



Chauffeurs professionnels et sécurité routière

Le couloir de secours bientôt en vigueur

GSM au volant : les Belges mauvais élèves

Nouveau rapport thématique sur la vitesse



Télétravail ?

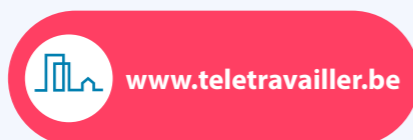
Vous êtes intéressé par le travail à domicile ou le télétravail ? Il y a tant d'informations sur la Toile que vous ne vous y retrouvez plus. Que devez-vous vraiment savoir si vous voulez, en tant qu'employeur, définir une politique de télétravail ?

La toolbox www.teletravailler.be vous montrera la voie à suivre.

En tant que travailleur, vous y trouverez également un tas d'informations, des conseils utiles, ainsi qu'une liste de tous les avantages et inconvénients.

Avec ce site Internet, l'institut Vias et le SPF Mobilité souhaitent répondre aux questions que tout le monde se pose sur le travail à domicile ou le télétravail.

Ce site regorge aussi d'outils pratiques. Jetez-y un œil !



CONTENU

4. BRÈVES

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

8. USAGERS

8. L'institut Vias a publié un rapport qui met l'accent sur le caractère exigeant de la conduite quand elle se passe dans le contexte d'une activité professionnelle.
12. L'institut Vias a mené une étude exploratoire sur les accidents de trottinettes électriques auprès des services d'urgence de 5 hôpitaux en Belgique.
14. Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias, près de 4 enfants sur 10 impliqués dans un accident avec tués ou blessés le sont sur le chemin de l'école.

16. COMPORTEMENT

16. La vitesse est un thème central de la sécurité routière et une des principales causes d'accidents graves. C'est pourquoi l'institut Vias consacre un rapport thématique à ce sujet.

21. LÉGISLATION

21. Il est de plus en plus question de la tolérance zéro en matière d'alcool au volant. Deux propositions de loi ont d'ailleurs été soumises à la commission parlementaire de la mobilité.

22. Le 1^{er} octobre prochain, le « couloir de secours » entrera en vigueur. Quelques explications s'imposent.

24. Pour circuler en toute sécurité, il est primordial de mettre régulièrement à jour ses connaissances concernant le Code de la route.

26. STATISTIQUES

26. En 2020, l'institut Vias a déjà publié 2 baromètres de la sécurité routière. On y note clairement l'impact du confinement sur les statistiques de sécurité routière.

29. ENQUÊTE

29. 28 % des Belges admettent envoyer ou lire des SMS au volant. Les Belges obtiennent quasi le pire score sur 11 pays européens. C'est l'un des résultats marquants du Baromètre européen 2020 de la Fondation Vinci.

31. CONDITIONS DE CIRCULATION

31. Avant de prendre le volant pour un long trajet, il est primordial d'avoir passé une bonne nuit de sommeil mais il est également important de bien vérifier l'état de son véhicule.

COLOPHON

Rédacteur en chef: Benoit Godart - E-mail: benoit.godart@vias.be
Rédaction: Stijn Daniels, Pauline Demolder, Nathan De Vos, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nathalie Moreau, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Wouter Van Den Berghe, Stef Willems.
Layout: Ria De Geyter
Editeur responsable: Karin Genoe, Institut Vias, chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles.
Tél.: 02/244.15.11 - E-mail: info@vias.be - internet: www.vias.be
ISSN: 0755-9010

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



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

Les jeunes conducteurs, 17% des tués sur nos routes

Les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans représentaient 17% des tués sur la route l'an dernier en Belgique, contre 11% en 2018. Une tendance inquiétante qui vient briser des statistiques dont l'évolution était plutôt favorable depuis 10 ans.

En 2019, 40 jeunes conducteurs (c'est-à-dire âgés entre 18 et 24 ans) ont perdu la vie sur nos routes, contre 25 en 2018.

Les jeunes conducteurs représentaient 17% des tués sur la route alors qu'ils représentent 10% seulement de la population majeure en Belgique.

Selon l'institut Vias, les jeunes sont sur-représentés dans les collisions en chaîne et les accidents où un usager emboutit l'arrière d'une autre voiture, ce qui est probablement la conséquence de leur plus grande utilisation du GSM au volant. Ils sont aussi deux fois plus impliqués que leurs aînés dans des accidents avec perte de contrôle de leur véhicule.

Les jeunes sont également sur-représentés dans les accidents qui se déroulent la nuit et le week-end.



Zone bleue

Revenir à sa voiture pour changer l'heure de son disque en cours de stationnement constitue une fraude au disque de stationnement. C'est également le cas si l'heure d'arrivée indiquée est fautive (par exemple, plus tard que l'arrivée réelle). La fraude au disque de stationnement n'a pas été dépenalisée et constitue une infraction du premier degré. Elle est donc sanctionnée d'une amende avec perception immédiate de 58 euros.

Une fresque pour encourager les femmes à prendre le vélo

La fresque «Women Bike the City» a été réalisée sur le mur de l'école Léopold Ier, à côté de la place Bockstael de Laeken. Elle a été officiellement inaugurée le dimanche 13 septembre, à l'issue d'un parcours à vélo passant par des rues de Bruxelles portant des noms de femmes.

L'artiste Anthea Missy explique qu'elle a voulu représenter la petite fille qui sommeille en toute femme, dans un univers cosmique, inspiré de références culturelles qui vont des

années 1980 à nos jours, et qui prend son envol grâce à la sensation de liberté que l'on ressent à vélo, cheveux au vent.

La fresque s'inscrit dans le cadre de la campagne Women Bike the City, qui vise à encourager le public féminin de toutes les générations à employer le vélo comme un moyen de transport quotidien.

Selon les données de l'Observatoire bruxellois du vélo et de Pro Vélo, environ 36% des cyclistes comptés à Bruxelles en 2019 sont des femmes, contre 30% en 2010. Cette augmentation est notable étant donné que le nombre total de vélos est également en progression constante ces dernières années. Le taux de croissance annuel moyen du flux des cyclistes se maintient en effet autour de 13% depuis 2010. Cela signifie que proportionnellement, il y a plus de femmes qui se mettent à la petite reine que les hommes.

La proportion de femmes à vélo dans une ville est un bon indicateur du sentiment de sécurité sur les routes. Les femmes ont aussi encore plus largement la charge de conduire les enfants à l'école et de faire les courses, autant d'activités qui nécessitent plus d'infrastructures et de sécurisation si elles sont faites à vélo.



Trop d'accidents dans les chantiers

En 2018, 16 personnes étaient décédées dans des accidents sur un chantier ; l'an dernier, elles étaient 23. C'est le chiffre le plus élevé de ces dernières années. Cette augmentation est surtout due à une hausse conséquente des victimes dans les accidents hors autoroute.

Année	Auto-route	Autres routes	Total
2015	11	10	21
2016	10	10	20
2017	5	4	9
2018	8	8	16
2019	7	16	23

Chaque jour, on recense en moyenne plus de 2 accidents avec un tué ou un blessé dans une zone de travaux. Au total, on a recensé 785 accidents corporels l'an dernier. Sur les 5 dernières années, le nombre d'accidents est en hausse de 5% : +9% sur autoroute ; +4% sur les autres routes. Assez étonnamment, il y a deux fois plus d'accidents dans des zones de travaux sur les autoroutes wallonnes (135) que sur les autoroutes flamandes (63) !

Année	Auto-route	Autres routes	Total
2015	183	562	745
2016	174	621	795
2017	186	639	825
2018	224	665	889
2019	200	585	785
Evolution 2015-2019	+9%	+4%	+5%

Les chiffres sont en hausse dans toutes les Régions, même si cette augmentation est nettement plus importante à Bruxelles (+123%) et en Wallonie (+23%) qu'en Flandre (+9%).

Dans plus de 4 accidents sur 10 ayant lieu dans un chantier (43%), un camion est impliqué. C'est beaucoup plus que leur implication dans les accidents sur autoroute en général (26%). Dans plus d'un accident sur 5 (22%), c'est une camionnette qui est impliquée. C'est aussi plus que leur impli-

cation dans les accidents en général (17%). Peut-être la distraction de ces chauffeurs professionnels à certains moments de leur trajet explique-t-elle leur surreprésentation dans les accidents dans les chantiers routiers. Au total, 7% des accidents sur autoroute ont lieu dans une zone de travaux.

Une enquête menée dans 11 pays européens montre que les conducteurs belges sont, de loin, les moins enclins à ralentir en cas de travaux. Près de 7 conducteurs belges sur 10 (66%) « omettent » de lever le pied, ce qui est beaucoup plus que la moyenne européenne (54%).



Les zones de rencontre en vogue

Le principe de base d'une zone de rencontre est de transformer la zone en un véritable espace public et non plus en une voie de circulation. Ces espaces publics un peu particuliers permettent la coexistence des piétons et des véhicules. Le principe de fonctionnement est la mixité entre les usagers, avec une circulation apaisée.

Dans ces zones de rencontre, les voitures ne dépassent pas 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique et sont prioritaires sur le trafic motorisé. Dans ce contexte, les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger ni les gêner. Ils doivent même s'arrêter si besoin.

Cependant, il y a une différence entre une zone résidentielle et une zone de rencontre. Ces subtilités ont de l'importance et méritent d'être éclaircies.

Les zones résidentielles concernant l'habitat. Le but, c'est d'offrir un cadre convivial, améliorer les relations de voisinage, développer la vie sociale d'un quartier, permettre

aux enfants de retrouver leur place dans l'espace autour de leur habitation.

Pour les zones de rencontre, on étend le principe de la circulation mixte et de la priorité piétonne à d'autres activités que l'habitat : voiries commerciales, abords des écoles, ...

Pour que ces zones soient respectées et que les usagers faibles s'y sentent en sécurité, il faut non seulement que la visibilité soit bonne à courte distance et sur la largeur de la voie. Mais il faut aussi bien évidemment qu'il y ait un aménagement adéquat. De cette façon, les automobilistes sont prévenus qu'ils entrent dans une zone résidentielle ou de rencontre. La nature de l'entrée ou la porte peut être très variable : cela donne plus de liberté et d'adaptation par rapport au terrain : des arbres, une bordure collée, un trottoir traversant...



Quel est l'impact du passage à l'heure d'hiver sur la sécurité routière ?

