chiffres sont en nette baisse, mais restent préoccupants.
17 L'IBSR et la VUB ont mené une étude aux services d'urgence des hôpitaux pour analyser les accidents de cyclistes.

STATISTIQUES

- 18 En quasi un demi-siècle, d'énormes progrès ont été réalisés dans le domaine de la sécurité routière, même s'il reste beaucoup de pain sur la planche.
22 Selon les statistiques officielles du SPF Economie, 732 personnes sont décédées dans un accident de la route en 2015 contre 727 en 2014.

ÉQUIPEMENT

- 24 Depuis quelque temps, on trouve sur le marché des sprays de peinture « rétro réfléchissante » que l'on peut apposer sur les vêtements. L'IBSR les a testés.
26 En collaboration avec l'UGent, l'IBSR a mené une étude pour analyser l'efficacité des méthodes d'analyse de la consommation d'alcool au cours des mois écoulés.

POLITIQUE PÉNALE

- 28 Malgré tous les avertissements déjà lancés, beaucoup de Belges sont verbalisés pour excès de vitesse en France.

FORMATION À LA CONDUITE

- 30 L'IBSR a relancé les « déjeuners de la sécurité routière » en juin. Le thème ? La formation à la conduite.

COMMUNICATION

- 32 Pour sensibiliser les jeunes aux dangers de l'utilisation du smartphone au volant, Telenet a lancé, en collaboration avec l'IBSR, une nouvelle campagne.

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 : Grégory DUGERNIER, Nathalie FOCANT, Jean-François GAILLET, Benoît GODART, Michèle GUILLAUME, Ludo KLUPPELS, Alexandre LEFEBVRE, Nina NUYTENS, Anneleen POLL, Annelies SCHOETERS, Véronique VERHOEVEN, Stef WILLEMS

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

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

Maquette : TAM TAM

Layout : Ria DE GEYTER

ISSN : 0755-9010

IBSR


Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

Les Belges roulent trop vite

L'IBSR réalise depuis plus de dix ans des mesures du comportement des automobilistes en matière de vitesse. Au printemps de cette année, les résultats de la dernière mesure ont été publiés. Pour les autoroutes, les routes à deux bandes (90 km/h) et les routes à une bande (70 km/h), la vitesse moyenne est supérieure à la vitesse maximale autorisée, tant en Flandre qu'en Wallonie. Seuls les régimes de vitesse deux bandes (120 km/h) et une bande (90 km/h) enregistrent une vitesse moyenne inférieure à la vitesse maximale autorisée. La comparaison des deux régions indique des vitesses moyennes plus élevées en Wallonie qu'en Flandre (sauf pour le régime 70 km/h). La vitesse moyenne sur les autoroutes en Wallonie dépasse de 6 km/h la limitation de 120 km/h (contre 1 km/h en Flandre) et celle sur les routes à deux bandes (90 km/h) de plus de 9 km/h (contre 5 en Flandre). La différence la plus marquée entre les deux Régions s'observe sur les routes à une bande (90 km/h) bien que les vitesses restent inférieures à la limitation.

Pour les autoroutes, on observe 21,6% d'infractions légères et 31% d'infractions de plus de 10 km/h. Parmi celles-ci, 14,3% concernent des infractions de plus de 20 km/h. Au total 52,6% des véhicules enregistrés sont en infraction.

Pour ce qui est des camions, la vitesse moyenne sur les autoroutes et les routes à 120 km/h est très proche de 90 km/h, traduisant probablement l'effet de l'utilisation du limiteur de vitesse. Toutes les vitesses moyennes sont inférieures aux vitesses maximales autorisées. Une régime fait toutefois exception : le régime une bande (90 km/h) pour lequel la vitesse maximale autorisée pour cette catégorie de véhicules est 75 km/h. C'est également sur ce régime de vitesse qu'on observe les plus grandes différences entre les régions (plus de 4,5 km/h de différence). Alors que la vitesse moyenne est inférieure à la limite en Flandre, elle dépasse cette limitation de plus de 3 km/h en Wallonie. Les taux d'infraction sont proches de 10% pour les

régimes autoroutes et deux bandes (120 et 90 km/h). Les régimes une bande (70 et 90 km/h) présentent par contre un taux d'infraction beaucoup plus élevé. Pour le régime une bande (90 km/h), près d'un camion sur deux dépasse la limitation de 75 km/h. Un camion sur cinq dépasse même cette limite de 10 km/h. Pour le régime une bande 70 km/h, plus d'un camion sur quatre est en infraction et 10% sont en infraction de plus de 10 km/h. Même si le pourcentage pour le régime 70 km/h est de moitié inférieure à celui des voitures, il nous apparaît comme plus inquiétant. La masse plus élevée des camions, par rapport aux voitures, à vitesse d'impact égale, rend leurs accidents plus graves.



Le Club de Bruges et l'IBSR lancent 'Champions go for zero'

Lors d'une conférence de presse au stade Jan Breydel, le Club Brugge et l'IBSR ont annoncé leur engagement commun pour la campagne « Champions go for zero ». Ce slogan était repris sur un des jeux de maillots utilisés pour les matches de préparation, mais la collaboration va bien au-delà. « Chaque année, il y a 52.000 blessés sur nos routes, soit, jusqu'à deux fois le stade Jan Breydel » ont déclaré les responsables du club champion de Belgique. « Plus de 720 personnes ont perdu leur vie dans la circulation l'année dernière. C'est beaucoup trop et le club veut faire quelque chose à ce sujet. C'est pourquoi nous unissons nos forces avec celles de l'IBSR ». Le Club de Bruges devient ainsi le premier club belge de division 1 à promouvoir la sécurité routière et à prendre ses responsabilités. Ce faisant, il se joint à l'objectif de 0 tué sur les routes d'ici

2050. Pour atteindre cet objectif, des collaborateurs de l'IBSR donneront un cours interactif sur les principaux risques dans la circulation. Des actions de sensibilisation seront également mises sur pied en collaboration avec l'Académie du Club. Pour les fans, la sensibilisation de l'IBSR portera surtout sur la promotion de la campagne Bob.



ESRA compare la sécurité routière dans 17 pays européens



Les Belges soutiennent massivement la tolérance zéro pour les conducteurs novices (83%) mais sont minoritaires à vouloir imposer le port du casque aux cyclistes (46%). Près d'un Belge sur 5 (19%) a été arrêté par la police pour un contrôle au cours de l'année écoulée, ce qui est inférieur à la moyenne européenne (29%). Plus d'un Belge sur 8 (13%) a reçu une amende pour excès de vitesse sur la même période. Voici quelques-uns des résultats d'une grande étude européenne appelée ESRA qui compare les opinions et les comportements des conducteurs dans 17 pays européens.

A l'initiative de l'IBSR, 17 pays européens ont participé à une vaste étude appelée ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Cette étude de grande ampleur permet d'établir une comparaison entre les pays participants dans 6 grands domaines de la sécurité routière : risque de se faire contrôler et soutien aux

mesures, perception des risques dans le trafic, conduite sous l'influence de l'alcool, vitesse, ceinture, distraction (et fatigue).

Outre la tolérance zéro pour les conducteurs, citons parmi les mesures recueillant une forte adhésion de la part de la population : l'installation d'un alcolock pour les récidivistes (80% contre 76% en Europe) et l'obligation pour les piétons et les cyclistes de porter une veste fluo la nuit (68% contre 62% en Europe). Par contre, les Belges ne veulent pas entendre parler d'une obligation des pneus hiver (34% contre 55% en Europe).

Autre élément marquant : parmi les 17 pays ayant participé à l'étude, c'est en Belgique que les piétons déclarent se sentir le moins en sécurité. Idem pour les motards (seule la Grèce fait pire à ce niveau). Les cyclistes non plus ne sont pas tellement à l'aise. Bref, de gros efforts restent à fournir dans notre pays pour rendre les trajets des usagers faibles plus sûrs, d'autant que le baromètre de l'IBSR pour les premiers mois de l'année montre une augmentation du nombre d'accidents chez les piétons et les cyclistes.

De manière générale, l'alcool et la vitesse sont considérés à juste titre par les conducteurs belges (et européens) comme les principaux facteurs de risque dans le trafic. Notons également que les Belges (22%) sont, avec les Italiens (24%), les plus nombreux à pointer du doigt les embouteillages comme une source potentielle d'accident !

Enfin, un peu moins d'un Belge sur 5 (18%) déclare avoir repris le volant en ayant dépassé la limite légale en matière d'alcool au cours du mois écoulé. A part la France (22%), c'est le plus mauvais résultat d'Europe. C'est 9 fois plus que les Suédois (2%) et 3 fois plus que les Néerlandais (6%). De même, 30% des Belges disent avoir des amis qui estiment acceptable de prendre le volant après avoir bu. Ce pourcentage est le plus haut d'Europe et se situe largement au-dessus de la moyenne (22%). Cette étude est donc une preuve supplémentaire que la société belge est beaucoup trop tolérante envers le phénomène de l'alcool au volant.

Les données rassemblées dans le cadre de cette étude ESRA sont d'une très grande utilité pour les 17 pays participants. Elles leur permettront de déterminer les domaines dans lesquels leurs performances sont meilleures/moins bonnes que dans les autres pays et de prendre éventuellement des mesures pour rectifier le tir. Cette étude sera répétée régulièrement afin de suivre l'évolution des attitudes et opinions et voir si les mesures prises ont porté leurs fruits.

Les rapports de l'étude ESRA peuvent être consultés sur le site www.esranet.eu.

How traffic law enforcement can contribute to safer roads

Dans son nouveau rapport, l'ETSC (European Transport Safety Council) pointe que le nombre de P-V sanctionnant l'usage du téléphone au volant, l'une des principales causes d'accident, a diminué dans plus de la moitié des pays où des données sont disponibles ! Et, en Suède, aux Pays-Bas et en Finlande, la réduction du nombre de P-V va de pair avec le ralentissement de la courbe de la mortalité routière depuis 2010. Parallèlement à ces constats, l'ETSC a fait le tour des performances européennes en matière de sécurité routière, dans son « 10th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report ». Et l'organisation vient de récompenser la Norvège pour ses bons résultats : un taux de mortalité routière le plus bas de toute l'UE (23 décès par million d'habitants), la réduction de la mortalité sur les routes la plus importante en 5 ans (44%) et sur l'année 2015 (20%). Un modèle pour tous !



Des couloirs de secours en cas de bouchon



COULOIR DE SECOURS !

Avec une grande campagne d'information, les autorités luxembourgeoises demandent aux usagers de la route de libérer, entre les voies de circulation, un couloir pour laisser passer les véhicules de secours et de dépannage en cas d'embouteillage. Dans ce « couloir de secours », pas question de se frayer un passage sous prétexte que l'on serait pressé ! Seuls peuvent y circuler les véhicules d'intervention signalés par leurs gyrophares et leurs sirènes.

Jusqu'au printemps prochain, cet appel à la civilité s'affichera en bordure de route, sera rappelé sur internet, des dépliants, des autocollants, dans la presse et fera l'objet d'une signalétique spécifique en divers lieux de passage...

Les miroirs, solutions miracle ?

Faut-il installer des miroirs à tous les carrefours où un problème de visibilité se pose ? Ou y a-t-il moyen de trouver d'autres solutions ? L'IBSR est d'avis que les miroirs ne sont pas une solution miracle car l'évaluation des distances est plus compliquée à travers un miroir (surtout la nuit), ils sont inefficaces sous certaines conditions climatiques (neige/pluie/buée) et ils nécessitent un nettoyage régulier. Par conséquent, il est préférable d'améliorer la visibilité aux carrefours autrement, en supprimant les masques de visibilité ou en retravaillant la géométrie du carrefour par exemple. Si, toutefois, ces options ont été étudiées et s'avèrent impossibles, un miroir peut alors être envisagé. Le problème est que souvent, supprimer les masques de

visibilité revient à enlever des places de stationnement ou des arbres. Les gestionnaires de voiries se heurtent alors aux citoyens qui préfèrent conserver ces places de stationnement/arbres, incitant le choix du miroir.

NN a mis les usagers faibles en lumière

La visibilité réduite est l'une des principales causes d'accident impliquant des piétons ou des cyclistes. Et ce n'est pas uniquement le cas durant les sombres mois d'hiver : les chiffres de l'IBSR montrent qu'un accident de nuit sur quatre impliquant un piéton ou un cycliste a lieu en juillet ou en août. Durant tout l'été, l'assureur NN a donc offert un outil aux usagers faibles afin d'être plus visibles dans le trafic : un spray réfléchissant dans le noir. Cette action s'inscrit dans le cadre d'une vaste campagne de sensibilisation baptisée « Safety on the road » au travers de laquelle NN s'engage à améliorer la sécurité routière. Durant les mois d'été, les journées sont plus longues et les gens font plus d'activités à l'extérieur. Il y a donc plus de piétons et de cyclistes sur les routes. NN a organisé cette campagne pour aider les usagers faibles à être plus visibles dans le trafic. L'IBSR a apporté son soutien à NN dans le cadre de sa campagne de sensibilisation aux différents risques auxquels sont confrontés les usagers de la route. La visibilité dans le trafic est et reste un point problématique. Le gilet fluorescent est la meilleure solution pour être visible la nuit mais si l'utilisateur faible de la route n'en dispose pas, une peinture réfléchissante peut être une bonne alternative afin d'améliorer considérablement la visibilité. Concrètement, NN a distribué tout l'été dix sprays réfléchissants par semaine dans le cadre d'un concours en ligne sur www.nn.be/safetattoo.



Moins de permis de conduire

En 2015, 122.772 permis de conduire ont été délivrés en Belgique, soit respectivement 2,7% et 10% de moins qu'en 2014 et 2010, ressort-il des données du SPF Mobilité. Un peu plus de la moitié des permis (56,7%) ont été remis à des jeunes âgés de 18 à 20 ans.

Une diminution des permis délivrés à des jeunes de 18 ans (-10,3%) et de 19 ans (-15%) est aussi constatée depuis 2010. Cela est dû au fait que les jeunes restent habiter plus longtemps en ville après leurs études ou chez leurs parents et ont davantage l'habitude de prendre les transports en commun. Le succès des réseaux sociaux joue certainement un rôle aussi : pour voir les amis, on se branche sur Internet au lieu de se déplacer.