Le passage à l'heure d'hiver marque le début d'une période à risque, notamment pour les piétons. Suite au changement d'heure, le nombre d'accidents corporels ainsi que des blessés graves et tués augmente pendant l'heure de pointe du soir. Tout d'abord, la fatigue lors des trajets dans l'obscurité est plus importante. Ensuite, il est probable que les vitesses d'impact au moment des accidents soient plus élevées après le changement d'heure en raison des conditions de visibilité moindres. Certains conducteurs ne voient pas le piéton et freinent beaucoup trop tard ou ne freinent pas du tout. Le fait que des trajets effectués en temps normal à la lumière du jour lors de l'heure de pointe du soir doivent être parcourus dans l'obscurité totale après le changement d'heure joue indéniablement un rôle.

Places réservées aux femmes enceintes

Sur certains parkings commerciaux, il n'est pas rare de voir des places réservées aux femmes enceintes. Ce n'est pas si nouveau que cela mais ce n'est pas pour autant que tous les automobilistes connaissent la réglementation exacte liée à ces places un peu spéciales.

En Belgique, les places pour personnes moins valides sont les seules à avoir une existence légale. Et encore, ces places doivent être correctement signalées, c'est-à-dire que le panneau vertical doit être présent et pas uniquement le marquage au sol. Comme elles ont une existence légale, si un automobiliste se gare sur l'une d'elles sans en avoir l'autorisation (c'est-à-dire sans être titulaire d'une carte spéciale prévue à cet effet), il peut être verbalisé.

Concernant les places de parking réservées aux femmes enceintes ou aux familles avec jeunes enfants par exemple, il existe des propositions de lois pour qu'elles soient légalisées mais actuellement en Belgique, ce n'est pas encore le cas.

Ces places « spéciales » sont donc, pour le moment, un service offert à la clientèle et c'est pour cette raison qu'on ne les retrouve

pas systématiquement sur tous les parkings. C'est, en fait, le gestionnaire du parking qui décide si oui ou non, des places de parking seront accordées à des situations plus spécifiques comme celles-ci. Attention qu'à l'étranger les places réservées aux femmes enceintes ont parfois été légiférées. Ne pas les respecter peut donc entraîner une verbalisation.

Comme ces places ne sont pas (encore) légiférées en Belgique, on compte sur la courtoisie de l'ensemble des conducteurs pour comprendre et respecter cela.

Cyclistes : rappel de quelques règles

Le vélo est beaucoup plus prisé à l'heure actuelle et les règles concernant le partage de la route entre les différents usagers ne sont pas toujours toutes connues. Certaines sont juste méconnues mais d'autres ont changé ou sont simplement nouvelles dans le code de la route. Voici un petit rappel.

Comment dépasser en toute sécurité un cycliste ?

Les autres usagers de la route doivent redoubler de vigilance et de prudence quand ils s'approchent d'un cycliste en s'écartant d'au moins un mètre quand ils sont en ag-

glomération et d'au moins un mètre et demi quand ils sont hors agglomération.

Les cyclistes peuvent-ils rouler à deux de front ?

Les règles diffèrent en fonction de l'endroit où se trouvent les cyclistes. S'ils se trouvent en agglomération, ils peuvent rouler côte à côte pour autant que le croisement de véhicules soit possible. Hors agglomération, les cyclistes doivent se ranger les uns derrière les autres dès qu'un véhicule arrive derrière eux.

Qu'est-ce qu'une rue cyclable ?

Dans cette rue généralement étroite, les cyclistes sont prioritaires. Les véhicules à moteur y sont bien entendu autorisés mais sont confrontés à certaines règles plus contraignantes : une vitesse limitée à 30 km/h et une interdiction de dépasser les cyclistes.

Que peut-on faire sur un passage pour cyclistes ?

Chaque personne qui roule à vélo est prioritaire sur une piste cyclable et lorsque cette voie se termine et débouche sur la route, le cycliste reste prioritaire. Les autres véhicules sont dans l'obligation de céder le passage. Par contre, le cycliste n'est pas prioritaire sur les passages pour cyclistes. La plupart du temps, les automobilistes cèdent



le passage par courtoisie mais ils n'y sont pas obligés. Le cycliste n'est pas non plus prioritaire sur les bandes cyclables suggérées (qui invitent uniquement les cyclistes à emprunter ce chemin).

La canicule nuit à la sécurité routière

En cas de canicule, le nombre moyen d'accidents avec tués ou blessés est en moyenne 7% plus élevé que lorsque la météo est dite normale. Le nombre d'accidents graves augmente plus fortement encore, avec une hausse de 11%. Quant au nombre de tués et blessés graves sur les routes, il augmente de 14%.

Une canicule qui dure environ 8 jours par exemple pourrait provoquer entre 60 et 70 accidents avec tués ou blessés en plus par rapport à d'habitude. Ceux-ci pourraient entraîner entre 15 et 20 tués et blessés graves supplémentaires. Cette hausse s'explique par une présence plus importante de véhicules sur les routes, dont des deux-roues. Mais la chaleur provoque également une plus grande irritabilité de la part des conducteurs, ce qui accentue les comportements agressifs au volant. La chaleur provoque une sorte d'épuisement psychique de l'individu qui se montre alors moins patient qu'en d'autres circonstances. Quand les conducteurs ont chaud, ils en deviennent irritables et plus prompts à se mettre en colère, plus vite frustrés et plus impulsifs. Dans la circulation, cela entraîne des alter-

cations qui peuvent dégénérer.

En cas de forte chaleur, le nombre de dépannages est également en hausse de 20%. Les problèmes les plus fréquents sont relatifs aux batteries, au système de refroidissement du moteur et à la pression des pneus.

Conducteur fantôme, que faire ?

C'est en automne et en hiver que le risque d'accident dû à un conducteur fantôme est le plus élevé. Alcool, erreur d'attention ou volonté de suicide sont souvent à la base de tels accidents. Pratiquement la moitié de ces accidents ont lieu la nuit, dans des conditions de visibilité réduite. Ces accidents sont 10 fois plus mortels que la moyenne des accidents sur autoroute.

On relève trois grandes catégories de conducteurs fantômes. Ce sont soit ceux qui agissent sous l'emprise de l'alcool, de drogues et/ou de médicaments. Ou ceux qui le font involontairement, à la suite d'une erreur d'attention ou d'une distraction. La perte des repères, les difficultés d'orientation, etc. sont autant de facteurs qui peuvent jouer un rôle. Assez paradoxalement, un trafic peu dense peut également contribuer à la perte des repères. Ou alors, cela peut-être ceux qui, au contraire, le font délibérément, que ce soit par pur défi, dans le cadre d'un pari ou pour se suicider.

Se retrouver face à un conducteur qui roule à

contresens est déstabilisant et peut entraîner de la panique chez le conducteur. Être au courant du comportement à adopter peut permettre au conducteur de rester calme et de garder la tête froide. Lorsque vous vous retrouvez confronté à cette situation, ralentissez tout en serrant votre droite quitte à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence. Les études montrent en effet que les conducteurs fantômes ont une forte propension à rouler à droite, donc sur la bande de gauche pour vous). Faites éventuellement des appels de phares lorsque vous croisez le conducteur fantôme et seulement à ce moment pour ne pas le faire paniquer. Prévenez le plus vite possible les services de police.

Il est possible de se retrouver soi-même à contresens et cette situation peut être davantage stressante pour le conducteur. Si cela vous arrive, ralentissez et allumez vos feux de croisement et vos feux de détresse. En aucun cas, vous ne devez accélérer pour tenter de gagner au plus vite la prochaine bretelle d'accès. Si aucun véhicule n'arrive en face, dirigez-vous vers la bande d'arrêt d'urgence et arrêtez-vous. Dans le cas contraire, serrez le plus possible votre droite pour que ce véhicule puisse faire une manœuvre d'évitement (par sa droite). Prévenez immédiatement les services de police. Ils vous aideront à vous remettre dans le sens de la marche.



Conducteurs professionnels et sécurité routière

Conduire est une tâche exigeante. Cela demande d'exécuter simultanément plein de processus d'ordre physique et cognitif pendant des durées relativement longues et avec des marges d'erreur inflexibles. Récemment, l'institut Vias a publié un rapport qui met l'accent sur le caractère exigeant de la conduite quand elle se passe dans le contexte d'une activité professionnelle.

Pour une même catégorie de véhicules, on retrouve des types de métiers différents avec des contraintes professionnelles spécifiques et particulières. Ces contraintes peuvent avoir des conséquences potentiellement différentes concernant la sécurité routière.

Par exemple, un conducteur de camion affecté au transport national aura des obligations et contraintes différentes que celui qui transporte de la marchandise au niveau international. A l'inverse des conducteurs nationaux, ceux qui transportent les marchandises à l'étranger n'ont pas la possibilité de rentrer chez eux après une journée de travail. Ils restent sur les routes pendant plusieurs jours, ce qui a un impact considérable sur leur rythme de travail et de repos.

Un autre exemple concerne les conducteurs de bus. Selon qu'il s'agisse de transport privé ou public, de distances courtes ou plus lon-

gues, de la population transportée (vacanciers, élèves pour le transport scolaire,...), le quotidien des chauffeurs de bus varie énormément. Et plus les distances sont longues, plus cela implique des exigences psychologiques et physiques pour les opérateurs.

Il existe donc une grande variété de conducteurs professionnels mais nous nous concentrons principalement sur les conducteurs de camion, de taxi et d'autobus.

Ce rapport aborde les différents facteurs qui peuvent avoir un impact sur le risque d'accident survenant et impliquant un conducteur professionnel, c'est-à-dire les facteurs personnels, les facteurs liés à l'employeur, les facteurs liés au véhicule et à l'infrastructure et/ou à l'environnement. Parmi les facteurs les plus marquants, on retrouve la fatigue et les conditions de travail souvent difficiles de cette catégorie professionnelle. Nous abordons ici principalement les différents facteurs personnels ainsi que ceux liés à l'emploi ou l'employeur.

Les facteurs personnels

C'est connu que le facteur humain est la cause la plus fréquente des accidents de la circulation. Cela vaut également pour les accidents impliquant des conducteurs professionnels. Dans ce type d'accident, le facteur humain est la cause de 85% des

accidents, nombre légèrement moins élevé que si l'on inclut l'entièreté des conducteurs – qui est autour de 90% - mais néanmoins encore très élevé. Cependant, les causes des accidents – que ce soit pour la conduite 'privée' ou 'professionnelle' – sont dans leur grande majorité multifactorielles et beaucoup d'autres facteurs autres qu'humains peuvent également en être la cause.

Quand on parle de « facteur humain », on parle aussi du comportement des autres usagers de la route et pas uniquement des conducteurs professionnels. Cette proportion des accidents causés par les autres usagers de la route n'est pas négligeable. Par exemple, dans les accidents impliquant un camion, des études démontrent que généralement, le comportement des autres usagers constitue la cause principale. C'est, par exemple, les automobilistes qui se rabattent juste devant un poids lourd. Des experts disent que le conducteur de camion est le principal responsable de l'accident dans seulement 16% des cas, contre environ 71% pour les autres conducteurs.

Vitesse et comportement routier

Une vitesse inadaptée ou excessive pour les conducteurs de poids lourd est une des causes des accidents de la circulation. Pour donner un exemple, dans une étude réalisée à l'échelle européenne, la vitesse inadaptée du conducteur de camion est mise en cause

dans 13% des accidents avec blessés. Dans 11% des accidents de ce type, c'est une vitesse inadaptée des autres usagers qui est pointée du doigt. Un autre comportement routier à risque est le non-respect des distances de sécurité avec le véhicule qui précède, cela représente de 2,6% à 13% des accidents de poids lourd.

Distraction et inattention

Les conducteurs de camion sont plus sensibles à la perte de concentration et à la distraction que les autres conducteurs parce qu'ils roulent longtemps, dans des conditions monotones et qu'ils doivent être attentifs à plusieurs choses en même temps.

Le « driving without awareness » est une forme spécifique de distraction qui touche essentiellement les conducteurs de camion : le conducteur ne peut pas se souvenir de comment il est arrivé à un endroit déterminé. Ce phénomène se produit souvent lors d'une tâche monotone ; quand le conducteur est sur une autoroute ou qu'il effectue des trajets réguliers sur un même itinéraire, par exemple. Lors de l'exécution d'une tâche monotone, un effet d'accoutumance apparaît si bien que les actions sont effectuées de façon automatique. L'attention est alors détournée. L'utilisation du cruise control peut encore accroître la monotonie de la tâche de conduite.

Concernant la distraction, elle jouerait un rôle dans 5,1% à 50,8% des accidents de poids lourd. La grande différence au niveau des pourcentages dans les différentes études s'explique par le fait que la notion de « distraction » n'a été définie nulle part.

Une des plus grandes distractions pour un conducteur est le GSM. Les camionneurs l'utiliseraient plus souvent que les autres conducteurs et les jeunes conducteurs de camion, encore plus. Cela s'explique par le fait qu'ils sont loin de chez eux pendant une longue période et qu'ils ont davantage besoin d'être en contact avec leur famille et des amis pendant qu'ils conduisent. L'usage du GSM est, de manière générale, une façon d'entretenir sa vie sociale, ce qui est moins évident pour les conducteurs de camion étant donné leur travail. Les jeunes conducteurs de camion utilisent encore plus souvent le GSM que leurs aînés.

Fatigue et facteurs contributifs

La fatigue peut également jouer un rôle dans les accidents impliquant un conducteur professionnel. La fatigue est en effet associée à une diminution de l'excitation physiologique, à un ralentissement des fonctions sensorimotrices et à une altération du traitement de l'information, ce qui peut dégrader la réaction des conducteurs dans des situations inhabituelles, imprévues ou d'urgence.

Les conducteurs de camion sont d'ailleurs particulièrement sensibles à la fatigue. Les conducteurs professionnels se sentent généralement plus souvent fatigués que les automobilistes et en plus, ils restent davantage derrière leur volant alors qu'ils estiment être fatigués. Cependant, on estime généralement que les conducteurs professionnels peuvent gérer une fatigue assez sévère avant que les performances de conduite routinières ne soient affectées.

Moment le plus critique pour conduire

Le besoin de sommeil est plus présent entre minuit et 6h et entre 14h et 16h et donc, le sentiment de somnolence est présent. D'ailleurs, la plupart des accidents dus à la fatigue au volant surviennent le plus souvent sur l'autoroute entre 2h et 3h et entre 15h et 16h. Souvent, le conducteur a dévié de sa bande de circulation. Il est alors peu surprenant d'entendre que les conducteurs qui conduisent entre minuit et 6h courent 4 fois plus de risques d'avoir un accident. La fatigue

au volant est l'une des principales causes de décès dans l'industrie des transports.

La fatigue au volant pourrait même en fait être considérée comme l'un des principaux facteurs responsables de 30% de tous les accidents de la route déclarés par les conducteurs professionnels. Bien évidemment, la fatigue ne mène pas systématiquement à un accident de la route mais des conducteurs extrêmement fatigués ont eux-mêmes remarqué que leur façon de conduire était plus dangereuse. Une étude montre tout de même que plus d'un quart des conducteurs de poids lourds interrogés ont déclaré s'être déjà endormi au volant au cours des 12 derniers mois de conduite.

Conduire trop longtemps d'affilée, c'est dangereux !

Cela paraît logique qu'il y ait un lien entre le nombre d'heures de conduite et le risque d'accident. Le risque de tomber endormi est, entre autres, lié avec la longueur des trajets et/ou le nombre d'heures passées sur les routes. D'ailleurs, le risque d'accident augmenterait ainsi de 80% après 9h de conduite. Le nombre d'heures au cours desquelles un conducteur est éveillé est encore un meilleur indicateur des accidents causés par la fatigue. Il existe encore d'autres facteurs de risque d'accident liés à la fatigue : le fait de dormir moins de 5 heures dans les 24 heures précédant l'accident et de conduire entre 2 h et 5h.



Les pauses pendant le travail, c'est important !

En Belgique, 24% des conducteurs de poids lourd travailleraient 1 à 3 jours par mois pendant au moins 12 heures et 21% le feraient 2 à 3 jours par semaine.

En ce qui concerne les chauffeurs de taxi, une enquête menée en Australie a révélé que 67% des chauffeurs de taxi conduisaient au moins 50 heures par semaine, et que le temps libre ne durait, pour les longues équipes (jusqu'à 12H), que 37 minutes.

Des études ont tenté de comparer l'état de fatigue subjectif pour les conducteurs de camions et les chauffeurs de taxi (c'est-à-dire l'état de fatigue ressenti par la personne). Environ 38% des conducteurs de camion ont déclaré qu'ils éprouvaient « souvent » ou « toujours » de la fatigue au volant, contre 59,5% pour les chauffeurs de taxi. D'ailleurs, la proportion d'accidents liés à la fatigue est presque deux fois plus élevée chez les chauffeurs de taxi que chez les camionneurs.

Santé physique et mentale

Il est prouvé que les personnes dont le métier est de conduire ont un risque plus élevé de souffrir de problèmes de santé physiques (ou mentaux mais moins largement étudiés) ainsi que d'être impliqués dans des accidents du travail par rapport aux autres groupes professionnels.

L'apnée du sommeil

Une personne ayant des apnées pendant son sommeil se réveille souvent et dort moins bien puisqu'elle a des arrêts respiratoires. D'ailleurs, selon certaines études, un conducteur ayant des apnées pendant la nuit conduirait aussi mal qu'un conducteur ayant une alcoolémie au-dessus de la limite légale. L'apnée du sommeil peut toucher tout le monde et ceux qui en souffrent ont plus de risques d'avoir un accident de la route.

Les maladies cardiovasculaires

Les conducteurs de camions sont plus à risques quant aux risques d'avoir une maladie cardiovasculaire étant donné qu'ils ont de mauvaises habitudes alimentaires, bougent peu, fument souvent, travaillent longtemps et souffrent de stress professionnel et d'un manque de sommeil. Cependant, il n'y a pas de théorie par rapport à l'influence des

maladies cardiovasculaires sur les accidents de la route. Certaines études parlent d'un effet négatif avec un risque deux fois plus élevé alors que d'autres études n'ont rien confirmé à ce sujet.

L'obésité

L'obésité est problématique chez les conducteurs de camion, notamment pour des raisons d'hygiène de vie ou d'habitudes en matière de santé. Non seulement il est prouvé que l'obésité augmente le risque de maladies cardiovasculaires, de diabète et d'apnée du sommeil mais en plus, il existe un lien entre le risque d'accident et l'IMC du conducteur (Indice de Masse Corporelle) : plus l'IMC est élevé, plus le risque d'accident augmente.

L'acuité visuelle

Les problèmes visuels sont également et logiquement associés à un risque accru d'accident pour les conducteurs professionnels.

Les troubles musculosquelettiques

L'inconfort, les douleurs lombaires et cervicales, les problèmes ergonomiques, peuvent avoir un lien avec les accidents de la route. L'aptitude à la conduite est la possibilité de conduire correctement un véhicule de manière confortable et ces troubles musculosquelettiques peuvent occasionner des gênes lors de la conduite.

Les maladies chroniques

Dans une étude où plus de 300 accidents mortels impliquant au moins 2 véhicules dont un camion ont été analysés, la probabilité d'être le principal responsable d'un accident était multipliée par 3,5 si le conducteur était atteint d'une maladie chronique (il n'y a pas eu de focalisation spécifique sur une pathologie en particulier). Et chez les conducteurs âgés, les troubles médicaux

chroniques ont aussi une influence sur le nombre d'accidents.

Hygiène de vie

Selon les études, les hommes âgés entre 18 et 24 ans ayant une situation socioéconomique faible et un niveau de formation peu élevé sont les personnes qui ont le plus souvent tendance à conduire en état d'ébriété.

Cependant, la consommation d'alcool n'est pas un problème majeur chez les conducteurs de poids lourd. Seuls 0,5% à 1,4% des conducteurs de camion étaient sous l'influence de l'alcool alors qu'ils conduisaient et seuls 3,4% des conducteurs de camion impliqués dans des accidents unilatéraux étaient sous l'influence de l'alcool.

Il est quand même utile de rappeler que l'alcool diminue les facultés et donc, les habitudes liées à la consommation d'alcool, comme par exemple en boire régulièrement, augmentent non seulement la probabilité d'avoir un accident mais aussi la probabilité d'avoir des accidents plus graves

Pour lutter contre les effets de la fatigue, les conducteurs de poids lourds ont plus tendance que les autres conducteurs à consommer des substances comme de la marijuana, de la cocaïne et des stimulants.

D'ailleurs, notamment dans le domaine des transports, de nombreux psychotropes ont été systématiquement et constamment associés à la diminution de la performance au volant. Il ne faut pas oublier que même certaines substances légales, comme par exemple les antihistaminiques, peuvent avoir un effet dangereux en matière de sécurité routière.