De moins en moins de permis sont aussi décernés à des personnes âgées de 70 ans et plus (7 en 2015, contre 35 en 2010 et 93 en 2005). Il y a vingt ans, de nombreuses veuves souhaitaient passer leur permis de conduire à la suite du décès de leur partenaire. Une génération plus tard, les personnes âgées de 70 ans et plus ont déjà leur permis depuis longtemps.



Toutes les infractions routières sur un site

La police intégrée (fédérale et locale) a présenté pour la première fois une vue d'ensemble de ses statistiques de circulation, en présence des ministres de la Justice, Koen Geens et de l'Intérieur, Jan Jambon, de la commissaire générale de la police, Catherine de Bolle, et du président de la Commission permanente de

la police locale, Guido Van Wymersch. Plus de 4,5 millions d'infractions routières ont été constatées en 2015, dont 5.852 concernaient la conduite sous l'influence de drogue. Il s'agit d'une forte hausse depuis 2012 où 2.560 infractions de ce type avaient été constatées. Les chiffres restent bas, notamment par rapport aux excès de vitesse (3,2 millions par an).

Cette augmentation signifie que davantage de contrôles sont effectués dans ce domaine, les chiffres communiqués par la police donnant des indications sur les contrôles et non sur le réel comportement des usagers. Les conducteurs qui roulent sous l'influence de drogues sont très majoritairement des hommes (94%) et se situent dans la tranche d'âge 21-30 ans (54,48%).

Les infractions ont principalement lieu les nuits de week-end (1.444), sur les routes communales (2.964) et nationales (2.746). Rouler sous l'influence de drogue augmente le risque d'accidents et fait partie des priorités du plan national de sécurité 2016-2019. La police utilise des tests salivaires si elle détecte des signes externes qui laissent présumer à une consommation de drogues. Le budget dédié à ces tests salivaires va être considérablement augmenté, a annoncé Koen Geens, ministre de la Justice. Un budget de 432.000 euros est prévu pour 2017, contre 180.000 en 2016.



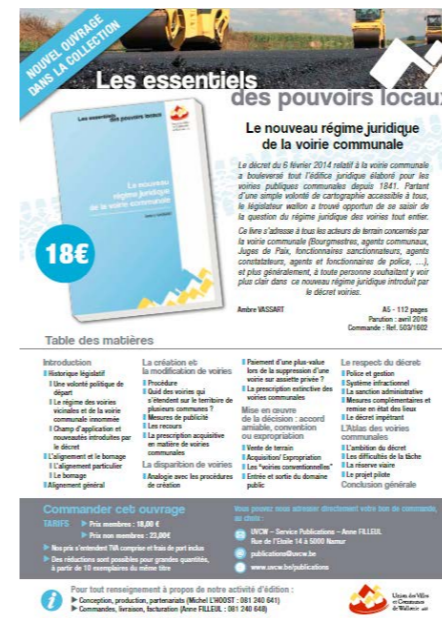
www.stat.policefederale.be

Le nouveau régime juridique des voiries communales

Le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a bouleversé tout l'édifice juridique élaboré pour les voiries publiques

communales depuis 1841. Partant d'une simple volonté de cartographie accessible à tous, le législateur wallon a trouvé opportun de se saisir de la question du régime juridique des voiries tout entier.

Un nouveau livre est né qui s'adresse à tous les acteurs de terrain concernés par la voirie communale (bourgmestres, agents communaux, juges de paix, fonctionnaires sanctionneurs, agents constatateurs, agents et fonctionnaires de police...), et plus généralement, à toute personne souhaitant y voir plus clair dans ce nouveau régime juridique introduit par le décret voiries.



www.uvcw.be/publications/commandes/2

Le «solowheel» désormais autorisé sur la voie publique

Les engins de déplacement tels que les hoverboards, Segways et trottinettes ont le vent en poupe depuis bien longtemps. Selon la définition actuelle présente dans le code de la route, ils doivent avoir 2 roues. A partir du 1er octobre, la situation va changer puisque les monocycles motorisés ou solowheels seront officiellement autorisés. Tant le Segway que le monocycle sont propulsés suivant le même principe, c'est-à-dire par le mouvement du corps.

L'IBSR mène actuellement une étude exploratoire sur ces engins de déplacement motorisés. Nous évaluons les éventuels dangers/risques que représentent/courent ces véhicules et formulerons des recommandations afin d'accroître la sécurité routière. Certains navetteurs emportent avec eux des engins de déplacement motorisés dans les transports en commun étant donné qu'ils sont facilement transportables. Ils sont utilisés pour parcourir les derniers kilomètres entre la station de train, de métro ou de bus et le travail ou le domicile. Les appareils peuvent représenter un gain de temps non négligeable pour effectuer la fin du trajet.

Le 1er octobre, rien ne changera au niveau de la réglementation et de la place de ces engins sur la voie publique. En d'autres termes, s'ils circulent sur le trottoir, ils ne peuvent pas dépasser l'allure du pas. Si les utilisateurs d'engins de déplacement dépassent cette allure, leur vitesse maximale ne peut excéder 18 km/h et ils sont soumis aux mêmes règles que celles applicables aux cyclistes. Il n'y a pas d'âge minimal pour se déplacer à l'aide d'un engin de déplacement.

Autre changement: a bande réservée aux heures de pointe figure désormais dans le règlement de la circulation routière. En vigueur sur plusieurs autoroutes, elle permet d'ouvrir la bande d'arrêt d'urgence à la circulation le matin et le soir en vue de fluidifier le trafic. Elle est reconnaissable à son marquage: la ligne blanche est plus épaisse et l'espace entre deux traits est plus petit que celui délimitant les bandes de circulation ordinaires. Des feux au-dessus de la bande de circulation indiquent si elle est ouverte ou fermée à la circulation.

Si vous empruntez quand même cette bande de circulation alors qu'une croix rouge signale qu'elle est fermée, vous commettez une infraction du 3e degré et encourez une amende de 165 euros. Si les feux ne fonctionnent pas, vous ne pouvez pas non plus y circuler. Ces bandes ne sont ouvertes à la circulation que lorsque les feux sont verts.

Les voitures autonomes et connectées représentent l'avenir de la sécurité routière.

Selon des études américaines, une diminution de 80% du nombre d'accidents est envisageable d'ici 2035 si les voitures autonomes connaissent un succès mondial. Pour le moment, une multitude de questions techniques et éthiques sur ces véhicules autonomes restent en suspens.

Pour tester certains prototypes équipés des technologies modernes, les autoroutes semblent tout indiquées. A partir du 1er octobre, ces tests pourront être effectués sur les routes belges mais il conviendra de déterminer sur quelles routes et dans quelles conditions ces tests peuvent être réalisés.

Le code de la route est également adapté de manière à ce que les tests «platooning» soient possibles. Différents camions sont reliés entre eux et roulent à une petite distance les uns des autres. Autrefois, ces camions devaient respecter une distance de 50 mètres. Grâce à l'adaptation apportée au code de la route, ils peuvent désormais rouler plus près les uns des autres. Les camions connectés occupent par conséquent moins d'espace sur les routes, ce qui est bénéfique pour la mobilité.

Par ailleurs, ils se tiennent toujours à la même distance les uns des autres et adaptent leur vitesse en fonction des autres. Tout profite pour la sécurité routière donc. L'IBSR suit de près ces nouvelles évolutions technologiques.



Ce panneau entre en vigueur le 1/10: il autorise la circulation des vélos électriques «rapides»

Conducteurs sans permis : un phénomène difficile à cerner

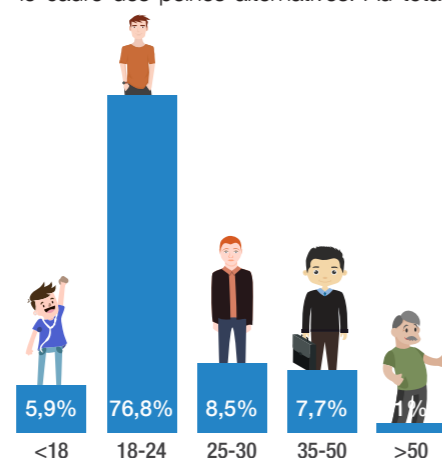
Régulièrement, la presse relate des accidents impliquant des conducteurs sans permis. S'il s'agit d'un phénomène qui, par essence, est difficile à cerner, ces accidents frappent toujours les esprits car ils impliquent souvent de jeunes conducteurs. L'IBSR s'est penché sur ce sujet...

Définition

Il existe plusieurs types de « conducteurs sans permis » :

- ceux qui n'ont jamais passé ni obtenu leur permis ou qui ont tout le temps échoué (ex. : jeune qui fait une virée avec la voiture de ses parents, étranger en séjour illégal);
- ceux qui roulent malgré un retrait ou une déchéance. Aux Pays-Bas, on estime que 5% des personnes déchues du droit de conduire prennent quand même le volant. Au Royaume-Uni, 12% des personnes déchues avouent conduire pendant la période de déchéance.
- ceux qui ne peuvent pas prendre le volant pour des raisons médicales mais qui, dès qu'ils se sentent mieux, prennent la voiture (sans attestation d'aptitude à la conduite)

Profil du conducteur qui roule sans permis



Dangerosité

Les personnes qui roulent sans permis courent 2,5 fois plus de risques d'avoir un accident que celles qui en ont un. La plupart du temps, ces conducteurs commettent également d'autres infractions, tant dans le trafic (alcool, feux rouges brûlés etc.) qu'en dehors. Un tel comportement est l'expression d'un manque général de sens civique.

Ampleur du phénomène

Il est impossible de connaître le nombre de conducteurs qui roulent sans permis. En 2015, 34.091 infractions au permis ont été constatées par la police. Ce nombre est en augmentation de 20% par rapport à 2007. En 2014, plus de 15.000 personnes ont été condamnées devant un tribunal pour conduite sans permis (soit une cinquantaine tous les jours) dont 1.794 conducteurs qui roulaient alors qu'elles étaient déchues du droit de conduire.

Profil du conducteur qui roule sans permis

Entre 2004 et 2016, bon nombre de conducteurs condamnés devant le tribunal pour conduite sans permis ont suivi un cours de sensibilisation à l'IBSR dans le cadre des peines alternatives. Au total,

1161 contrevenants ont suivi un cours après avoir roulé sans permis. La grande majorité d'entre eux (87%) était des hommes. L'âge moyen des conducteurs qui roulent sans permis est moins élevé que l'âge moyen des conducteurs qui commettent d'autres infractions. Le groupe le plus important est constitué des jeunes de moins de 24 ans (83%). Une partie de ces jeunes roulaient sous licence mais n'ont pas respecté les conditions imposées.

Sanctions

Les sanctions sont relativement sévères : amende entre 1.200 et 12.000 euros. Le contrevenant encourt par ailleurs une déchéance du droit de conduire de 8 jours à 5 ans. La sévérité des sanctions n'empêche toutefois pas la récidive. Ainsi, le taux de récidive est le plus élevé de toutes les infractions (38% dans les 2 ans). Bref, il s'agit non seulement d'un phénomène difficile à cerner mais également à combattre.

Aussi certains faux permis

Tout ressortissant étranger qui veut s'établir en Belgique peut échanger son permis national contre un document belge. Le problème est que les exigences en matière de conduite diffèrent d'un pays à l'autre. Les échanges de permis se passent à l'administration communale. Si le permis est faux, il va directement à la police locale et l'échange est évidemment annulé. En cas de doutes, la commune peut également le transmettre à la police pour vérification et même à l'Office Central pour la Répression des Fraudes qui procède à une vérification. In fine c'est le SPF Mobilité qui décide s'il y a échange ou non. En 2015, 8.167 contrôles ont été effectués : 390 permis avaient été falsifiés et 185 étaient « douteux ».

Benoît GODART
Ludo KLUPPELS

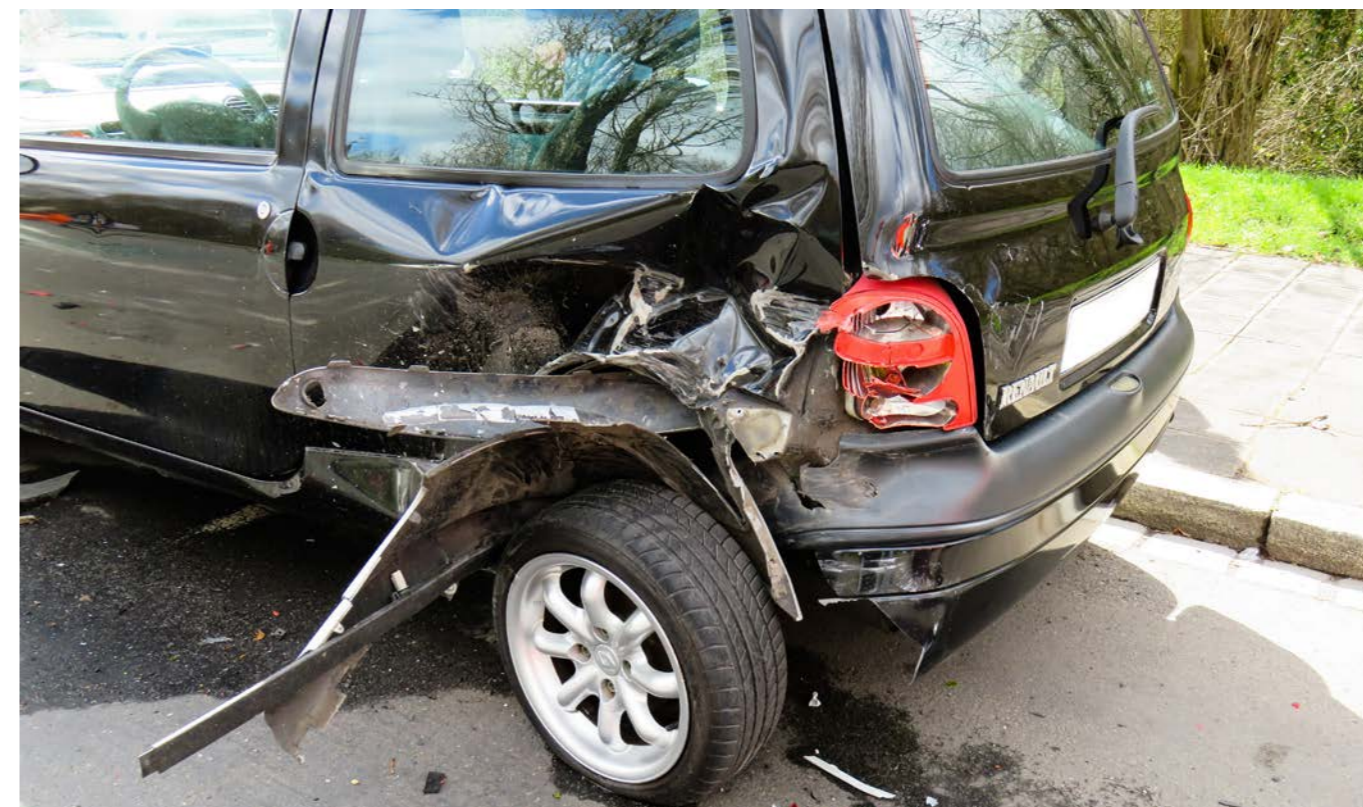
1 accident sur 10 s'accompagne d'un délit de fuite

Une étude comparative entre 8 pays européens montre que la part des délits de fuite après un accident mortel est nettement plus élevée en Belgique que dans d'autres pays : un accident sur 25 est concerné. Seul le Royaume-Uni fait pire. Afin de cerner les motivations des auteurs, l'IBSR a analysé les données de 850 conducteurs ayant été condamnés à suivre un cours de sensibilisation à la suite d'un délit de fuite. Il s'agit généralement de jeunes hommes qui, dans près de la moitié des cas, conduisaient sous l'influence de l'alcool.