Âge et l'expérience

Le risque d'accident selon l'âge suit une courbe en « U ». Les conducteurs ayant moins de 27 ans ont un taux plus élevé d'ac-

cidents et de décès. Une tendance qui diminue et se stabilise jusqu'à l'âge de 63 ans où, dans une moindre mesure tout de même, le risque d'accident repart à la hausse. Seulement, pour les conducteurs plus âgés, cette tendance au risque plus élevé est exacerbée par certains facteurs environnementaux comme par exemple, la conduite de nuit.

Selon les recherches sur ce sujet, ce plus haut risque d'accident chez les jeunes est dû, en partie, au manque d'expérience. D'autre part, un âge plus avancé peut induire une diminution de certaines aptitudes et performance mais ces risques potentiels sont, en partie, compensés par l'expérience de conduite plus importante.

Autres facteurs personnels

Contrairement aux camionneurs, le fait d'être en couple ou célibataire peut avoir un effet sur le risque d'accident pour les chauffeurs de taxi. Généralement, ils sont plus susceptibles de prendre des risques et sont plus à la recherche d'excitation.

Le passé d'un conducteur représente aussi un important indicateur sur son futur en tant que conducteur en matière de sécurité routière. Ainsi, les accidents, infractions et condamnations diverses dans le passé sont liés à un risque plus élevé d'avoir un nouvel accident à l'avenir.

Facteurs liés à l'emploi ou l'employeur

En dehors des facteurs personnels comme l'âge, l'expérience ou encore les indicateurs de santé, il existe les facteurs psychosociaux liés au travail et au contexte professionnel. Ces facteurs font aussi partie des principales causes des accidents de la route.

Les conditions de travail n'ont pas toujours un impact direct sur la sécurité routière mais

plutôt un impact potentiel indirect à cause de leurs effets sur la fatigue, le stress et la santé. Les conducteurs professionnels sont les plus touchés par les différentes conditions de travail défavorables puisqu'ils sont souvent exposés à la fatigue, le stress ainsi que les maladies mentales et physiques. D'ailleurs, c'est prouvé que le stress au travail est le facteur le plus puissant.

Stress et exigence de la tâche (monotonie, degré d'interruptions, etc.)

Les conducteurs professionnels effectuant de longs trajets – comme par exemple, les conducteurs de camion ou d'autocar – font face à une certaine monotonie de leur tâche et de l'environnement. Cette monotonie est un facteur à risque concernant la sécurité routière puisqu'elle provoque une baisse de vigilance au fil du temps. La répétition d'actions simples est aussi un facteur de risque d'accident puisqu'elle entraîne un effet d'accoutumance.

Les arrêts fréquents constituent aussi un danger sur la route. Les conducteurs dans le secteur public (comme les autocars, par exemple) y sont confrontés en permanence. Non seulement ils conduisent pendant de longues durées mais en plus, ils doivent généralement gérer d'autres tâches autres que la conduite (gestion du flux des passagers, interactions avec eux,...). Ces autres tâches réduisent la capacité du conducteur à rester vigilant et à concentrer son attention pendant toute la durée de la conduite. Comme pour les camionneurs, les périodes de repos et de pause de ces conducteurs sont souvent très courtes parce qu'ils doivent compenser les pertes de temps causées par la gestion des passagers, les conditions routières difficiles,...

Les chauffeurs de taxi, quant à eux, conduisent principalement sur des routes

urbaines où les heures de conduite sont longues et la charge mentale élevée. La route est un scénario en constante évolution et de nombreux dangers potentiels peuvent survenir à tout moment. Ces conducteurs doivent donc négocier la circulation urbaine, prévenir les collisions avec d'autres usagers de la route, répondre aux conversations des passagers et se rappeler le trajet jusqu'à leur destination. Cela fait donc beaucoup de tâches qui doivent être réalisées simultanément et qui fatiguent les conducteurs puisqu'elles sollicitent davantage l'attention et les ressources cognitives. Les chauffeurs de taxi sont généralement exposés à un risque d'accident plus élevé que les autres conducteurs.

En dehors de la conduite, les conducteurs professionnels doivent également accomplir d'autres tâches dans l'exercice de leur métier, comme par exemple le chargement et le déchargement, le contrôle des documents douaniers, la vérification de la cargaison, etc. Ces tâches peuvent être mentalement et physiquement exigeantes, et ont donc également un impact sur le niveau de stress et, par conséquent, sur la sécurité routière.

Horaires

Les conducteurs de camion ont des horaires irréguliers, de longues journées de travail, ne respectant pas leur rythme biologique et dorment leur cabine, ce qui entraîne un mauvais sommeil. Ces circonstances défavorables peuvent faciliter le développement et le maintien de conditions de stress et de fatigue professionnels ainsi que le risque d'accident et d'erreurs/d'infractions de conduite.

Combinaison de facteur de risque

Chaque facteur constitue un risque à part entière en termes de sécurité routière mais tous ces facteurs peuvent également survenir ensemble et représenter un risque cumulé. Un seul conducteur professionnel peut donc très bien se retrouver dans une situation de conduite « défavorable » à cause de plusieurs facteurs : conduite monotone, pendant une longue période, pendant la nuit et dans le contexte d'un horaire régulier. Cela provoque d'autant plus une grande diminution des performances et donc, de la sécurité routière.

Pauline Demolder





Trottinette électrique : le casque d'une importance vitale

Aucun utilisateur de trottinette électrique admis aux urgences d'un hôpital ne portait de casque au moment de l'accident, ce qui en aggrave sensiblement les conséquences tant médicalement qu'au niveau esthétique. L'immense majorité des personnes concernées étaient par ailleurs seules impliquées dans l'accident et étaient des utilisateurs débutants et occasionnels de la trottinette électrique. Telles sont quelques-unes des conclusions d'une étude de l'institut Vias, en collaboration avec les services d'urgences de certains hôpitaux. Dans le cadre de cette étude, une analyse comparative a également été réalisée concernant les règles en vigueur dans 11 pays étrangers. A la lumière de cette comparaison, Vias souhaiterait que l'on adapte le code de la route belge afin d'éviter certaines situations dangereuses.

L'institut Vias a mené une étude exploratoire sur les accidents de trottinettes électriques auprès des services d'urgence de 5 hôpitaux en Belgique. L'objectif était de savoir si la situation est aussi problématique que les articles de presse parus au cours de l'année écoulée le laissent penser.

En moyenne 1 hospitalisation par semaine

Les accidents de trottinettes électriques touchent essentiellement la région bruxelloise. En Wallonie et en Flandre, les cas restent nettement plus rares. A Bruxelles, on recense en moyenne 1 admission aux urgences par semaine, mais dans certaines zones plus fréquentées, cela peut monter jusqu'à 2 à 3 cas hebdomadaires. Le nombre d'admissions augmentent également lors de conditions météo favorables.

Surtout des chutes

Dans la très grande majorité des cas, les utilisateurs de trottinette électrique sont seuls impliqués dans les accidents. Ceux-ci ont surtout lieu en journée dans des zones à forte densité de trafic, où se mêlent différents types d'usagers, et sur la chaussée. Parfois pourtant, une piste cyclable existait. Après une certaine heure, une proportion non négligeable d'usagers est sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Le casque indispensable

Aucun utilisateur admis aux urgences après un accident ne portait le casque. Résultat :

les traumatismes crâniens et les fractures de la mâchoire sont les blessures les plus fréquentes. Certains utilisateurs ont également souffert de lésions abdominales, résultat d'un choc avec le guidon. Enfin, les fractures de membres supérieurs, notamment les poignets, font aussi partie des blessures les plus fréquentes. En revanche, les membres inférieurs (ex. : genoux) sont moins souvent touchés. Si la plupart des blessures étaient mineures, elles ne sont toutefois pas à sous-estimer car elles peuvent avoir un impact esthétique considérable si elles touchent la figure. Elles peuvent par ailleurs avoir un effet sur la vie professionnelle. Ainsi, une simple fracture du poignet peut entraîner une absence jusqu'à 8 semaines.

Les novices surtout concernés

La plupart des accidents impliquent un conducteur occasionnel ou novice. La tranche d'âge la plus concernée est les 20-40 ans. Il existe une très nette différence entre les utilisateurs qui possèdent leur propre trottinette électrique et les autres. Les premiers sont généralement bien équipés, tandis que les personnes qui louent une trottinette ont davantage tendance à sous-estimer les risques et à adopter un comportement plus risqué.

Nécessité d'une adaptation du code de la route ?

Si le casque est un élément absolument primordial, il est difficile de le rendre obligatoire sans nuire à l'utilisation spontanée des trottinettes électriques, notamment dans le cadre des véhicules partagés. Or, la location de trottinettes électriques est un moyen parmi d'autres de limiter l'usage de la voiture dans les centres des grandes villes. Sur les 12 pays étudiés dans le cadre de cette étude, seuls 2 ont d'ailleurs rendu le port du casque obligatoire pour les engins de déplacement motorisés.

En revanche, d'autres mesures en vigueur dans certains pays étrangers pourraient se justifier. C'est notamment le cas de l'interdiction de circuler sur le trottoir. Aujourd'hui, notre code de la route le permet pour autant qu'on roule à l'allure du pas, ce qui est quasi impossible sur un engin de déplacement motorisé. Cette latitude sème le trouble parmi les utilisateurs et certains empruntent les trottoirs à vitesse élevée, mettant en danger les piétons qui y circulent. Sur les 12 pays dont il est question dans cette étude, 7 ont déjà interdit aux utilisateurs de trottinettes électriques de rouler sur le trottoir.

Une autre mesure qui pourrait se justifier est le port du gilet fluo la nuit. Contrairement aux vélos, le phare arrière des trottinettes électriques est très bas et assez petit, ce qui rend l'utilisateur peu visible dans le noir. La France a récemment décidé de rendre le gilet fluo obligatoire la nuit ainsi qu'en cas de faible visibilité et cette mesure semble se justifier.

Conclusion

Il a beaucoup été question des accidents de trottinettes électriques au cours de l'année écoulée. S'il y a eu des accidents parfois très graves, ceux-ci touchent surtout un public novice et peu équipé et il ne faut pas nécessairement verser dans un catastrophisme démesuré. Néanmoins, il est particulièrement indispensable de prendre certaines précautions, notamment en matière de port du casque, de respect des vitesses et des endroits où rouler. Vias s'interroge par ailleurs sur l'utilité d'adapter le code de la route afin d'éviter certaines situations dangereuses.