Chaque jour, plus de 200 accidents avec délit de fuite sont recensés dans notre pays. En 2014, cela concernait près de 75.000 accidents, dont 4.416 avec lésions corporelles. 26 tués ont également été déplorés. Au total, au moins 1 accident corporel sur 10 et 1 accident mortel sur 25 s'accompagnent d'un délit de fuite. Une comparaison avec d'autres pays européens montre que cette proportion est beaucoup plus importante en Belgique qu'en France, Suisse ou Allemagne, par exemple. Pour savoir comment aborder le problème, l'IBSR a analysé le profil de 850 conducteurs ayant été condamnés par un juge à suivre un cours de sensibilisation après avoir été impliqués dans un accident avec délit de fuite.

Surtout de jeunes hommes

86% des 853 conducteurs interrogés étaient des hommes. Plus de 50% d'entre eux avaient moins de 25 ans au moment où ils ont commis le délit de fuite. Dans 42% des accidents, le conducteur était sous l'influence de l'alcool et/ou de substances illicites. 16% des conducteurs n'étaient pas en ordre de permis de conduire ou d'assurance. La plupart d'entre eux étaient de jeunes conducteurs qui ne pouvaient pas conduire la nuit pendant le week-end ou n'avaient pas l'âge requis pour conduire. Certains conducteurs plus âgés étaient déjà sous le coup d'une déchéance après avoir commis d'autres délits.



Quels sont les facteurs qui favorisent la fuite ?

La plupart des gens ont suffisamment de contrôle de soi pour pouvoir gérer des sentiments de honte, de peur et de culpabilité. Ils tentent de résoudre la situation en aidant la victime et en limitant autant que possible ou en réparant les dégâts. Quand il y a malgré tout délit de fuite, les facteurs suivants jouent souvent un rôle :

- **Alcool ou drogues, documents pas en ordre** : l'alcool et les drogues compliquent la prise de décisions rationnelles. Le conducteur a peur d'être sanctionné. La possibilité d'être retrouvé et plus sévèrement sanctionné pour le délit de fuite que pour l'accident proprement dit, ne lui vient pas à l'esprit. Pourtant, le risque de se faire prendre après un délit de fuite est quand même de 30 à 50%. Plus un accident est grave, plus ce risque est élevé.
- **Peur de l'image** : certains contrevenants se préoccupent de leur image et de leur position sociale. Se faire prendre alors qu'ils ont commis un grave délit risque de nuire à leur réputation. Ils veulent donc à tout prix éviter que cela se sache.
- **Circonstances** : les accidents avec délit de fuite ont souvent lieu dans des conditions de faible luminosité, sur des routes plus désertes ou quand il n'y a personne dans les environs. Dans des accidents légers avec dégâts matériels uniquement, l'objet endommagé peut aussi jouer un rôle dans la prise de décision. Lorsqu'un conducteur percute un signal routier ou endommage un rétroviseur, la tentation est plus grande de prendre la fuite.
- **Absence de jugement moral** : pour un petit groupe de contrevenants, ce n'est pas la peur qui les incite à prendre la fuite, mais plutôt une absence totale de jugement moral. Ces personnes peuvent être réparties en deux catégories : les « joueurs » et les « égoïstes ». Les joueurs aiment prendre des risques. Pour eux, commettre un délit de fuite représente un défi. Ils provoquent le destin et ne semblent pas s'inquiéter des éventuelles conséquences. Les égoïstes sont plus rationnels, mais ne tiennent tout simplement pas compte des autres. Ils appliquent leurs propres règles et sont convaincus que les accidents sont imputables aux victimes.

Conclusion

Il ressort clairement de notre étude que les délits de fuite sont dus à un mélange de honte, de peur et de culpabilité. Personne ne provoque délibérément un accident. Le sentiment de culpabilité peut entraîner le déni ou le report de la faute sur l'autre. Pour éviter les délits de fuite, contrôles et mesures légales adaptées et rapides doivent aller de pair avec des campagnes ciblées. Les sanctions sévères sont logiques mais il ne faut pas non plus être trop optimiste quant à leur effet dissuasif. Selon plusieurs études, le risque de se faire contrôler a plus d'impact.

19 condamnations par jour pour délit de fuite

Les juges de police ont sanctionné l'an passé 6.901 conducteurs pour délit de fuite après un accident, soit 19 par jour. Ils ont par ailleurs dû sanctionner 22 conducteurs pour un délit de fuite dans le cadre d'un accident mortel de la route en 2015, contre 13 dossiers ouverts en 2014. Dans 5.524 cas, il ne s'agissait que de dommages matériels mais les conducteurs ont quand même dû se présenter devant le juge. Les sanctions peuvent aller jusqu'à deux ans de prison, et quatre ans pour les conducteurs qui répètent l'erreur.

www.jemarreteapresunaccident.be

Benoît GODART
Ludo Kluppels

Clignoter, c'est bon pour la sécurité !

Malgré les fréquents rappels à l'ordre, le clignotant reste souvent délaissé à tel point qu'on a parfois l'impression qu'il est le mal aimé des automobilistes. Pourtant, le fait de l'oublier est souvent pointé du doigt comme l'un des comportements les plus irritants. Un petit rappel des règles s'impose...

Avec le klaxon, le clignotant est le seul moyen à la disposition des conducteurs pour leur permettre de communiquer entre eux et d'annoncer leurs intentions. Pourtant, nul n'est besoin de parcourir beaucoup de kilomètres pour se rendre compte que son utilisation est parfois négligée.

Délaissé par un automobiliste sur 2

Une étude menée cette année par la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) a montré que plus d'un conducteur sur 3 (37%) n'utilise pas son clignotant pour doubler. Par contre, le pourcentage d'usagers qui l'oublie pour se rabattre est en diminution par rapport à l'an dernier : 45% contre 59% l'an passé.

Dans notre pays, Touring a fait un constat équivalent : presque la moitié des conducteurs n'utilisent pas leurs clignotants quand ils quittent ou changent de bande sur l'autoroute; 4 sur 10 ne le mettent pas pour tourner dans une autre rue.



Pourquoi ?

Plusieurs raisons peuvent expliquer pourquoi une bonne partie des automobilistes « omettent » leur clignotant. Dans certains cas (ex. : ronds-points), certains usagers ne sont pas au courant des règles d'utilisation. Dans d'autres cas, les conducteurs sont distraits ou occupés à téléphoner et ne peuvent donc pas l'enclencher. Ce faisant, ils cumulent deux infractions ! Mais dans la plupart des cas, c'est plutôt la non-chalance qui se cache derrière cet oubli.

Pourtant, quoi de plus irritant d'attendre pour s'engager dans un carrefour et de ne pouvoir le faire car le conducteur qui circulait sur une voie transversale n'a pas daigné enclencher son clignotant. L'utiliser, c'est aussi assurer sa sécurité et celle des autres. C'est en effet un outil primordial pour informer les autres conducteurs de manœuvres parfois délicates. changement de file. Il reste le principal moyen de communiquer et de se faire comprendre des autres usagers.



Que dit la loi ?

L'art. 13 du Code de la Route stipule que « Avant d'effectuer une manœuvre ou un mouvement nécessitant un déplacement latéral ou entraînant une modification de la direction, le conducteur doit indiquer son

intention suffisamment à temps à l'aide des feux indicateurs de direction. Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral ou la modification de direction est accompli ».

L'emploi du clignotant est donc requis pour tout déplacement latéral. Il doit être actionné même si aucun autre usager ne se trouve à proximité et ne peut être gêné par la manœuvre.

Ni trop tôt ni trop tard

L'indication doit être donnée suffisamment à temps, de manière à prévenir les autres conducteurs du ralentissement qui précède souvent la manœuvre ou du changement de direction. La distance à laquelle l'indication doit être donnée n'est pas davantage détaillée dans le code. Tout est question de circonstances, et notamment de la configuration des lieux et de la vitesse des véhicules.

Par ailleurs, l'indication doit être donnée de manière claire et efficace, c'est-à-dire pas trop tôt. Il ne faut pas, par exemple, actionner son clignotant avant le carrefour qui précède celui où l'on a l'intention de changer de direction, au risque d'induire en erreur les autres usagers. Il doit être éteint dès que le déboîtement est effectué.

Clignotant ≠ priorité

Pas mal de conducteurs s'imaginent à tort que le fait de clignoter les rend en quelque sorte prioritaire et leur permet, par exemple, de s'insérer sur la première bande d'une autoroute en forçant le passage. Il n'en est évidemment rien ! Conformément à l'art. 12.4 du code de la route, le conducteur qui s'apprête à exécuter une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers.



Exemples de cas dans lesquels il faut actionner ses clignotants :

- En cas de changement de bande de circulation, par exemple pour contourner un véhicule à l'arrêt ou en stationnement.
- En cas de changement de file. Toutefois, en cas de rétrécissement de la chaussée, le conducteur qui suit le bord droit de la chaussée et qui se déporte vers la gauche à cause du rétrécissement, ne change pas de file et n'exécute donc pas de manœuvre. Au contraire, il bénéficie de la priorité de droite sur celui qui se maintient à gauche.
- Pour quitter un emplacement de stationnement ou y entrer.
- Pour sortir d'une propriété riveraine ou d'un garage.
- En cas de demi-tour ou de marche arrière.
- Avant tout dépassement, y compris pour dépasser un deux-roues. A la fin du dépassement, le conducteur doit reprendre sa place à droite dès que possible après avoir actionné les clignotants de droite.
- En cas de changement de direction, le conducteur qui veut tourner à droite ou à gauche pour quitter la chaussée ou qui veut garer son véhicule sur le côté gauche d'une chaussée à sens unique doit allumer le clignotant suffisamment à temps et le faire fonctionner pendant toute la durée du mouvement.



Le rond-point, cas particulier

L'art. 19 du code de la route relatif au changement de direction précise que « le fait d'entrer dans un rond-point constitue un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction. Le fait de sortir d'un rond-point est un changement de direction impliquant l'usage des indicateurs de direction ». **L'usage du clignotant est donc obligatoire pour sortir du rond-point uniquement.**

Voici ce qu'en dit le « Postal »¹ : « il est impérieux que le conducteur qui quitte le rond-point fasse connaître suffisamment à temps son intention au moyen des clignotants de droite : si chacun est averti de par la disposition des lieux qu'un conducteur va pénétrer dans un rond-point, il n'est pas aussi évident de savoir quand il en sortira; cette indication doit se donner en temps opportun, c'est-à-dire ni trop tôt (en tout cas pas avant la précédente sortie) ni trop tard, afin de ne pas induire les autres usagers en erreur. »

Benoit GODART

1. Extrait de « Le Postal pratique rapide commenté », Tome I A, commentaires sous art.13, p. 16.

Les accidents de cyclos en forte baisse

Plus de 4.000 cyclomotoristes ont été victimes d'un accident dans notre pays en 2014, soit environ 11 par jour. Ces chiffres sont en nette baisse, mais restent préoccupants parce que les victimes sont, avant tout, des jeunes de 16 à 20 ans. L'immatriculation obligatoire de tous les cyclos depuis le mois de mars 2014 facilite les contrôles et devrait permettre d'améliorer encore ces statistiques.

Evolution très favorable

Le nombre de cyclomotoristes tués et grièvement blessés a fortement diminué depuis 2005 : -41%, ce qui représente une diminution plus sensible que la moyenne pour tous les autres usagers (-37%). En revanche, le nombre de blessés légers a diminué un peu moins depuis 2005 (-35%), ce qui explique la baisse un peu moins prononcée du nombre de victimes (-36%).

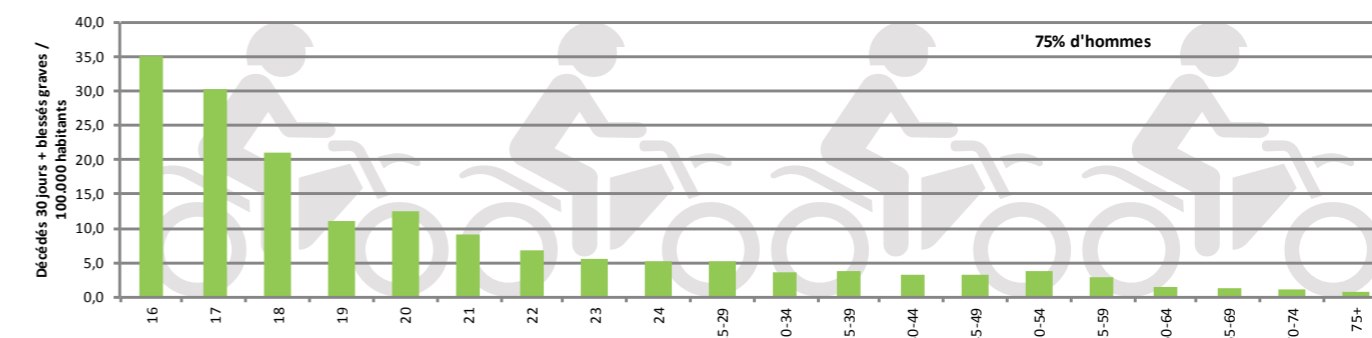
Au total, 3.797 cyclomotoristes ont été victimes d'un accident corporel en 2014, soit une dizaine par jour, dont 373 ont été tués ou grièvement blessés. Ce chiffre est probablement plus élevé encore dans la réalité puisque tous les accidents ne font pas l'objet de constatations de la part de la police (en particulier ceux où le cyclomotoriste est seul impliqué).