Benoit Godart

Les 10 conseils de l'institut Vias

- 1 Si vous êtes débutant, commencez par quelques manœuvres sur un terrain privé ou sur un Ravel par exemple. Portez impérativement des équipements de sécurité, surtout le casque et les protections pour les poignets.
- 2 Ne roulez jamais sur le trottoir. Vous devez suivre les règles des cyclistes, sauf si vous roulez à l'allure du pas, ce qui est extrêmement difficile sur un engin électrique.
- 3 Soyez visible, portez du matériel fluo, surtout la nuit. Le feu arrière des trottinettes électriques est très petit et ne se voit pas bien. Ajouter un feu rouge sur soi est un plus indéniable.
- 4 Lors de l'achat, assurez-vous que l'engin ne peut pas dépasser ou peut être bridé à 25 km/h. Aller plus vite augmente fortement les risques d'accident et limite l'autonomie de la batterie.
- 5 Ne lâchez jamais vos mains du guidon, même quelques secondes. A trottinette, l'équilibre est plus précaire qu'à vélo et lâcher une main du guidon risque de vous déstabiliser.
- 6 Restez concentré à 100% sur la route. Avec les petites roues de la trottinette, il est plus difficile d'éviter un trou, de passer des rails de tram ou de faire une manœuvre d'évitement.
- 7 Ayez un comportement prévisible pour les autres usagers. La maniabilité des trottinettes peut donner envie de slalomer entre les véhicules en cas de file, mais vous risquez de ne pas être vu.
- 8 Anticipez au maximum les freinages. Les trottinettes électriques ont des freins moins performants que les vélos, la distance de freinage sera donc plus longue.
- 9 Soyez courtois. La multiplication des trottinettes électriques est un phénomène relativement récent qui en exaspère certains. Un petit mot de remerciement le cas échéant peut faciliter son acceptation.
- 10 Vérifiez bien auprès de votre compagnie d'assurances qu'elle accepte de vous couvrir avec l'assurance familiale.

L'étude se trouve sur <https://www.vias.be/fr/recherche/publications/>.



Conseils pratiques pour les parents



Si l'enfant va à l'école à pied

1. Parcourez le trajet avec lui avant qu'il ne le fasse seul. Montrez-lui les endroits qui peuvent présenter un danger: entrées de garage et de parkings, allées, etc.
2. Apprenez-lui à traverser correctement, c'est-à-dire pas en courant et après avoir établi un contact visuel avec le conducteur pour être certain d'avoir été vu.
3. Insistez sur la nécessité de partir bien à temps pour ne pas devoir courir en chemin.



Si l'enfant va à l'école à vélo

1. Exercez-vous plusieurs fois à faire le trajet de l'école
2. Vérifiez qu'il est capable de rouler seul: arrive-t-il à regarder derrière lui et à lever le bras tout en gardant sa trajectoire, évalue-t-il correctement la vitesse des véhicules ?
3. Veillez à ce que votre enfant soit toujours bien visible et demandez-lui de porter un casque.



Si l'enfant est conduit à l'école en voiture

1. Si votre enfant mesure moins d'1,35m, transportez-le toujours dans un siège-auto adapté.
2. Partez toujours bien à temps pour éviter de devoir vous dépêcher en cours de route.
3. Garez-vous de manière réglementaire, même si ce n'est que pour deux minutes. Une voiture mal stationnée peut empêcher un enfant qui veut traverser de bien voir et d'être vu.



Pour les parents d'adolescents

1. Beaucoup de jeunes utilisent des écouteurs, ce qui les coupe des bruits de la circulation. Conseillez-leur de les enlever temporairement ou d'être très vigilants lorsqu'ils traversent la chaussée.
2. En descendant du bus, il est recommandé d'attendre qu'il soit parti avant de traverser. En effet, traverser juste derrière ou devant le bus risque de surprendre les conducteurs.
3. Insistez pour qu'ils partent à l'heure de la maison le matin. En étant en retard, ils risquent de prendre des risques inconsidérés et de se mettre en danger.

Chaque jour, 14 enfants sont impliqués dans un accident sur le chemin de l'école

Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias, près de 4 enfants sur 10 impliqués dans un accident avec tués ou blessés le sont sur le chemin de l'école. Deux âges sont particulièrement à risque : entre 11 et 12 ans, le risque d'être impliqué dans un accident augmente de 80% ; entre 15 et 16 ans, la hausse est de plus de 60%. Toutes tranches d'âge confondues, le risque d'accident est le plus élevé pour les jeunes garçons de 16 ans.

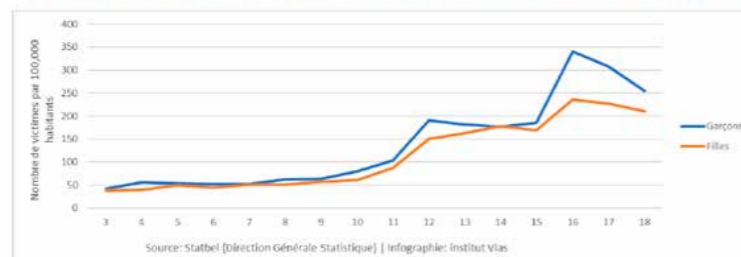
Chaque jour, 14 enfants impliqués dans un accident sur le chemin de l'école

Entre 2015 et 2019, en moyenne plus de 2500 enfants ont été victimes d'un accident de la route chaque année sur le chemin de l'école, soit 14 par jour. En 2019, ce nombre a baissé de 13% par rapport à 2015 mais proportionnellement, nous n'observons pas d'évolution : près de 4 enfants sur 10 impliqués dans un accident avec tués ou blessés le sont sur le chemin de l'école.

12 ans et 16 ans : les deux âges à risque, surtout pour les garçons

C'est à 12 ans et 16 ans que le risque d'être impliqué dans un accident sur le chemin de l'école augmente le plus. Ainsi, entre 11 et 12 ans, le risque d'être impliqué dans un accident augmente de 80% ; entre 15 et 16 ans, de plus de 60%. A 12 ans, beaucoup d'enfants commencent à se rendre seuls à l'école

Nombre de victimes sur le chemin de l'école par 100.000 habitants selon l'âge et le sexe, 3-18 ans (2015-2019)



et n'ont pas toujours acquis les réflexes adéquats face à certaines situations à risque, d'où la nécessité de les préparer à faire le grand saut. A 16 ans, l'adolescent se tourne parfois vers d'autres modes de transport (ex : scooter) et adopte un comportement plus à risque, y compris vis-à-vis des autres usagers. Toutes tranches d'âge confondues, le risque d'accident est le plus élevé pour les jeunes garçons de 16 ans. On dénombre alors 340 victimes par 100.000 habitants, soit 2 fois plus qu'à 14 ans et 4 fois plus qu'à 10 ans. De manière générale, les garçons sont beaucoup plus impliqués dans les accidents que les filles. Ainsi, à 16 ans, le risque est près de 45% plus élevé pour un jeune garçon que pour une jeune fille.

La sortie des classes plus dangereuse que le début des cours

On dénombre un tiers de victimes (34%) en plus lors de la sortie des classes qu'au début des cours. Le jeudi et le vendredi soir sont en particulier plus accidentogènes. On y recense 40% de victimes en plus que le lundi matin. La fatigue et l'euphorie de la fin des cours jouent certainement un rôle à cet égard.

En voiture en Wallonie ; à pied à Bruxelles et à vélo en Flandre

En Wallonie, près de 40% des 3-18 ans victimes d'un accident sur le chemin de l'école l'ont été en tant que passagers de voiture, soit 3 fois plus qu'à Bruxelles et en Flandre. A Bruxelles, c'est surtout en tant que piétons (64%) que les enfants sont victimes d'un accident ; en Flandre, c'est principalement en tant que cyclistes (51%).

Seuls à l'école ? Oui mais à partir de quel âge ?

Les parents se demandent souvent à quel âge ils peuvent laisser leur enfant aller seul à l'école. En fait, cela dépend d'une multitude de facteurs tels que l'environnement routier, le trafic (rare ou dense, lent ou rapide...), la maturité de l'enfant, son expérience de la rue... Des études ont néanmoins montré qu'avant 8-9 ans, les enfants ne sont pas capables de faire face à toutes les situations de circulation, notamment au moment de la traversée. Il ne faut donc pas surestimer l'enfant.

Benoit Godart



La vitesse, cause n°1 d'insécurité routière

La vitesse est un thème central de la sécurité routière et une des principales causes d'accidents graves. Rouler à une vitesse excessive ou inadaptée est une cause majeure d'insécurité routière. Pourtant, les limitations de vitesse sont encore fréquemment dépassées, comme le prouvent les innombrables infractions routières ainsi que les mesures de comportement et d'attitudes nationales et internationales. Ce sont principalement les plus jeunes, les hommes et certains conducteurs professionnels qui ne respectent pas les limitations de vitesse.

Vitesse excessive ou vitesse inadaptée ?

Contrairement à la vitesse excessive, la vitesse inadaptée est, d'une certaine manière, subjective car ce n'est pas toujours possible d'indiquer précisément quelle vitesse convient dans des telles ou telles conditions particulières. Par contre, quelle que soit la raison d'une vitesse trop élevée, plus un conducteur roule vite et moins il a de temps pour réagir à un événement inattendu : le temps de réaction reste identique mais la distance parcourue avant de réagir sera plus grande et la distance de freinage



augmentera aussi proportionnellement en fonction de la vitesse.

Autre conséquence de la vitesse : plus le conducteur roule vite, plus son champ de vision sera réduit. A 40km/h, le champ de vision du conducteur est de 100°, ce qui permet au conducteur de voir les obstacles ou autres dangers potentiels présents le long de la route ainsi que d'anticiper les situations éventuellement dangereuses. A 130 km/h, le champ de vision du conducteur s'est réduit de 70° et n'est plus que d'environ 30°. Le conducteur n'est donc plus capable de distinguer tous les dangers potentiels, comme un piéton qui veut traverser par exemple.

Pourquoi vitesse = risque plus grand d'accident ?

Dans de nombreux pays, la vitesse excessive ou inadaptée reste la première cause de décès dans la circulation. Mais il est souvent difficile de déterminer dans quelle mesure la vitesse au moment de l'accident a joué un rôle dans celui-ci. Cependant, elle reste, dans tous les cas, un facteur aggravant puisqu'un accident aurait peut-être pu être évité si le conducteur avait roulé moins vite (plus grand champ de vision, distance d'arrêt moins grande...).