Evolution du nombre de victimes parmi les cyclomotoristes

	Blessés légers	Blessés graves	Décédés 30 jours	Total Victimes	Décédés 30 jours + Blessés graves
2005	5298	600	30	5.928	630
2006	5003	576	35	5.614	611
2007	5291	587	26	5.904	613
2008	4875	532	32	5.439	564
2009	4597	432	26	5.055	458
2010	4235	451	22	4.708	473
2011	4857	464	20	5.341	484
2012	4237	450	14	4.701	464
2013	3774	350	13	4.137	363
2014	3424	346	16	3.797	373
Evolution 2005-2014	-1874	-254	-14	-2.131	-257
	-35,4%	-42,3%	-46,7%	-35,9%	-40,8%

Source : SPF Economie DG Statistique / Infographie : IBSR

Nombre de conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés graves par 100.000 habitants, par groupe d'âge, 2010-2014



Source : SPF Economie DG Statistique / Infographie : IBSR

Circonstances et conséquences des accidents

De manière générale, plusieurs facteurs prédominent dans les accidents de cyclo :

- l'âge : quand ils achètent leur premier cyclo, les jeunes sont en pleine adolescence, phase pendant laquelle ils ont tendance à rechercher l'indépendance et à repousser leurs limites. Dans le trafic, cela se traduit par une surexposition aux risques du fait de leur inexpérience et de la surévaluation de leurs capacités, ainsi que par la transgression des règles du code de la route. Une étude de l'INRETS a ainsi montré que le jeune cyclomotoriste transgresse de manière délibérée une règle de sécurité fondamentale dans plus d'un accident sur cinq.
- leur formation ne leur permet pas toujours de transposer leur connaissance théorique du code de la route en un comportement sûr dans le trafic ni de contrôler leur engin lorsque la situation se complique.
- la vitesse due notamment au fait que de nombreux conducteurs de cyclo roulent avec un engin débridé qui permet d'atteindre des vitesses déraisonnables.
- le non-port ou une utilisation inappropriée du casque : certains ne mettent pas de casque, en particulier l'été lorsqu'il fait plus chaud; d'autres le mettent mais sans attacher la bride ; d'autres encore le portent... au coude, prétextant que le code de la route stipule qu'ils doivent « porter » un casque de protection, sans mentionner où ni comment ils doivent le porter !

Bien entendu, les cyclomotoristes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables car ils sont aussi mal perçus par les autres conducteurs et ne sont, en outre, pas assez pris en compte par les automobilistes. Dans certains cas, l'automobiliste ne voit pas ou ne voit pas à temps le deux-roues. Ça ne veut pas dire que le deux-roues est invisible ni que l'automobiliste est aveugle face aux deux-roues motorisés. En fait, un conducteur de voiture peut se laisser surprendre par un deux-roues pour plusieurs raisons : plus étroit, il est plus difficile à percevoir ou il n'adopte pas forcément un comportement auquel on peut s'attendre.

L'INRETS a également relevé les caractéristiques suivantes concernant les accidents analysés :

- plus de 7 fois sur 10, le conducteur de cyclo accidenté est de sexe masculin;
- il y a plus d'accidents de cyclo en septembre et en octobre;
- 1 conducteur accidenté sur 5 l'est entre 16 et 18h;
- 1 conducteur accidenté sur 6 l'est le vendredi;
- l'accident a lieu en agglomération 3 fois sur 4;
- l'accident a lieu hors carrefour 6 fois sur 10;
- dans 6 accidents sur 10, le conducteur de cyclo circule sans changer de direction;

Débrider son cyclo

L'un des gros problèmes des cyclomoteurs est la facilité avec laquelle on peut gonfler leur puissance. Aucun chiffre officiel n'existe mais bon nombre de jeunes s'adonnent à ce « plaisir ». Lors de contrôles, il n'est pas rare que les policiers

saisissent des scooters dont la vitesse dépasse allègrement les 100 km/h !

S'il est relativement facile de débrider un cyclomoteur, un tel acte peut avoir des conséquences non-négligeables sur la sécurité.

- La puissance de freinage n'est plus suffisante, ce qui est logique puisque les fabricants ne vont pas monter de gros disques de frein sur un cyclomoteur qui, en principe, n'est pas censé dépasser 25 ou 45 km/h.
- Sur certains cyclomoteurs, la suspension est rehaussée, ce qui le rend moins stable lors du freinage.
- Vu la maniabilité de son engin, le cyclomotoriste se déplace aisément de gauche à droite. Il peut facilement anticiper certaines situations. En revanche, l'automobiliste est parfois surpris car il n'attend pas toujours le cyclomoteur aussi vite à tel endroit.
- Un cyclomoteur trafiqué cause souvent beaucoup de nuisances sonores et de pollution.

Que dit la loi ?

Un cyclomoteur et son équipement doivent répondre aux normes prévues par le règlement technique. Pas question donc de retirer ou d'ajouter des pièces permettant de gonfler la puissance du moteur. La vitesse des cyclomoteurs de classe A est limitée à 25 km/h et celle des cyclomoteurs de classe B, à 45 km/h.

Les contrôles de police s'effectuent au moyen d'un curvomètre, espèce de gros tapis roulant sur lequel le véhicule est placé. Les policiers disposent, de surcroît, de sonomètres permettant de vérifier que le cyclomoteur ne dépasse pas la limite de bruit prévue. La loi stipule que les policiers

peuvent saisir les pièces qui ont permis de trafiquer un cyclomoteur. Ils peuvent aussi immobiliser directement le cyclomoteur sur la route et le laisser immobilisé pour une durée de 30 jours, aux risques et périls du propriétaire.

En outre, le jeune et ses parents ne sont plus assurés lorsque le cyclomoteur a été trafiqué. Par conséquent, si le conducteur d'un cyclo « boosté » est impliqué dans un accident, la compagnie d'assurances indemniserait quand même la victime, mais se retournerait contre son conducteur. Elle exigerait alors qu'il rembourse des frais qu'elle a dû prendre en charge et qui peuvent se monter à plusieurs dizaines de milliers d'euros.

La loi interdit par ailleurs « la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, l'offre en vente et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements ». En cas d'infraction, une peine de prison de 8 jours à 3 mois et/ou une amende de 60 à 60.000 euros sont prévues.

Benoît GODART



	 CYCLOMOTEUR CLASSE A	 CYCLOMOTEUR CLASSE B
 Puissance	max. 50 cm³	max. 50 cm³
 Vitesse	max. 25 km/h	max. 45km/h
 Plaques	• plaque jaune avant avril 2014 • S-AAA 123 depuis avril 2014	• aucune avant avril 2014 • S-BAA 123 depuis avril 2014
 Documents à bord	• carte d'identité • pas de permis de conduire • assurance • certificat de conformité	• carte d'identité • permis de type AM • assurance • certificat de conformité
 Âge	• 16 ans seul • 18 ans accompagné	• 16 ans seul • 18 ans accompagné
 Équipement	casque obligatoire pour le conducteur et le passager	casque obligatoire pour le conducteur et le passager
 Feux	feux de croisement obligatoires en permanence	feux de croisement obligatoires en permanence

0,2% aussi pour les conducteurs de cyclo classe A ?

Bientôt, les conducteurs novices ne pourront plus atteindre ou dépasser un taux d'alcool dans le sang de 0,2‰ et ce, durant les trois ans suivant l'obtention de leur permis. Cette règle s'appliquera non seulement aux automobilistes mais aussi aux motocyclistes et aux cyclomoteuristes classe B inexpérimentés. Cette limite ne vaudra toutefois pas pour les cyclistes et les cyclomoteuristes classe A puisqu'ils ne doivent pas passer de permis de conduire. Qualifier un conducteur d'« inexpérimenté » n'est en effet possible que sur la base d'un permis de conduire et de la date à laquelle ce dernier a été obtenu.

0,2 ‰ pour qui, pourquoi ?

Lorsque la nouvelle réglementation en matière d'alcool entrera en vigueur, les cyclomoteuristes classe A inexpérimentés seront soumis à une limite moins stricte (0,5‰) que tous les autres conducteurs inexpérimentés de véhicules motorisés (0,2‰). La limite de 0,5‰ restera aussi d'application pour l'ensemble des cyclistes. Il n'y a, en théorie, pas de différences fondamentales entre des utilisateurs de vélos électriques et des cyclomoteuristes classe A. La plupart de ces cyclistes atteignent la vitesse de 25 km/h, soit la vitesse maximale théorique des cyclomoteurs classe A.

La maîtrise du véhicule n'est pas encore suffisamment automatisée chez les conducteurs débutants et leur accapare encore beaucoup d'attention. Il y a donc moins de « place » pour exécuter des actions plus cognitives telles que la perception des risques, l'estimation du comportement des autres usagers, le contrôle

de soi, etc. L'alcool (même en petite quantité) a un impact sur la fonction cognitive. C'est la raison pour laquelle nous plaçons en faveur d'une tolérance zéro pour les conducteurs inexpérimentés. La différence entre un conducteur de voiture ou de moto et un cycliste ou un cyclomoteuriste classe A est évidemment le temps dont il dispose pour réagir (ou pour corriger de mauvaises réactions). Le risque de blesser les autres usagers est également plus faible (en raison de l'impact minime).

Faut-il conserver la classe A ?

La catégorie cyclomoteurs classe A a été maintenue en Belgique en vue de favoriser la mobilité d'un certain groupe d'individus. L'on ciblait à vrai dire la catégorie d'usagers pour qui l'usage d'un vélo exigerait trop d'efforts ou d'énergie. Avec un deux-roues, il est également possible de parcourir de plus longues distances de manière plus ou moins sûre et confortable. En limitant leur vitesse, c'est un peu comme s'ils utilisaient un vélo à assistance motorisée. L'avènement des vélos électriques (avec une assistance jusqu'à 25 km/h) rend en partie inutile la fonction spécifique des cyclomoteurs classe A. Contraindre les utilisateurs de cyclomoteurs classe A à décrocher un permis de conduire en réussissant un examen théorique et pratique peut peut-être influencer favorablement la sécurité routière. En participant à un examen de ce type, on peut prendre davantage conscience des risques inhérents à la conduite d'un tel véhicule. Mais cet apport bénéfique sera plutôt limité.

Par contre, en imposant un permis pour l'usage d'un cyclomoteur A, le nombre d'utilisateurs (probablement les personnes

qui en ont justement besoin) risque de diminuer et les jeunes risquent de passer plus rapidement à un cyclomoteur classe B pour lequel les risques sont encore plus élevés. En effet, il n'y aurait plus de différence au niveau des conditions entre un cyclo classe A ou B. Vu les similitudes entre cyclo classe A et vélo électriques de base, il faudrait aussi prévoir un permis de conduire pour ces derniers. Il est vrai que les cyclo classe A sont souvent trafiqués. Ce problème ne sera néanmoins pas résolu en instaurant un permis de conduire. Il serait plutôt préférable de renforcer les contrôles en la matière. Le risque de se faire contrôler et les sanctions adéquates concernant la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, un mauvais état du véhicule et le port du casque sont capitales. L'IBSR n'est donc pas pour l'instauration d'un permis de conduire pour les cyclomoteuristes classe A, mais bien pour un renforcement des contrôles afin que l'utilisation d'un cyclomoteur classe A reste réglementée.

En conclusion, un abaissement du taux d'alcool autorisé constitue certes une importante mesure de protection pour les jeunes conducteurs de véhicules motorisés, mais cette mesure ne semble pas appropriée pour un conducteur de cyclomoteur classe A, notamment en raison de la vitesse maximale de ce véhicule. Le maintien de la catégorie cyclomoteurs classe A sans permis de conduire semble néanmoins justifié à condition de ne pas négliger les contrôles de ces véhicules.

Ludo KLUPPELS
Nina NUYTENS

9 accidents de vélo sur 10 impliquent un cycliste seul

Tous les jours, 60 cyclistes sont admis aux urgences des hôpitaux après un accident de la circulation. Dans 9 cas sur 10, le cycliste est seul impliqué dans cet accident. Les jeunes de 10 à 19 ans et les plus de 50 ans courent le plus de risques. Telles sont les premières conclusions issues d'une vaste étude de l'IBSR et de la VUB auprès des services d'urgence des hôpitaux de Belgique¹. C'est la première fois qu'une telle étude est menée en Belgique.

Les accidents de vélo sont très largement sous-estimés dans les statistiques officielles du SPF Economie. En effet, rares sont les cyclistes qui appellent la police après une chute, par exemple. Ainsi, on estime que le nombre de cyclistes gravement blessés est 5 fois plus élevé dans la réalité que dans les chiffres officiels du SPF Economie.

Etude dans les urgences des hôpitaux

Pour connaître l'ampleur exacte de la problématique des accidents de vélos, l'IBSR et la VUB ont donc analysé les données issues des urgences de tous les hôpitaux de Belgique. Tant les cas traités dans les services des urgences que les patients hospitalisés entre 2009 et 2011 ont été passés au crible. C'est la toute première fois qu'une étude d'une telle ampleur est réalisée en Belgique.

Principaux résultats

En moyenne, environ 22.000 cyclistes sont admis chaque année au service des urgences, soit 60 cyclistes par jour. Il y a naturellement des pics au cours de l'année où ce nombre est plus élevé. Ainsi, il y a 3 fois plus de cyclistes hospitalisés en juin qu'en février. Près de 9 accidents sur 10 impliquent des cyclistes seuls. Il s'agit

alors de collisions entre cyclistes, d'accidents dans lesquels le cycliste heurte un obstacle ou chute.

Les jeunes âgés de 10 à 19 ans et les plus de 50 ans représentent le principal groupe à risque. Au total, 33% des cyclistes et même 65% des cyclistes gravement blessés admis aux urgences ont plus de 50 ans. Les accidents impliquant des cyclistes de plus de 50 ans sont donc plus graves que ceux impliquant des personnes plus jeunes. L'explication est simple : les gens d'un certain âge sont plus fragiles et encourent un plus grand risque de fractures en cas de chute.

Conclusion

L'immense majorité des accidents de vélo impliquent un cycliste seul. Les enfants et les personnes de plus de 50 ans sont les principaux concernés, d'où la nécessité d'attirer leur attention sur la nécessité de porter un casque.

Il est par ailleurs important que le vélo soit techniquement en ordre : veillez à ce que vos freins, vos feux et votre sonnette soient en bon état de fonctionnement.

Benoît GODART
Nina NUYTENS



Evolution de la sécurité routière des cyclistes (2005-2015)

Annee	Cyclistes décédés 30 jours	Cyclistes blessés	Total cyclistes victimes	Accidents corporels impliquant un cycliste	Cyclistes blessés graves	Cyclistes blessés légers
2005	71	8002	8073	7850	964	7038
2006	91	7757	7848	7606	909	6848
2007	90	7964	8054	7760	936	7028
2008	86	8036	8122	7908	905	7131
2009	88	8027	8115	7883	915	7112
2010	70	7737	7807	7546	867	6871
2011	70	8795	8865	8603	1029	7767
2012	69	8471	8540	8345	1002	7469
2013	73	8152	8225	7964	1044	7108
2014	76	9820	9896	9637	1048	8772
2015	83	9237	9320	9166	910	8327

1. L'étude s'appelle RECOVER (Registratie en Kosten van VERkeersongevallen).

Depuis 1950, 115.000 personnes sont décédées sur les routes en Belgique

Il y a un peu plus de 45 ans se tournait la page la plus noire de l'histoire de la sécurité routière en Belgique : en 1970, le cap des 3.000 tués était franchi sur nos routes, soit 4 fois plus que l'an dernier. Et ce nombre augmenta encore pour atteindre 3.101 tués en 1972. Ce pic joua alors le rôle d'électrochoc pour les autorités publiques qui se décidèrent à prendre le taureau par les cornes et adoptèrent quelques mesures radicales. En quasi un demi-siècle, d'énormes progrès ont été réalisés, même s'il reste beaucoup de pain sur la planche...

Nul ne l'ignore : les problèmes liés à la sécurité routière ne datent pas d'hier. La littérature¹ en fait déjà mention en 1903, à l'occasion de la meurtrière course Paris-Madrid, où les concurrents roulaient à plus de 100 km/h. Depuis lors, le type de problèmes a certes évolué en fonction de l'époque, mais, de tout temps, la route a fait de nombreuses victimes.

En Belgique, près de 115.000 personnes sont décédées sur les routes entre 1950 et 2015 sans que l'on ne s'en rende vraiment compte, soit l'équivalent d'une ville comme Namur !

1950 - 1970 : le temps de l'insouciance

Plus du tiers de ces tués ont été enregistrés entre 1950 et 1970 alors qu'il y avait 5 à 10 fois moins de véhicules à moteur qu'aujourd'hui. La conjoncture était très bonne en Belgique et, d'année en année, le nombre de voitures a augmenté assez

rapidement. L'automobile était un phénomène nouveau, un symbole du statut social, et ses « inconvénients » (plus ou moins un millier de morts par an) étaient considérés comme le prix à payer pour le progrès.

Le permis de conduire n'avait pas encore été instauré et les gens achetaient d'abord leur voiture avant d'apprendre à conduire. A cela s'ajoutaient d'autres problèmes tels que, par exemple, l'alcool au volant, beaucoup plus répandu qu'aujourd'hui. En outre, les Belges devaient encore apprendre à cohabiter avec la voiture, ce qui n'était pas une mince affaire : environ 50% des tués sur la route étaient des piétons et des cyclistes. Ceux-ci sous-estimaient souvent la puissance des voitures, tandis que les automobilistes éprouvaient des difficultés à diriger leur véhicule avec précision, voire à en garder la maîtrise. C'est ainsi qu'en 1960, on a enregistré 1782 tués pour 1.160.000 véhicules, soit 1 sur 650; en 2015, il y a eu 732 tués pour 7.175.162 véhicules. Ce rapport était d'environ 1 sur 9802, soit près de 15 fois moins !

Cela dit, personne n'était conscient qu'une telle hécatombe se produisait sur les routes. La qualité des voiries s'améliorait, les voitures étaient de plus en plus confortables et performantes. Pourquoi dès lors se préoccuper d'un problème qui était, de surcroît, très peu relaté par la presse ?

C'est seulement au milieu des années 60 qu'on a commencé à se rendre compte de la gravité de la situation. Cette prise de conscience s'est notamment traduite par la création du Conseil Supérieur de la Sécurité Routière (CSSR), la mise en oeuvre des premières campagnes de sen-

sibilisation et l'instauration du permis de conduire.



Une des premières campagnes menées en 1970

1970 - 2000 : prise de conscience et nouvelles mesures

Malgré tout, il a fallu attendre 1970, lorsque le cap des 3.000 tués fut franchi, pour que les pouvoirs publics prennent le taureau par les cornes et adoptent des mesures radicales.

En 1973, la ceinture n'était pas encore



obligatoire, mais vivement recommandée.

En 1971, une première tentative d'imposer le 90 km/h sur les routes (autres que les autoroutes et les 2 x 2 bandes) avorte, mais le ton est donné. L'adage « ma voiture, ma liberté » résiste encore deux ans. En 1973, un an après avoir atteint un triste

record historique (3101 tués), des limitations de vitesse sont imposées dans le cadre de la crise pétrolière. En 1974, le 120 km/h est définitivement instauré sur les autoroutes et le 90 km/h sur les autres routes. C'est le début d'une longue liste de mesures qui permettront d'améliorer sensiblement la situation. En 1984, on repasse, pour la première fois, sous la barre des 2.000 tués et, en 1995, ce nombre descend en dessous de 1.500.

2000-2010 : des progrès substantiels

Le nombre de véhicules-kilomètres a augmenté de 209% entre 1972 et 2013. Et

lorsque l'on analyse uniquement l'évolution depuis 2000, on observe encore une augmentation des véhicules-kilomètres de 13%. Il est évident que les nombres de victimes de la route et d'accidents corporels sont liés au nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge. Plus le nombre de kilomètres parcourus est élevé, plus le risque que se produisent des accidents corporels est important.

Pourtant, lorsqu'on analyse le « risque d'accident » (nombre d'accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus) et le risque de décès sur la route, on remarque qu'ils ont respectivement diminué de 22 et 40 % entre les années 2000 et 2013.

En 2015, 732 personnes sont décédées dans la circulation, ce qui veut donc dire que ce nombre ne baisse plus pour la deuxième année consécutive (724 en 2013, 727 en 2014). L'objectif intermédiaire de 630 tués maximum en 2015 est très largement dépassé. Il est donc temps d'inverser cette tendance inquiétante et de concrétiser les engagements pris lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de décembre dernier. Atteindre l'objectif fixé pour 2020 devient difficile mais il faut néanmoins arriver à diminuer le nombre de tués de façon significative.

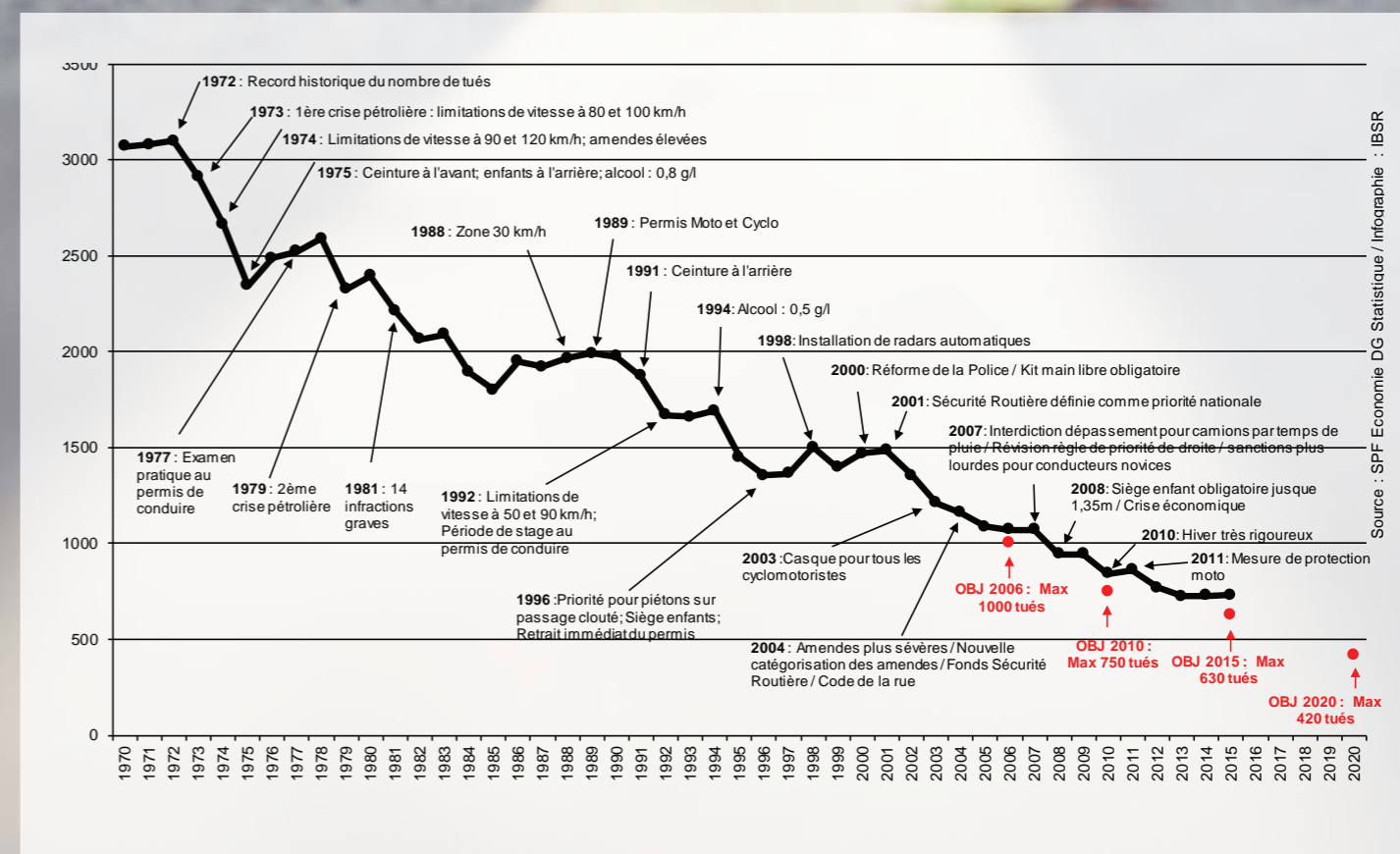
Benoît GODART
Nathalie FOCANT



¹. Depuis quand ? Les origines des choses de la vie quotidienne, Editions du Club France Loisirs, Paris, 1982.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE: QUELQUES MESURES MARQUANTES

1958	alcool au volant: 1,5‰ - prise de sang	1991	port obligatoire de la ceinture à l'arrière
1959	généralisation du contrôle technique	1992	<ul style="list-style-type: none"> 50 km/h en agglomération + 90 km/h sur les routes à 2 x 2 bandes sans séparation physique permis de conduire: période de stage
1967	<ul style="list-style-type: none"> permis de conduire: examen théorique alcool au volant: test de l'haleine 	1994	alcool au volant: 0,5‰
1968	60 km/h en agglomération	1996	<ul style="list-style-type: none"> priorité des piétons sur les passages pour piétons moyens de protection pour les enfants (sièges enfants . . .)
1971	<ul style="list-style-type: none"> présence obligatoire des ceintures homologuées, à l'avant, dans les nouveaux véhicules 90 km/h sur les routes à trois bandes de circulation ou moins en dehors des agglomérations 	1997	ronds-points prioritaires
1973	mesures économiques: 80 km/h sur les routes et 100 km/h sur les autoroutes et les routes à 2 x 2 bandes	1998	<ul style="list-style-type: none"> nouveau permis A pour motocyclistes nouveaux critères médicaux radars automatiques
1974	120 km/h sur les autoroutes et les routes à 2 x 2 bandes + 90 km/h sur les autres routes	1999	législation drogues dans la circulation
1975	<ul style="list-style-type: none"> port obligatoire de la ceinture à l'avant + enfants doivent s'installer à l'arrière 13 infractions graves alcool au volant: 0,8‰ 	2000	<ul style="list-style-type: none"> GSM: kit mains libres obligatoire directive sur l'agressivité dans le trafic
1976	port du casque obligatoire pour les cyclomotoristes classe B	2004	<ul style="list-style-type: none"> instauration du 30 km/h aux abords des écoles sens uniques limités pour les cyclistes
1977	permis de conduire: examen pratique / attestation pour les cyclomotoristes	2006	<ul style="list-style-type: none"> sièges-autos pour enfants de moins d'1,35m réforme de la formation à la conduite
1978	zones résidentielles	2007	<ul style="list-style-type: none"> interdictions de dépasser pour les camions engins de déplacement veste de sécurité rétro-réfléchissante
1981	14 infractions graves	2011	feux allumés de jour pour les nouveaux véhicules
1984	feux de croisement obligatoires le jour pour les motos et les cyclos	2013	modifications dans la formation à la conduite
1988	zones 30	2014	<ul style="list-style-type: none"> principe de la tirette immatriculation pour tous les cyclomoteurs et les quadricycles légers
1989	<ul style="list-style-type: none"> rainures minimales des pneus: 1,6mm permis de conduire motocyclistes et cyclomotoristes 	2016	règlementation sur les vélos électriques



2015, année noire pour les motards sur les routes : +15 tués

Selon les statistiques officielles du SPF Economie, 732 personnes sont décédées dans un accident de la route en 2015 contre 727 en 2014, soit une légère hausse de 0,7%. La situation diffère d'une Région à l'autre puisque le nombre de tués a augmenté de 6,9% en Wallonie et a baissé à Bruxelles et en Flandre. L'an dernier, les routes ont été particulièrement meurtrières pour les motards (+15 tués) et dans la province de Luxembourg (+24 tués). Dans les mois qui viennent, le centre de connaissance de l'IBSR analysera les statistiques en profondeur afin de déterminer les causes de ces résultats.

Baisse du nombre d'accidents, hausse du nombre de tués

Le nombre de tués sur nos routes a légèrement augmenté l'an dernier : +0,7% par rapport à 2014 (soit 732 tués au lieu de 727). Pour rappel, il y avait eu 724 tués sur nos routes en 2013, ce qui signifie que pour la 2e année consécutive, nous enregistrons une légère augmentation. Cette hausse nous éloigne un peu plus des objectifs fixés pour 2020 (420 tués maximum).