Néanmoins, il est prouvé que plus la vitesse augmente, plus le risque et la gravité des accidents est élevé. Par exemple, augmenter la vitesse de 50 à 60km/h double le risque d'accident mortel. Et si la vitesse augmente encore, le risque de tels accidents continue à augmenter dans des proportions encore plus élevées.

Adapter les limitations de vitesse

Quand on réduit la limitation de vitesse, la vitesse moyenne des conducteurs – et donc aussi le risque d'accident – évolue dans la même direction mais pas dans les mêmes proportions. Par exemple, si on réduit la limitation de vitesse de 80 à 70km/h, la vitesse moyenne des véhicules diminuera aussi, mais de moins de 10km/h. Toutes les études qui ont comme sujet les diminutions et hausses des limitations de vitesse en Europe indiquent que – toutes choses étant égales par ailleurs – une baisse des limitations de vitesse entraîne moins d'accidents tandis qu'une hausse des limitations de vitesse donne lieu à plus d'accidents.

Non seulement le risque d'accident augmente considérablement avec la vitesse, mais la gravité de l'accident et le risque d'accident mortel augmentent également. Le risque de mortalité dépend de la nature de l'accident. Par exemple, entre voitures, les collisions par l'arrière sont celles dont les conséquences sont les moins graves. Par contre, le risque qu'un usager faible (c'est-à-dire un piéton, un cycliste ou un motard) décède des suites d'une collision avec une voiture ou un camion est beaucoup plus élevé que pour les occupants d'un véhicule. C'est d'ailleurs l'un des principaux arguments en faveur de l'introduction de zones à faible vitesse dans des endroits fortement peuplés.

La différence de vitesse entre les véhicules, un réel danger !

En dehors de la vitesse en tant que telle, la différence de vitesse entre les véhicules influence également le risque d'accident. Plus elle est importante, plus il y a d'interactions

entre ces véhicules et plus le risque d'accident est élevé. Il est également prouvé que le nombre d'accidents augmente plus rapidement quand les conducteurs roulent plus vite sur des routes surchargées puisque la différence de vitesse entre les véhicules est alors encore plus importante.

Caractéristiques des conducteurs adeptes de vitesse

Bien que la vitesse inadaptée soit un phénomène largement répandu, il y a tout de même des différences entre les conducteurs. Il existe trois caractéristiques principales concernant les conducteurs qui commettent des excès de vitesse :

1. Les jeunes

Les jeunes roulent généralement plus vite que les conducteurs plus âgés. Des études montrent que les jeunes conducteurs de sexe masculin considèrent plus facilement que dépasser la vitesse autorisée est socialement acceptable.

2. Les hommes

Les hommes roulent la plupart du temps plus rapidement que les femmes. D'ailleurs, ils admettent plus facilement que les femmes qu'ils font régulièrement des excès de vitesse. C'est souvent associé au fait qu'ils aiment prendre des risques et qu'ils sont plus à la recherche de sensations que les femmes.

Les conducteurs qui effectuent des déplacements dans le cadre de leurs activités professionnelles, roulent la plupart du temps plus vite que ceux qui se déplacent pour d'autres raisons.

3. La classe sociale

Les gens qui font partie de classes sociales plus élevées ont également tendance à rouler plus vite que les autres et cela pourrait s'expliquer par le fait qu'ils ont des voitures puissantes et qu'ils redoutent moins les amendes.

Cependant, ce ne sont pas les conducteurs de voitures qui ont le plus tendance à rouler trop vite. Les motards constituent un groupe à risques. Ils ont tendance à rouler

plus vite que les automobilistes sur la plupart des routes.

Raisons pour rouler trop vite

La vitesse à laquelle un conducteur choisit de rouler dépend de trois grands groupes de facteurs :

1. de son attitude à l'égard des excès de vitesse en fonction de la façon dont il envisage le respect des règles de droit ; de la perception et de l'acceptation du risque et de la norme sociale. Cela peut différer en fonction du contexte mais ça peut aussi être permanent en fonction du tempérament du conducteur ;
2. des caractéristiques de la route, de l'environnement ;
3. des possibilités offertes par le véhicule.

1. Règles, perceptions et norme sociale

Les excès de vitesse peuvent être commis de façon consciente ou non. Plusieurs raisons peuvent être à l'origine de ces excès : s'adapter à la vitesse du trafic environnant, être pressé, le plaisir de la vitesse, l'ennui ou simplement rouler trop vite inconsciemment.

Beaucoup de conducteurs sous-estiment souvent la vitesse des autres et/ou veulent rouler à la même vitesse qu'eux. Comme pour les autres comportements en matière de sécurité routière, la norme sociale (la perception individuelle sur la façon dont les autres se comportent ou devraient se comporter) est donc primordiale pour ce qui concerne les excès de vitesse. Malheureusement, les mesures d'attitudes nous montrent que la vitesse excessive est socialement mieux acceptée que les autres infractions routières. Les conducteurs trouvent que les excès de vitesse sont moins acceptables chez les autres que chez eux-mêmes. Ils estiment rouler mieux que la moyenne et pensent qu'ils ne sont pas dangereux lorsqu'ils roulent trop vite.

Pour les conducteurs qui commettent un excès de vitesse sans s'en rendre compte, cela peut venir du fait qu'ils ne connaissent pas la limitation de vitesse en vigueur ou qu'ils pré-

font faire confiance à leur jugement subjectif plutôt que de regarder leur compteur. L'estimation de cette vitesse peut néanmoins être tronquée par certains facteurs :

- Lorsqu'un conducteur roule longtemps à une vitesse élevée, il a tendance à sous-estimer sa vitesse, ce qui explique qu'il accélère sans même s'en apercevoir.
- Lorsqu'un conducteur doit rouler beaucoup moins vite après avoir roulé vite pendant un long moment, il va sous-estimer la vitesse à laquelle il roule. C'est ce qu'on appelle le phénomène « speed-adaptation » : plus une personne roule longtemps sur une autoroute, plus elle aura tendance à rouler vite en sortant de l'autoroute.
- Dans des situations où les conducteurs ont peu de points de repère visuels (lorsqu'ils ont parcouru un long trajet, lorsqu'il fait nuit ou qu'il y a du brouillard), ils ont également tendance à sous-estimer leur vitesse. Plus la vision périphérique est réduite, plus il est difficile d'estimer précisément sa vitesse.

Un conducteur qui roule vite aura l'impression (parfois fausse) qu'il gagne du temps et qu'il arrivera peut-être plus rapidement à destination. Il appréciera alors de rouler plus vite. Il n'est toutefois pas conscient que le risque d'accident est plus élevé, étant donné qu'il n'en aura probablement pas. Il ne songera pas non plus au fait que sa vitesse élevée impactera l'environnement. Il se rendra juste vite compte de sa plus grande consommation de carburant, cet effet négatif n'est pas considéré en tant que tel par les conducteurs de voitures de société qui disposent d'une carte carburant.

2. Caractéristiques de la route

Le design des routes exerce également une influence considérable sur les vitesses pratiquées. Lorsque la limitation en vigueur ne correspond pas à l'impression qu'une certaine infrastructure donne, cette limitation ne sera pas considérée comme fiable et ne sera donc pas respectée par certains usagers.

L'exemple des routes limitées à 30 km/h est frappant. Dans le cas où une longue ligne droite sans aucun aménagement est limitée 30 km/h, cette limitation ne sera que très peu respectée dans la mesure où la tentation de ne pas respecter cette limitation est grande.

A l'inverse, des aménagements tels que des dos d'âne, des rétrécissements de chaussée, des aménagement floraux... donneront d'avantage envie aux conducteurs de respecter la limitation de 30 km/h.

3. Véhicules modernes

Certains véhicules possèdent des caractéristiques pouvant influencer le choix de la vitesse.

- Plus de confort : les véhicules sont devenus plus confortables, ce qui fait que conduire vite n'est plus aussi « inconfortable » qu'avant.
- Véhicules plus hauts et plus larges : les véhicules munis de larges roues dans lesquels les conducteurs sont hauts (comme les SUV) ont actuellement le vent en poupe. Dans ces véhicules, le fait d'être plus haut provoque une sous-estimation de la vitesse à laquelle le conducteur roule.
- Véhicules plus puissants : avoir un véhicule puissant donne envie de rouler (plus facilement) vite. Et qui dit rouler plus vite, dit (souvent) dépasser la limitation de vitesse. Il a été démontré que les propriétaires de véhicules puissants roulaient plus vite que les autres, même sur des routes secondaires. Un effet vient renforcer ce constat : la puissance du véhicule encourage à rouler plus rapidement, mais les conducteurs qui ont déjà tendance à rouler vite achètent plus souvent des véhicules puissants que ceux qui respectent davantage les limitations.

Mais, les véhicules récents disposent également de dispositifs d'aides à la conduite tels que des indicateurs de limitation de vitesse, le cruise control et des systèmes ISA (qui permettent de ne pas dépasser la limitation de vitesse), ce qui décourage les conducteurs à rouler plus vite, en particulier sur autoroute.

Zones prisées pour les excès de vitesse

Les mesures de comportement de l'institut Vias montrent qu'en Belgique, le plus grand nombre d'excès de vitesse est commis aux abords des écoles (non aménagés) avec une limitation permanente de 30km/h. Le nombre d'excès de vitesse de plus de 10km/h y est particulièrement inquiétant (59%). Sur les routes limitées à 50km/h, 64% des conducteurs respectent les limitations. Hors agglomération, la vitesse des automobilistes pose principalement problème sur les routes à deux bandes de circulation limitées à 90km/h. C'est là que la vitesse maximale autorisée est la moins respectée : près de 60% des véhicules observés y ont commis une infraction. À l'inverse, les automobilistes commettent le moins d'infractions (29%) sur les routes à une bande et limitées à 90km/h. Sur les autoroutes, 22% des véhicules ont commis un léger excès de vitesse (moins de 10km/h au-dessus de la limitation de vitesse) et 31% ont dépassé la vitesse de plus de 10km/h.

Outre les chiffres précités issus des mesures de comportement, des informations intéressantes peuvent également être collectées dans les enquêtes étudiant le comportement auto-rapporté et l'attitude à l'égard de la vitesse excessive. Les études ESRA coordonnées par l'institut Vias révèlent que la Belgique se situe dans la moyenne européenne. Environ 2/3 des conducteurs belges indiquent avoir roulé, au cours du dernier mois écoulé, au moins une fois plus vite que la limite autorisée, et ce, aussi bien sur autoroute qu'en agglomération et hors agglomération.