Evolution entre 2014-2015 du nombre d'accidents corporels et de victimes, Belgique

	2014	2015	Evolution 2014-2015 En chiffres absolus	Evolution 2014-2015%
Accidents corporels	41.481	40.303	-1.178	-2,8%
Total victimes	53.975	52.571	-1.404	-2,6%
Décédés 30 jours	727	732	+5	+0,7%
Blessés	53.248	51.839	-1.409	-2,3%

Source : SPF Economie – DG Statistique / Infographie IBSR

Par contre, tant le nombre de blessés (de 53.248 à 51.839, soit -2,6%) que le nombre d'accidents corporels (de 41.481 à 40.303, soit -2,8%) sont en baisse en 2015.

Situation contrastée dans les Régions

Augmentation du nombre de tués en Wallonie; baisse en Flandre

Par rapport à 2014, la Wallonie a enregistré 21 tués supplémentaires (de 305 à 326, +6,9%). Cette hausse a mis fin à une baisse ininterrompue depuis 2011. Le nombre de tués est quasi stable en Région bruxelloise par rapport à 2014 (de 29 tués sur à 28). Ce nombre ne varie plus beaucoup depuis 2010. La Région flamande est la seule à avoir observé une diminution du nombre de tués sur les routes (de 393 à 378, -3,8%). Ce nombre subit de légères fluctuations depuis 2012, mais est globalement stable.

Baisse du nombre d'accidents en Wallonie et en Flandre

Tant le nombre d'accidents que le nombre de blessés sont en baisse en Wallonie (-2,3% et -2,1%) et en Flandre (-3,7% et -3,4%). La tendance est, par contre, à la hausse dans la Région de Bruxelles-Capitale : +1,3% pour les accidents; +1,2% pour les blessés.

Hausse du nombre de tués et d'accidents dans le Luxembourg

La province de Luxembourg est la seule où tant le nombre d'accidents (+9,6%) que le nombre de tués (de 35 à 59) ont augmenté. La province de Hainaut a aussi connu une hausse conséquente du nombre de tués sur : de 103 à 119. En revanche, la province de Namur a atteint un record à la baisse pour ce qui concerne le nombre de tués sur (de 65 à 48).

En Flandre, la seule province où le nombre de tués est en hausse est celle de Flandre-Orientale (de 80 à 97). Anvers et le Limbourg ont atteint un record à la baisse au niveau du nombre de tués sur (respectivement 80 et 64).

Tendances en fonction du type d'usager

Nombre de tués en hausse pour les motards

Parmi les tendances les plus marquantes, notons la hausse du nombre de tués parmi les motards (de 85 à 100). Le nombre de victimes chez les cyclomotoristes a également augmenté, mais dans une moindre proportion (de 17 à 19). Au total, les deux-roues motorisés représentent un tué sur 6 dans notre pays ! Les conditions météo clémentes, en particulier en fin d'année, peuvent en partie expliquer la hausse du nombre de tués parmi les deux-roues.

Notons que l'année 2016 n'a pas commencé de la meilleure manière pour cette catégorie d'usagers : selon le baromètre de la sécurité routière, le nombre de tués

sur place parmi les deux-roues motorisés est passé de 13 à 15 au 1er trimestre par rapport à la même période 2015.

Conclusion

Après une hausse en 2014, les accidents corporels et les blessés sont repartis à

la baisse. L'évolution du nombre de tués est en revanche moins favorable. Pour la deuxième année consécutive, il connaît une augmentation en 2015, principalement due à une hausse conséquente du nombre de tués en Wallonie. La tendance est particulièrement préoccupante pour ce

qui est du nombre de tués parmi les motards, même si elle vient après une année où on avait atteint un nombre plancher de victimes.

Benoit GODART



Peintures pour vêtements : efficaces ?

Depuis quelque temps, on trouve sur le marché des sprays de peinture « rétro réfléchissante » que l'on peut apposer sur les vêtements pour être plus visibles la nuit. La couleur n'abîme pas les vêtements et disparaît au lavage. Afin de voir s'ils sont vraiment efficaces et peuvent apporter un plus au niveau de la sécurité routière, l'IBSR les a testés.

Pour être efficaces, les peintures « rétro réfléchissantes » doivent être visibles quand un rayon de lumière les éclaire et être invisibles en d'autres conditions. Elles peuvent alors devenir une alternative aux gilets fluorescents, jugés peu pratiques ou encombrants par certains. A l'inverse, si elles ne donnent pas les résultats escomptés, les usagers faibles pourraient avoir une fausse impression de sécurité.

Dans le cadre de cette étude, nous avons testé des échantillons de peinture sur des tissus couramment portés en extérieur et sur des matériaux de construction. Nous avons également exposé certains échantillons, avec ou sans utilisation d'un imperméabilisant au préalable, aux conditions météo (pluie, soleil, humidité...). Nous avons enfin comparé les coefficients de rétro réflexion de ces échantillons aux normes en vigueur pour les vêtements de haute visibilité (ISO 20471 et CE 1150) tel que le gilet fluorescent.

Méthodologie et matériaux

Deux types de peinture ont été testés : une peinture invisible destinée à l'usage sur tissu (peinture A) et une peinture

métallisée destinée à l'usage sur des matériaux structurels tels que le bois ou le métal (peinture B). La peinture A a été appliquée sur 3 types de tissus différents : coton, polyester (« polaire ») et polyamide (« nylon »). La peinture B a été appliquée sur le coton et le polyester ainsi que sur du bois et du métal déjà peint. En appliquant la peinture B sur du tissu, nous voulions évaluer si elle pouvait être éventuellement utilisée pour faire des marquages permanents sur les vêtements. Les vêtements ont été exposés 48h à diverses conditions météorologiques : pluie, temps sec et brouillard matinal.

Résultats

Dans la plupart des cas, l'exposition aux conditions climatiques semble avoir eu un effet négatif sur la rétro réflectivité de la peinture A, à part sur le polyamide et le polyester rouge. Les trois échantillons ayant donné les meilleurs résultats proviennent d'une surface en polyamide. La peinture A prenait des tons métallisés très prononcés sur ce type de tissu, plutôt que

d'être invisible.

La peinture B a donné des résultats supérieurs à la peinture A sur tissu. Par exemple, sur le polyester bleu, elle avait un coefficient de rétro réflexion de 21,6 cd/lx/m² là où la peinture A ne faisait au mieux que 5,2 cd/lx/m². Cependant, un test tactile a montré que la peinture B tenait moins bien au tissu que la peinture A. En fait, elle s'enlevait rapidement par simple frottement du doigt. Les résultats obtenus sur coton blanc s'expliquent par la quasi complète disparition de la peinture après 48h d'exposition.

Les échantillons sur bois et métal sont ceux qui ont donné les meilleurs résultats, dépassant les 70 cd/lx/m² à certains endroits.

Si ce n'est pour la veste en polyamide/polyester rouge, la pluie semble avoir emporté une partie de la peinture. L'utilisation d'imperméabilisant n'a pas montré de différence notable dans les résultats. Concernant la veste polyamide/polyester rouge, il est possible qu'elle ait été recou-

verte d'un produit protecteur avant les tests qui aurait gardé la peinture en surface du vêtement, produit qui serait parti lorsque qu'exposé aux conditions météorologiques. Cette hypothèse se justifie par le fait que la peinture soit restée en surface du tissu, lui donnant par la même occasion une couleur métallisée esthétiquement peu plaisante.

Conclusion

Au vu des résultats obtenus, l'IBSR ne peut recommander l'utilisation de ce type de peinture rétro réfléchissante comme alternative aux vêtements haute visibilité. Même si la peinture invisible, lorsque correctement appliquée, peut en effet améliorer la capacité à être vu, le gain est

bien moindre que celui des vestes fluorescentes traditionnelles. Celles-ci s'imposent donc comme la solution de choix pour une meilleure visibilité nocturne. Si un vêtement proprement homologué n'est pas disponible, la peinture rétro réfléchissante invisible peut alors être une bonne manière d'augmenter sa visibilité, mais l'utilisateur doit être conscient de son effet limité.

La peinture métallisée, lorsqu'elle est pulvérisée proprement, montre des résultats notables sur bois. De fait, son utilisation dans certaines situations pourrait influencer positivement la visibilité d'obstacles dangereux, par exemple. Des tests plus approfondis seraient cependant nécessaires pour déterminer si cette peinture

constitue une solution viable comparé aux autres dispositifs d'avertissement déjà disponibles tels que les panneaux ou les potelets avec catadioptr.

En conclusion, l'IBSR salue l'initiative et voit un potentiel dans ce type de produits. Son adaptabilité et sa capacité à convertir n'importe quel vêtement en surface rétro réfléchissante sont des qualités qui pourraient grandement aider les usagers les plus faibles à être plus visibles pour les autres usagers motorisés. Cependant, au vu de l'avancement de la technologie, le gilet fluo, qu'il soit homologué ISO20471 ou CEN1150 reste l'alternative à privilégier lors de déplacement nocturne.

Grégory DUGERNIER



Comment mesurer la consommation d'alcool lors l'examen de réintégration ?

Lors d'un examen de vérification de l'aptitude à la conduite, il n'est pas rare que le médecin souhaite en savoir plus sur la consommation d'alcool du conducteur déchu au cours des mois écoulés. En collaboration avec l'UGent, l'IBSR a mené une étude destinée à déterminer l'efficacité des meilleures méthodes d'analyse.

Précieuses données en laboratoire

Lorsqu'un conducteur est arrêté pour conduite en état d'ivresse ou en cas de récidive, le juge lui impose un examen de réintégration comme condition complémentaire pour récupérer son permis de conduire après une période de déchéance. Cet examen se compose d'un examen médical et psychologique et sert à vérifier si la personne est apte à la conduite.

L'examen médical comporte une anamnèse approfondie, un examen clinique et, si le médecin le juge nécessaire, une analyse de sang afin de déterminer si le conducteur est apte d'un point de vue médical en cas de conduite sous l'influence de l'alcool. Les informations communiquées par un candidat lors d'un examen de réintégration sont toujours sujettes à une certaine désirabilité sociale. C'est la raison pour laquelle les

données révélées par l'analyse en laboratoire sont précieuses.

Marqueurs biologiques

En Belgique, pour mesurer la consommation d'alcool dans le cadre d'un examen d'aptitude à la conduite, les marqueurs biologiques indirects tels que CDT, GGT, AST, ALT et MCV sont analysés. En collaboration avec l'INCC et l'UGent, l'IBSR a mené une étude visant à explorer l'utilité et l'usage des marqueurs directs d'éthanol par le biais de méthodes peu ou pas du tout invasives. Les 3 méthodes validées suivantes ont été testées : l'éthylglucuronide (EtG) dans les cheveux et l'urine, l'hydrogénosulfate d'éthyle (EtS) dans l'urine et le phosphatidyléthanol (PEth) dans les C-DBS (« capillary dried blood spots »). 50 volontaires ayant effectué des examens de réintégration dans différents centres de l'IBSR ont été testés pour tous les différents marqueurs, lesquels ont été prélevés le jour de l'examen de réintégration.

Résultats

Les résultats indiquent que les paramètres EtG dans les cheveux et le PEth dans les C-DBS sont plus sensibles à la détection de l'alcool que les paramètres indirects habituellement prélevés. Les mesures donnent toutes des informations sur une

période de consommation différente. Les analyses urinaires renseignent sur une consommation d'alcool récente (quelques jours avant), les C-DBS permet de dépister la consommation d'alcool au cours du dernier mois environ et l'analyse capillaire fournit des informations sur une période remontant à plus de 6 mois. Sur la base de ces résultats, une proposition a été effectuée afin de pouvoir se prononcer sur la problématique au moyen de plusieurs mesures combinées (voir schéma ci-dessous). Dans ce cadre, il est important de souligner que le diagnostic d'une accoutumance ou d'une consommation problématique de stupéfiants est toujours lié à la relation entre la substance et le consommateur et ne se limite pas à la consommation de ce produit.

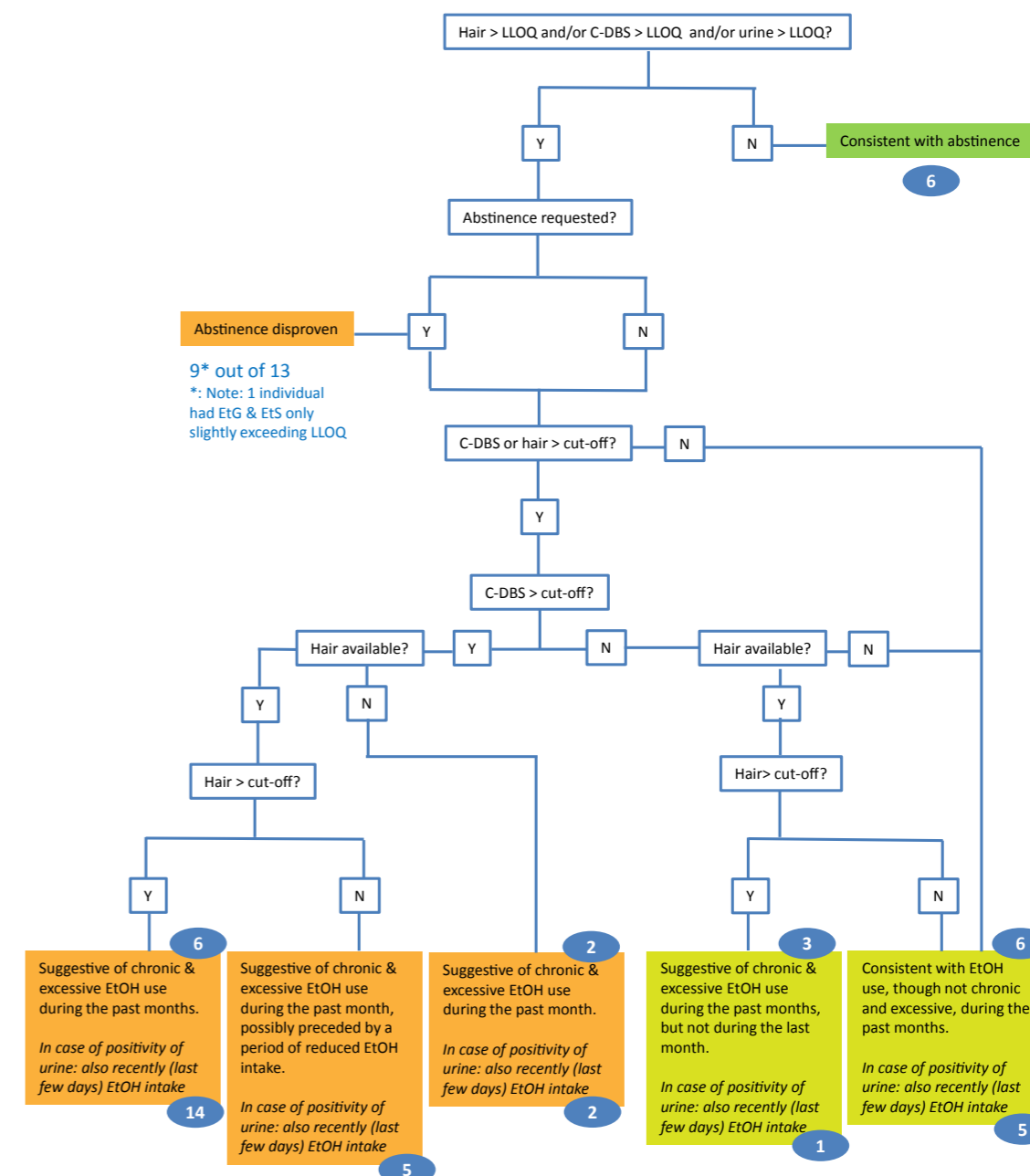
Conclusion

En conclusion, cette étude a montré que l'usage combiné de plusieurs stratégies amène une meilleure inférence en matière de consommation d'alcool avant le prélèvement. Le recours à des méthodes peu invasives comme les C-DBS et le prélèvement de cheveux et d'urine permet d'améliorer le déroulement des examens de réintégration.

Anneleen POLL



Direct EtOH markers in fitness-to-drive assessment



Les Belges 2^e plus mauvais élèves sur les routes françaises

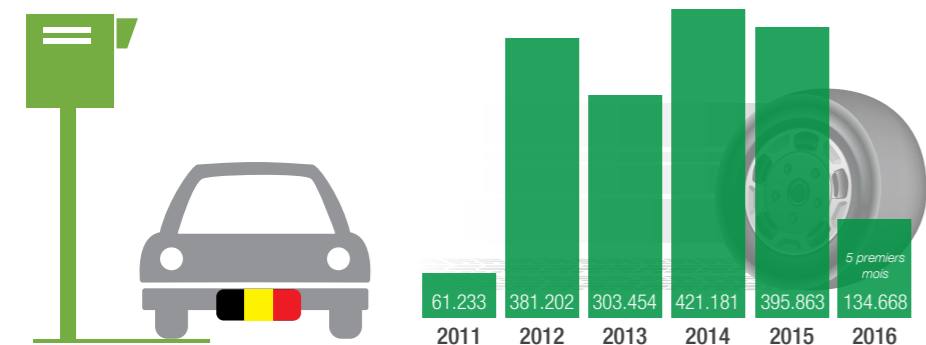
Malgré tous les avertissements déjà lancés, près de 135.000 de nos compatriotes ont encore été verbalisés au cours des 5 premiers mois de 2016 pour excès de vitesse. Les Belges sont même, avec les Luxembourgeois, les plus mauvais élèves européens sur les routes françaises.

Chaque année en France, on dénombre en moyenne 10.000 accidents corporels et plus de 700 tués sur les routes pendant les 2 mois de vacances. La principale cause de ces accidents reste la vitesse excessive.

Vitesse : les Belges mauvais élèves

Entre 2011 et 2015, le nombre total de P-V reçus par nos compatriotes a été multiplié par 6. Chaque semaine en France, plus de 7.600 conducteurs belges sont verbalisés pour excès de vitesse. Pour les 5 premiers mois de 2016, près de 135.000 conducteurs belges ont déjà été verbalisés, ce qui laisse à penser que le nombre de 2015 risque d'être dépassé.

Evolution du nombre de conducteurs belges flashés en France



Quand on analyse les chiffres pays par pays en fonction du nombre d'habitants, on constate que de tous les Etats membres de l'Union européenne, les Luxembourgeois sont, avec les Belges, sont les plus flashés. En moyenne, les Belges reçoivent 11 fois de P-V que les Anglais, 7 fois plus de P-V que les Allemands par exemple alors que ces derniers sont chaque année plus nombreux à se rendre en France que nos compatriotes.

Pays de l'UE	Nombre P-V pour excès de vitesse en 2015	Nombre de P-V par millier d'habitants
Luxembourg	100.516	179
Belgique	395.863	35
Pays-Bas	362.426	21
Portugal	186.825	18
Roumanie	178.318	9
Espagne	379.325	8
Italie	419.656	7
Allemagne	374.171	5
Pologne	157.679	4
Royaume-Uni	200.588	3

Nouveautés peu connues des Belges

Les échanges transfrontaliers d'informations mis en place avec la Belgique permettent à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) de procéder à l'envoi des avis de contravention aux adresses des contrevenants belges.

Sur le site www.antai.fr, de nouveaux services sont depuis peu disponibles pour les contrevenants étrangers. Ces services ne sont pas toujours connus des Belges :

- possibilité pour le contrevenant de consulter les étapes d'avancement de son dossier de contravention;
- en cas de contravention relevée par un radar, possibilité de contester gratuitement le P-V avec de bons arguments. Le contrevenant économise ainsi les frais de l'envoi en accusé de réception.

Risques encourus par les Belges en France

Il est par ailleurs important d'insister sur les conséquences d'éventuelles infractions commises par les Belges en France, notamment en cas d'interception par les forces de l'ordre :

- versement immédiat d'une amende forfaitaire ou d'une consignation;
- en l'absence de versement de cette consignation, la véhicule pourra être retenu et mis en fourrière et ce, aux frais du contrevenant;
- une suspension immédiate du permis de conduire, voire une immobilisation du véhicule en cas d'infractions graves;

Rappel des règles en matière de vitesse

Ci-dessous, voici un rappel des principales règles concernant les limitations de vitesse en France. Soulignons qu'en cas de pluie, la limitation n'est pas abaissée que sur autoroute, mais également sur les routes hors agglomération.



La vitesse

La vitesse est limitée sur l'ensemble du réseau routier français. La vitesse maximale autorisée est indiquée à chaque changement de limitation. En cas d'intempérie, les limites autorisées sont revues à la baisse.

		CONDITIONS NORMALES DE CIRCULATION	PAR TEMPS DE PLUIE OU AUTRES PRÉCIPITATIONS	VISIBILITÉ INFÉRIEURE À 50 M
Autoroute				
Autoroute urbaine et route à deux chaussées séparées par un terre-plein central				
Autres routes				
Agglomération				

Sanction: Pour un excès de vitesse inférieur à 20km/h (hors agglomération), vous êtes passible d'une amende de 68€*. Pour un excès de vitesse entre 20km/h et moins de 50km/h, vous êtes passible d'une amende de 135€*. Pour un excès de vitesse supérieur ou égal à 50km/h, vous êtes passible d'une amende de 1500€ maximum et d'une immobilisation ou confiscation du véhicule. Il est interdit de détenir, transporter et faire usage de dispositifs avertissant le conducteur de la localisation de radars. Contrevenir à cette disposition est passible d'une amende de 1500€

Conclusions

Les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger représentent environ 15% des contrevenants au sein de l'UE. Mais en France, ce pourcentage est plus élevé puisqu'il est de 21% en moyenne et même de 25% l'été (50% dans les zones frontalières). Il est dès lors important de lancer un appel à la prudence aux conducteurs belges afin qu'ils se comportent de manière appropriée sur les routes françaises, y compris après les vacances.

Benoit GODART

Reprise des « Déjeuners de la sécurité routière » : un succès immédiat !

Le 14 juin 2012, l'IBSR réunissait pour la première fois des intervenants de tous horizons afin de débattre de plusieurs thèmes intéressants à l'occasion de ses « Déjeuners de la sécurité routière ». Des hommes politiques et des acteurs issus du monde de la sécurité routière se sont entretenus avec plusieurs experts le temps d'un déjeuner pour discuter de leurs recherches et de leur vision. Cette initiative s'est interrompue pendant quelque temps mais l'IBSR l'a relancée en juin de cette année. Le thème ? La formation à la conduite.

Un nouvel élan

Après la refonte des compétences politiques et la nouvelle mission de l'IBSR, il semblait plus qu'opportun de relancer une telle concertation. Dorénavant, l'accent est davantage mis sur le monde politique. Etant donné que les Régions ont des compétences élargies en matière de sécurité routière, l'IBSR propose pour chaque parlement (régional et fédéral) des thèmes d'actualité dans le cadre de leurs compétences. Ces initiatives sont organisées en concertation avec les différents cabinets concernés. Dans ce cadre, l'IBSR fait appel aussi bien à des experts internationaux qu'à des organismes régionaux (AWSR, VSV, Bruxelles Mobilité).

La Flandre prend les devants

Le parlement flamand a été le premier à donner son feu vert pour les nouveaux « Déjeuners de la sécurité routière » qui

se sont tenus le 23 juin dans l'une des salles de commission. Le thème au menu ce jour-là était la formation à la conduite. Il s'agit là d'un thème d'actualité brûlant. L'IBSR vient de terminer une étude approfondie sur la formation à la conduite et le ministre Weyts a préparé avec le groupe de travail de la Maison flamande de la sécurité routière une large remise à neuf de la formation à la conduite.

Les parlementaires flamands présents ont écouté trois brefs exposés. Gregor Bartl (directeur de l'institut « alles-führerschein ») a, dans un premier temps, présenté ses expériences concernant le cours de recyclage pour les conducteurs débutants en Autriche. Hilde Bruynseels du VSV a ensuite donné un aperçu de l'état d'avancement du groupe de travail relatif au renouvellement de la formation à la conduite. Enfin, l'IBSR a présenté sa nouvelle étude sur les effets des systèmes « Graduated Driver Licensing » et sa version idéale de la formation à la conduite dans notre pays. Les hommes politiques présents ont posé bon nombre de questions et qualifié cette formule d'enrichissante.

La formation à la conduite « idéale »

La formation à la conduite est l'un des outils permettant d'améliorer la sécurité routière, principalement des conducteurs débutants. Et malheureusement, notre pays enregistre de piètres résultats dans ce domaine. Le nombre de conducteurs débutants ayant perdu la vie dans un accident de la circulation est quasiment le plus élevé d'Europe.

La formation à la conduite n'est certes pas le seul facteur visant à améliorer la sécurité

routière mais elle constitue néanmoins un point de départ capital pour les candidats conducteurs. Cela fait des décennies que les experts de toute l'Europe remanient sans cesse les formations à la conduite. En Belgique aussi, le contenu, la longueur et la structure des formations ont dû être reconsidérés de toute urgence.

Le fait d'avoir attendu si longtemps avant de passer à l'action constitue un avantage : nous avons reçu suffisamment de bons exemples de l'étranger sur lesquels nous pouvons baser notre formation à la conduite idéale. Il est vrai que nous avons encore à apprendre dans différents domaines. Ainsi, les candidats conducteurs de tous les Etats membres de l'Union européenne sont contraints de suivre au moins quelques heures de conduite avec des instructeurs de conduite professionnels. La Belgique constitue une exception en la matière.

Supprimer la filière libre ? Pas une bonne idée

Nous ne sommes pas en faveur d'une abolition de la filière libre. Elle offre en effet un avantage considérable : le candidat conducteur peut s'exercer plus longtemps et à différents niveaux, ce que ne peut offrir une école de conduite que dans une moindre mesure. De nombreuses études d'évaluation sur l'apprentissage de la conduite montrent que le fait de s'exercer plus longtemps est précisément un facteur déterminant. En Amérique et en Océanie, cela fait des décennies que l'on a recours à une formation par étapes, répartie sur plusieurs années. Lors de la première phase, le candidat conducteur ne peut conduire qu'en étant accom-

pagné (= phase d'apprentissage). Vient ensuite une période au cours de laquelle il peut apprendre à conduire de manière autonome mais en respectant certaines restrictions rigoureuses concernant les passagers, les heures de conduite et la consommation d'alcool (= phase d'entraînement). Ce n'est qu'après un certain laps de temps (généralement 15 mois) que le candidat conducteur peut obtenir son permis de conduire définitif.

Il est ressorti de diverses études que le raccourcissement de cette période de filière libre et le fait de la remplacer par le suivi d'une formation professionnelle avait un effet négatif sur le nombre d'accidents. S'exercer longtemps sous certaines conditions produit par conséquent de meilleurs résultats qu'une bonne instruction.

On a constaté en Autriche que l'instauration d'un jour de recyclage, plusieurs mois après avoir conduit avec un permis de conduire définitif entraînait une diminution plus importante du nombre d'accidents chez les jeunes.

Il semble donc évident qu'une formation à la conduite optimale se doit d'être une combinaison entre une phase d'apprentissage avec un accompagnant professionnel et un programme d'entraînement approfondi avec un accompagnant libre. Il serait préférable de répartir cette formation sur une durée d'un an maximum avant d'obtenir son permis de conduire définitif. Nous notons également qu'un recyclage au cours duquel l'accent est mis sur l'autoréflexion, la perception des risques et la connaissance de soi constitue une bonne solution.