Sur le plan de la politique criminelle en matière de vitesse, la Belgique fait partie des meilleurs élèves d'Europe tant au niveau du nombre de contrôles que des infractions constatées. Néanmoins, une majorité de Belges n'est pas contre un durcissement de la réglementation en matière de vitesse. Les mesures contre une vitesse (trop) élevée peuvent être prises à différents niveaux : détermination de limitations de vitesse appropriées, adaptation de l'infrastructure, éducation et sensibilisation, politique cri-

minelle et technologie du véhicule. C'est principalement en adoptant une approche intégrée que l'on sera en mesure de lutter contre la vitesse excessive ou inadaptée.

Former dès le plus jeune âge

L'éducation à la sécurité routière au sens large du terme doit commencer dès le plus jeune âge. En revanche, la sensibilisation aux dangers de la vitesse devrait se faire dans le secondaire, quand les jeunes commencent à utiliser plus souvent le vélo ou le cyclomoteur. Les dangers de la vitesse peuvent notamment être abordés pendant les cours de physique, de chimie ou de sciences humaines.

Quelques comparaisons au niveau européen

Il n'est pas facile de comparer des mesures de comportement en matière de vitesse au niveau européen. Les principales différences viennent des conditions de circulation, des types de routes et des limitations de vitesse.

Même s'il est impossible de comparer le comportement réel au niveau européen, il existe des études dans lesquelles le comportement auto-rapporté en matière de vitesse est comparable. Il ressort d'ailleurs que les Belges (62%) se situent au niveau

de la moyenne européenne (56%) en ce qui concerne la vitesse excessive en agglomération. Dans cette comparaison, la Finlande (73%) fait office de pire élève d'Europe et l'Italie est première de classe (41%).

La Belgique (39%) se situe aussi au niveau de la moyenne européenne (37%) concernant le risque subjectif de se faire contrôler, c'est-à-dire la probabilité que les conducteurs soient soumis à un contrôle vitesse par la police un jour au hasard. Peu de pays disposent d'informations représentatives de l'ensemble du territoire et les conditions de circulation ne sont pas les mêmes partout.

La Belgique occupe le haut du classement européen au niveau du nombre d'excès de vitesse constatés, elle n'est devancée que par les Pays-Bas et le Luxembourg.

Campagnes de sensibilisation

Dans presque tous les pays, des campagnes de sensibilisation sont organisées pour informer les usagers de la route des dangers et pour les inciter à ne pas adopter de comportements à risques. Seulement, pour qu'une campagne de sensibilisation soit efficace, elle doit être accompagnée de mesures complémentaires telles que les contrôles, les récompenses ou encore l'éducation.

Un des défis des campagnes de sensibilisation de façon générale, c'est de réduire la

volonté des conducteurs de rouler vite. La plupart des mesures d'attitude montrent clairement que les excès de vitesse sont souvent moins sanctionnés que les autres infractions au code de la route, comme la conduite sous l'influence de l'alcool. Il est d'ailleurs extrêmement difficile de traiter ces problèmes à la racine étant donné que les conducteurs ont tendance à commettre des excès de vitesse davantage pour des raisons émotionnelles que rationnelles.

Les entreprises peuvent également sensibiliser leurs employés aux dangers de la vitesse. Les employés qui prennent la voiture pour des raisons professionnelles sont parfois plus susceptibles de rouler plus vite que quand ils prennent le volant pour d'autres raisons. Les responsables dans les entreprises devraient dans certains cas être eux aussi sensibilisés et incités à ne pas imposer des horaires trop stricts qui pousseraient leurs employés à commettre des excès de vitesse. Outre l'argument moral sur le respect de l'intégrité physique du personnel, l'argument économique peut aussi être avancé (les accidents de la route coûtent beaucoup d'argent aux entreprises et le gain économique obtenu en commettant des excès de vitesse dans la circulation est souvent minime). De plus, une diminution de la vitesse implique une baisse de la consommation de carburant, ce qui représente aussi un gain d'argent pour l'entreprise.



Contrôles routiers et amendes

Dans un monde parfait, les radars et les amendes pour excès de vitesse seraient superflus : les routes seraient toutes lisibles, les limitations de vitesse seraient adaptées, chaque usager serait constamment informé et conscient des risques et n'en prendrait donc pas. Mais la réalité est toute autre et faire respecter les limitations de vitesse reste donc indispensable.

Effectuer des contrôles peut dissuader les usagers à plusieurs niveaux. Les amendes peuvent d'une part décourager un conducteur de récidiver, et d'autre part encourager les conducteurs qui n'ont encore jamais été verbalisés pour excès de vitesse à ralentir lorsqu'ils pensent qu'ils ont de grands risques de se faire prendre. Le risque subjectif de se faire contrôler ne dépend pas seulement du nombre effectif de contrôles mis en place, mais surtout de la communication autour de ceux-ci.

Les contrôles de vitesse sont souvent mal perçus. Certaines études montrent néanmoins que la majorité des conducteurs sont favorables à la tenue de contrôles. Selon la dernière mesure ESRA de l'institut Vias, la moitié des Belges estiment que les règles en matière de vitesse doivent être plus strictes. Deux tiers pensent même que la vitesse est insuffisamment contrôlée et seul un peu plus d'un tiers jugent que les sanctions pour les excès de vitesse sont trop lourdes.

La façon dont les contrôles sont effectués est évidemment déterminante pour leur bien-fondé. L'idéal serait de contrôler la vitesse des conducteurs aux heures où la vitesse joue un rôle prépondérant et néfaste pour la sécurité routière. Les contrôles devraient d'ailleurs être réalisés sur la base d'une analyse approfondie des accidents de la route et du rôle que la vitesse y a joué. La plupart des études révèlent que les radars ont une influence positive sur la vitesse à laquelle les conducteurs roulent et sur les accidents. Mais ce sont les radars tronçons,

qui mesurent la vitesse moyenne sur un tronçon de route, qui sont le plus efficace. Ils ont d'ailleurs contribué à une réduction de 30% du nombre d'accidents et à une baisse de 56% du nombre d'accidents mortels ou avec blessés.

Seulement, l'efficacité des contrôles dépend du suivi de l'infraction. Chaque verbalisation doit être suivie d'une amende sinon l'efficacité et la crédibilité des contrôles diminuera. Certains radars sont parfois configurés de façon à ce qu'il y ait une marge de tolérance par rapport à la vitesse mesurée. Cette marge sert à filtrer les petites contraventions accidentelles et à compenser l'éventuel manque de fiabilité des radars. Cette méthode présente cependant un inconvénient : elle encourage les automobilistes à penser qu'un léger excès de vitesse n'est pas très grave.

Pauline DEMOLDER

Brecht PELSSERS

Wouter VAN DEN BERGHE



Alcool au volant : la porte ouverte à la tolérance zéro

Depuis 1994, la limite légale d'alcoolémie pour les conducteurs en Belgique est de 0,5‰. Depuis 2015, cette limite a été portée à 0,2‰ pour les conducteurs professionnels. Aujourd'hui, aucune limite spécifique n'est prévue pour les conducteurs inexpérimentés. Deux propositions de loi ont récemment été soumises à la commission parlementaire de la mobilité : la première proposition vise à imposer une réduction du seuil légal d'alcoolémie à zéro pour chaque conducteur, la seconde vise à introduire cette mesure pour les conducteurs novices. Même si ces propositions de loi n'ont pas encore été votées, elles ont en tout cas eu le mérite d'avoir ouvert la discussion.

Des enquêtes internationales montrent que l'alcool au volant est plus fréquent en Belgique que dans d'autres pays. La limite d'alcoolémie, les risques d'être pris et l'acceptabilité de ce comportement peuvent expliquer en partie, mais pas complètement, pourquoi la prévalence de l'alcool au volant reste relativement élevée chez les conducteurs belges.

Le dernier baromètre européen de la conduite responsable signale d'ailleurs qu'un Belge sur 5 avoue avoir déjà pris le volant

sous influence de l'alcool sans en avoir ressenti les effets (moyenne européenne à 9%). Cela montre que les Belges minimisent encore les effets de l'alcool au volant alors qu'il est prouvé que même un petit pourcentage d'alcool dans le sang altère les capacités de conduite.

Pour tout le monde ou pour les conducteurs inexpérimentés ?

L'institut Vias est partisan de la tolérance zéro alcool pour tout le monde. La raison essentielle reste qu'en termes de communication, c'est plus simple de faire passer le message « quand on prend le volant, on ne boit pas ». Et plus le message est clair, plus il y a de chances qu'il passe bien.

Ensuite, cela éviterait à certains conducteurs de calculer le nombre de verres qu'ils peuvent boire pour rester en dessous du seuil légal. L'alcoolémie dépend d'une multitude de facteurs et un tel calcul peut s'avérer très risqué. En cas de contrôle, une surprise n'est pas à écarter.

La police est également demandeuse d'un taux d'alcool similaire pour tous les conducteurs. En effet, en cas d'alcoolémies différenciées, les policiers devraient chaque fois vérifier que le conducteur n'est pas novice

avant de régler l'appareil sur la bonne limite, ce qui leur ferait perdre beaucoup de temps.

Notons que la moitié des Belges sont partisans de la tolérance zéro en matière d'alcool au volant, comme l'a montré la dernière enquête nationale d'insécurité routière.

Quel est l'impact de cette mesure ?

Il existe des arguments pour et contre ces deux propositions de loi, qu'elle soit appliquée à tous les conducteurs ou uniquement aux conducteurs novices. Une étude récente menée par Vias montre qu'un abaissement à zéro du taux d'alcool légal pour tous les conducteurs pourrait permettre une réduction annuelle de 10 à 17 décès et de 135 à 315 blessés.

Comme le taux d'alcool augmente fortement le risque relatif d'avoir un accident, le succès d'une limitation à zéro dépendra de l'impact qu'elle aura sur les conducteurs qui prennent le volant alors que leur taux d'alcool dépasse la limite actuelle.

Pauline Demolder

Le « couloir de secours » bientôt en vigueur

Si le volume de votre radio n'est pas trop élevé, vous entendez tout à coup une sirène retentir. Vous regardez autour de vous, dans tous les rétroviseurs... en espérant voir la lumière bleue quelque part. Mais ensuite... que faire ? Ce qui est certain, c'est que le stress augmente à la fois pour l'usager de la route ordinaire et pour le conducteur du véhicule prioritaire. Avec un nouvel article dans le code de la route qui contraint les usagers de la route à laisser « un couloir de secours » en cas d'embouteillages, le législateur veut apporter plus de clarté.