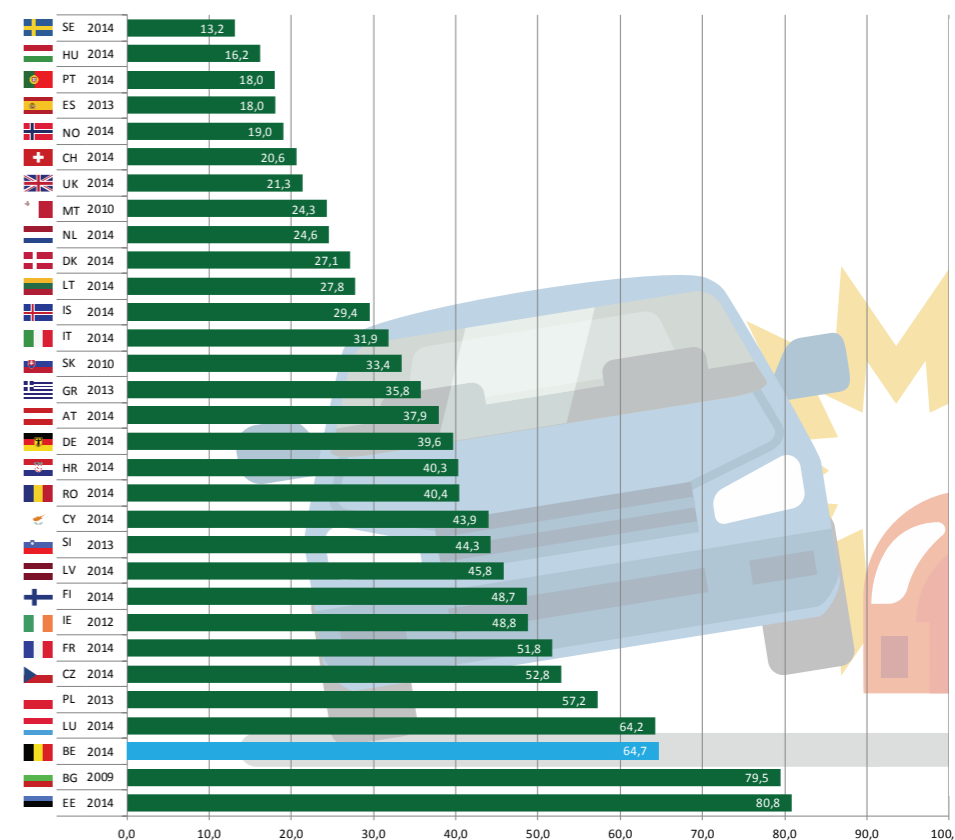
D'autres déjeuners à suivre

Entre-temps, de nouveaux contacts ont été noués avec les autres cabinets et parlements régionaux pour y organiser également un « Déjeuner de la Sécurité Routière ». Le thème dépendra évidemment de l'actualité et de la collaboration avec les organisations régionales.

Ludo Kluppels



Nombre d'automobilistes entre 18 et 24 ans tués par million d'habitants du même âge



Source : http://ec.europa.eu/transport/road_safety Infographie : IBSR

« Smart Phones, smart Drivers »

Selon une nouvelle enquête de l'IBSR, plus d'un jeune sur 5 ayant un smart-phone l'utilise au volant au moins une fois lors de chaque trajet. Les réseaux sociaux et, en particulier Facebook, Whatsapp et Snapchat, connaissent le plus grand succès lors de la conduite. Pour sensibiliser les jeunes aux dangers de l'utilisation du smart-phone au volant, Telenet a lancé, en collaboration avec l'IBSR, une nouvelle campagne centrée spécifiquement sur ce groupe cible : « Smart Phones, Smart Drivers ».

Résultats de l'enquête de l'IBSR¹

6% des jeunes accros au smartphone au volant

Parmi les personnes interrogées, plus d'1 jeune de moins de 34 ans sur 5 (23%) utilise au moins une fois son smartphone lors de chaque trajet. C'est plus que pour les 35-54 ans (20%) et les 55+ (8%). 6% des jeunes l'utilisent même systématiquement plus de 3 fois par trajet ! De manière générale, plus de 8 personnes interrogées sur 10 l'utilisent occasionnellement.

Téléphoner sans kit mains libres : les Wallons davantage concernés

Deux tiers des personnes interrogées utilisent leur smartphone pour lire un e-mail ou un sms (66%) ou pour en envoyer un (64%). Les jeunes sont davantage concernés par l'en-voi de sms (69%) que les 34-55 ans (63%) et les 55+ (42%). Ce comportement est évi-demment dangereux : envoyer un sms en conduisant multiplie par 23 le risque d'accident, selon une

étude de la Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière (SWOV).

Assez étonnant : 45% des personnes interrogées téléphonent encore sans kit mains libres. Les Wallons (56%) semblent beaucoup plus enclins à le faire que les Flamands (36%) !

Facebook et Whatsapp derrière le volant

Facebook (21%) et Whatsapp (19%) sont, de loin, les réseaux sociaux les plus consultés par les jeunes au volant. Instagram (9%) et Snapchat (8%) sont également très populaires.

Une personne interrogée sur 10 utilise son smartphone sur autoroute

Plus de la moitié des personnes interrogées (51%) utilisent leur smartphone au volant une fois arrêtées à un feu rouge ou un passage à niveau. C'est certes interdit, mais d'un point de vue de la sécurité routière, ce n'est pas particulièrement dangereux.

En revanche, ce comportement nuit clairement à la mobilité et à la fluidité du trafic car quand la file redémarre, les conducteurs réagissent alors beaucoup plus lentement. A noter que les Flamands (59%) sont beaucoup plus nombreux que les Wallons à saisir leur smartphone devant un feu rouge ou un passage à niveau (42%).

Près d'un tiers des personnes interrogées (32%) utilisent leur smartphone dans les embouteillages, ce qui cause probablement de nombreux accrochages. Plus préoccupant : 9% des conducteurs se servent de leur smartphone sur autoroute. En ville, ce pourcentage n'est « que » de 3%.

« Smart Phones, Smart Drivers »

« Smart Phones, Smart Drivers » a marqué le lancement d'une campagne dont l'ambition est d'attirer l'attention au cours des prochains mois et des prochaines années sur le problème de la distraction causée par l'usage des smartphones au volant. Cette année, l'accent était mis sur les jeunes. Des slogans percutants les ont incités à ne pas utiliser des applications comme Facebook, Snapchat et Whatsapp en conduisant, tant en voiture qu'à cyclo ou à vélo : « De Soignies à Durbuy, Facebook c'est fini ! », « Pas de chat entre Namur et Ath », par exemple.



La campagne qui portait le branding de Base et de l'IBSR dans la partie francophone du pays se composait de différents volets :

- **Spots radio** : des spots courts et énergiques prononcés dans un savoureux dialecte étaient diffusés sur les radios ciblant un public jeune.
- **Affiches** : elles ont été distribuées au niveau local via le réseau de l'IBSR, ainsi que dans les maisons de jeunes.
- **Festivals** : la campagne était relayée dans 7 festivals cet été. De chouettes pare-soleil sont distribués aux participants.
- **Réseaux sociaux** : la campagne y était également présente, notamment via des bannières diffusées sur les réseaux de Telenet, Base et de l'IBSR.
- **Concours et site Internet Rouleznonconnecte.be** : inventez un slogan et gagnez un prix ! La campagne consistait

aussi en un concours invitant les jeunes à créer un chouette slogan en prenant l'exemple des slogans officiels. De très beaux cadeaux étaient à gagner, notamment un week-end en « minivan » entre amis et des tablettes.

Conclusion

La distraction au volant est un problème de plus en plus présent sur nos routes. Nous consacrons plus d'un quart de notre temps à autre chose qu'au trafic. Cette distraction entraîne de nombreux accidents. Les jeunes représentent un groupe à risque dans la circulation et ils sous-estiment souvent les dangers liés au trafic. Avec cette campagne, l'IBSR et Telenet souhaitaient attirer leur attention sur les dangers de l'usage du smartphone au volant, espérant ainsi pouvoir éviter un grand nombre d'accidents dans le futur. »

L'engagement de Telenet est exceptionnel dans le secteur des télécommunications. « Nous constatons que la consommation de données mobiles double chaque année en Belgique » selon Ann Caluwaerts, SVP Corporate Affairs and Communication. « Ce sont surtout les jeunes qui communiquent aujourd'hui via des applications, même en voiture : WhatsApp, Facebook ou Snapchat. Chez Telenet, nous estimons qu'il est important que tout le monde ait accès aux données mobiles n'importe où et n'importe quand, mais nous voulons que cela se fasse sans mettre en péril la sécurité routière. C'est pourquoi, en tant que grande société de télécommunications et en tant qu'employeur, nous souhaitons montrer le bon exemple. Nous espérons que d'autres sociétés et pouvoirs publics se rangeront derrière cette initiative ».

Benoît GODART



BIVV / IBSR
Like This Page · August 29 · €

'DE DURBUY À PARIS, EMBARQUE TES AMIS... PAS TES APPLIS!'
Grâce à ce slogan super bien trouvé, Véronique a gagné le prix principal de notre concours d'été 'rouleznonconnecte':
un week-end entre amis dans un van rétro super cool !
Félicitations, Véronique!

Albert Minnebo, Patrick Deveux and Josette Rase like this.

¹ Les résultats repris dans cet article ne concernent qu'un échantillon représentatif des personnes qui déclarent posséder un smartphone et l'utiliser au volant.

Conducteurs distraits: quel risque d'accident ?

Il est très difficile d'établir un lien causal entre une activité susceptible de détourner l'attention et les accidents de la route. On estime que la distraction joue un rôle dans 5% à 25% de l'ensemble des accidents de la route. Plusieurs types d'études donnent différentes estimations. Des études sur les accidents indiquent que la distraction joue un rôle dans 10 à 12% des accidents, mais ce pourcentage est probablement sous-évalué. La police n'est pas en mesure de détecter tous les types de distractions et la preuve repose sur les informations fournies par le conducteur ou par des témoins. Il ressort d'études de conduite en situation réelle que la distraction joue un rôle dans 23% des accidents et des presque accidents. Une étude approfondie fournit des pourcentages similaires. L'étude '100 car naturalistic-driving' est une étude souvent citée. Cette étude a observé plus de 100 automobilistes pendant 18 mois. Ces données représentent donc un comportement normal de tous les jours au volant dans un environnement urbain. Les chercheurs présentent un aperçu du risque de différents types d'activités susceptibles de détourner l'attention au niveau individuel. Un 'odds ratio' supérieur à 1 indique un risque accru. Les chercheurs ont également calculé le pourcentage d'accidents dans lesquels une activité détournant l'attention jouait un rôle (risque dans la population). Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous. Tendre la main vers un objet en mouvement, regarder un objet à l'extérieur du véhicule, lire, l'hygiène personnelle et la composition d'un numéro (pour laquelle le téléphone portable est

tenu en main) semblent être des activités très dangereuses qui augmentent considérablement le risque d'accident individuel. Par ailleurs, insérer un CD dans le lecteur, tendre la main vers un objet fixe et téléphoner avec un kit mains libres augmentent légèrement le risque d'accident individuel. La présence d'un passager à l'avant ou à l'arrière diminue le risque d'accident individuel. Les chercheurs ont également calculé le pourcentage d'accidents dans lesquels une activité détournant l'attention jouait un rôle. Nous pouvons en déduire que certaines activités entraînent un risque individuel élevé, mais elles ne jouent un rôle que dans un faible pourcentage d'accidents. Par exemple, si nous examinons l'activité 'lire', nous voyons dans le Tableau 1 que le risque d'accident individuel augmente d'un facteur 3 mais que cette activité n'a joué un rôle que dans seulement 2,85% des accidents.

Une étude montre que l'utilisation du téléphone portable au volant augmente le risque d'accident d'un facteur 4. Une méta-analyse d'Elvik a montré que l'évaluation du risque de l'usage du téléphone au volant varie fortement d'une étude à l'autre. Il en conclut que l'usage du téléphone portable au volant augmente le risque d'accident d'un facteur 3. Il est également ressorti de l'étude '100 car naturalistic driving' que les tâches secondaires complexes qui exigent plusieurs étapes, mouvements des yeux ou pressions sur un bouton, augmentent le risque d'accident d'un facteur 3. L'envoi de SMS au volant est à l'origine de 2 à 3% des accidents de la route. L'étude sur le risque d'accident suite à la présence de panneaux publicitaires le long de la chaussée livre des résultats ambigus. Tantala et Tantala ont réalisé une étude préliminaire et une étude postérieure, dans le cadre desquelles ils ont vérifié si le nombre d'accidents après l'installation des panneaux publicitaires le long d'une chaussée était supérieur au nombre d'accidents avant l'installation des panneaux. Ces études ont révélé que les panneaux publicitaires n'influencent en rien les accidents de la route. Idem pour Smiley et al. et Dukic et al. qui n'ont observé aucun impact des panneaux publicitaires sur les accidents de la route. Il est ressorti d'une étude sur simulateur de Young et al. que les accidents sont toutefois plus nombreux en présence de panneaux publicitaires. Backer-Grøndahl et Sagberg ont également conclu, au moyen d'une étude par questionnaire, que le fait de regarder des panneaux publicitaires augmente considérablement le risque d'accident. En ce qui concerne les conducteurs professionnels, il apparaît que l'usage d'un téléphone portable au volant n'influence en rien le risque d'accident. Cette activité a même une influence positive sur le risque d'accident car elle favorise la sécurité. Tendre la main vers un téléphone ou vers un autre objet augmente toutefois le risque d'accident d'un facteur 3. Les conducteurs professionnels qui envoient des SMS ont 23 fois plus de risque d'être impliqués dans un accident ou un presque accident. Malgré ce risque élevé d'accidents individuels, seul un faible pourcentage d'accidents est dû à l'envoi de SMS au volant. Une augmentation de ce phénomène pourrait avoir des conséquences importantes sur la sécurité routière.

sée livre des résultats ambigus. Tantala et Tantala ont réalisé une étude préliminaire et une étude postérieure, dans le cadre desquelles ils ont vérifié si le nombre d'accidents après l'installation des panneaux publicitaires le long d'une chaussée était supérieur au nombre d'accidents avant l'installation des panneaux. Ces études ont révélé que les panneaux publicitaires n'influencent en rien les accidents de la route. Idem pour Smiley et al. et Dukic et al. qui n'ont observé aucun impact des panneaux publicitaires sur les accidents de la route. Il est ressorti d'une étude sur simulateur de Young et al. que les accidents sont toutefois plus nombreux en présence de panneaux publicitaires. Backer-Grøndahl et Sagberg ont également conclu, au moyen d'une étude par questionnaire, que le fait de regarder des panneaux publicitaires augmente considérablement le risque d'accident. En ce qui concerne les conducteurs professionnels, il apparaît que l'usage d'un téléphone portable au volant n'influence en rien le risque d'accident. Cette activité a même une influence positive sur le risque d'accident car elle favorise la sécurité. Tendre la main vers un téléphone ou vers un autre objet augmente toutefois le risque d'accident d'un facteur 3. Les conducteurs professionnels qui envoient des SMS ont 23 fois plus de risque d'être impliqués dans un accident ou un presque accident. Malgré ce risque élevé d'accidents individuels, seul un faible pourcentage d'accidents est dû à l'envoi de SMS au volant. Une augmentation de ce phénomène pourrait avoir des conséquences importantes sur la sécurité routière.

RoadSafety@Work



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



IBSR

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

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

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

Intéressé par cette offre ?

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

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

www.ibsr.be

LES CYCLISTES ET LE CODE



IBSR

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