Jusqu'à présent, dès que la sirène retentit, tout usager doit immédiatement libérer le passage (et au besoin s'arrêter) pour céder la priorité à un véhicule prioritaire. Simple et logique en somme. Mais si vous êtes nombreux sur la route, tout le monde n'agit pas de la même manière. Le passage pour les services d'urgence peut ainsi se retrouver obstrué.

Une situation stressante

Une étude de l'institut Vias a montré qu'un quart des conducteurs (ordinaires) interrogés ne savent pas très bien comment réagir

dans pareille situation et près d'un conducteur sur 5 est pris de stress à l'approche d'une lumière bleue clignotante ou quand ils entendent une sirène rugir. En particulier dans les situations où les conducteurs risquent d'enfreindre les règles normales (par exemple, se déporter sur la bande d'arrêt d'urgence, franchir un feu rouge, etc.), ils réagissent parfois de manière très maladroite, voire ne réagissent pas du tout. Il y a souvent un manque de discernement sur ce qui est préférable pour le véhicule prioritaire.

Déjà en vigueur dans plusieurs pays européens

Dans plusieurs pays européens (Allemagne, Autriche, Luxembourg, Tchéquie, Slovaquie, Hongrie et Suisse), cela fait déjà quelque temps que « le couloir de secours » a été intégré dans la législation. La Belgique va leur emboîter le pas. En cas d'embouteillage ou de fort ralentissement et dès que la route comporte 2 bandes de circulation qui vont dans le même sens, les conducteurs sont obligés de s'écarter pour créer un couloir de secours. Ce couloir fait gagner un temps considérable au véhicule prioritaire et constitue un comportement facile à adopter pour l'ensemble des usagers. Chaque usager sait pertinemment bien ce qu'on attend de lui. Cela signifie concrètement que sur

les voies à au moins 2 bandes de circulation, les conducteurs situés sur la bande de gauche se déportent le plus possible vers la gauche et les conducteurs situés sur la ou les bande(s) de droite se déportent le plus possible vers la droite. Sur les voies à trois ou quatre bandes de circulation, le couloir de secours se forme entre les deux bandes de circulation les plus à gauche.

La bande d'arrêt d'urgence, pas la solution idéale

Sur une route pour automobiles ou autoroute, il semble à première vue logique que les services de secours empruntent la bande d'arrêt d'urgence mais y circuler donne lieu à de nombreux conflits. Des véhicules ordinaires s'y trouvent (ou y circulent) régulièrement, des véhicules s'y trouvent (ou y circulent) pour cause de panne ou parce qu'ils veulent éviter les bouchons et emprunter plus vite la sortie suivante. Les gens empruntent cette bande d'arrêt d'urgence et sont alors confrontés à un véhicule prioritaire en approche. Les bandes d'arrêt d'urgence sont aussi parfois parsemées d'obstacles (débris de pneus, déchets, chargement perdu...). Parfois, la bande d'arrêt d'urgence est interrompue (sorties, ponts) et le véhicule prioritaire est obligé de s'insérer dans la file. Les autres conducteurs entendent une am-



balance circulant sur la bande d'arrêt d'urgence derrière un cortège de camions lents mais ils ne la voient pas, ce qui crée de la confusion et de l'incertitude.

Moins de situations conflictuelles

D'après des recherches menées par un institut néerlandais, le gain de temps semble plutôt limité, mais la visibilité du véhicule prioritaire et de la situation de circulation est nettement meilleure lorsque l'on recourt à un « couloir de secours ». Cette technique permet d'éviter des réactions inattendues ou conflictuelles et réduit le risque d'acci-

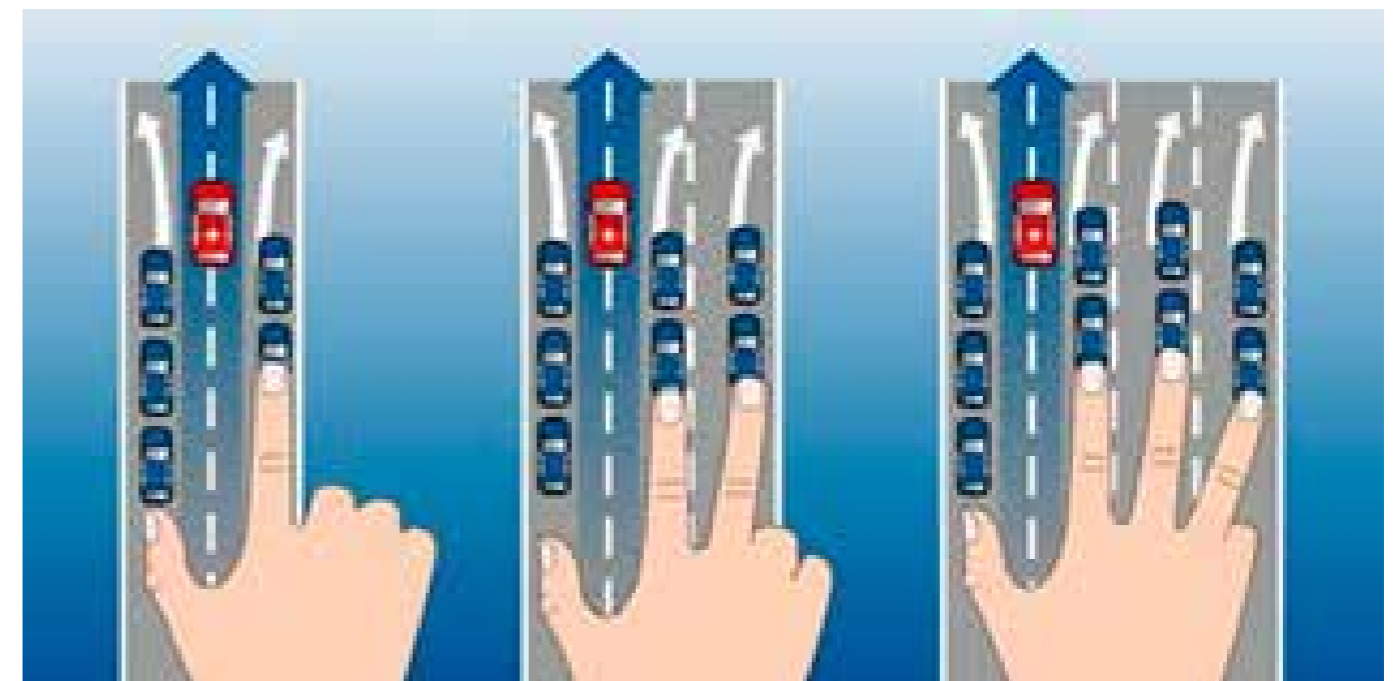
dents impliquant des véhicules prioritaires (hors carrefours).

Toutefois, il est essentiel que tous les usagers de la route soient suffisamment informés de cette mesure. Cette nouvelle règle devra être correctement expliquée lors des formations à la conduite, mais aussi par le biais d'autres canaux. Si tout le monde ne dispose pas de ces informations, l'effet positif en découlant sera limité. L'uniformité de cette règle dans toute l'Europe pourrait certainement aider à cet égard.

En instaurant le « couloir de secours », tous les problèmes régnant autour de la circulation des véhicules prioritaires ne sont pas ré-

solus. Une formation appropriée et permanente fait encore souvent défaut, surtout du côté des services ambulanciers privés. Il ne suffit pas de se concentrer uniquement sur les compétences techniques de conduite. L'attitude, le stress et une concentration erronée peuvent être des facteurs perturbateurs dans le style de conduite des jeunes conducteurs de véhicules prioritaires. Le suivi et le parrainage, mais aussi des lignes directrices plus concrètes - comme c'est le cas aux Pays-Bas - sont des mesures essentielles auxquelles l'institut Vias peut apporter son soutien.

Ludo KLUPPELS





Le saviez-vous ?

Pour circuler en toute sécurité, il est primordial de mettre régulièrement à jour ses connaissances concernant le Code de la route. Il n'y a pas de place pour les suppositions et approximations. Cependant, les règles en la matière évoluent régulièrement et les piqûres de rappel font toujours du bien.

Rouler à 20 km/h. Où ? Quand ? Comment ?

Les zones de rencontre existent depuis plusieurs années mais continuent de susciter beaucoup d'interrogations chez les usagers de la route. Que ce soit pour les piétons, cyclistes ou automobilistes, le comportement à adopter dans ces zones n'est pas toujours clair dans l'esprit de tout le monde.

Une zone de rencontre, c'est quoi ?

Quand une voie de circulation est transformée en un véritable espace public, nous appelons cela « une zone de rencontre ». Le but est d'apaiser la circulation en créant une mixité entre les usagers où le piéton est prioritaire sur les véhicules motorisés.

Dans cette optique, les passages pour piétons ainsi que les feux de circulation ne sont plus nécessaires. L'automobiliste ne peut pas dépasser les 20 km/h et au besoin, il



doit s'arrêter. Le piéton étant prioritaire, il doit pouvoir utiliser toute la largeur de la voie publique sans être mis en danger ou gêné par un automobiliste.

Un espace public qui ne s'improvise pas

Pour que les règles en vigueur dans ces zones de rencontres soient respectées, des aménagements adéquats doivent être installés. Et cela commence par une « porte » d'entrée et de sortie. La nature de ces portes peut être très variable pour laisser davantage de liberté et d'adaptation par rapport au terrain : des arbres, un trottoir traversant, une bordure collée... L'objectif est que tout usager de la route sache qu'il entre dans une zone limitée à 20 km/h.

Ensuite, pour encourager et faciliter le respect de cette limite de vitesse, les longues lignes droites sont aménagées en gardant comme priorité la visibilité qui doit être optimale pour tous les usagers de la route. Un virage en tête d'épingle doit, par exemple, être signalé pour avertir l'automobiliste qu'il doit redoubler de prudence.

Ces espaces permettent la coexistence des piétons et des véhicules motorisés dans un cadre plus convivial.

Trottinette électrique, monoroue, segway... Sur la route ou sur le trottoir ?

Les engins de déplacement ne cessent de se multiplier sur nos routes. Segway, trottinette électrique, monoroue... Tous ces mots font aujourd'hui partie de notre vocabulaire courant mais ce n'est pas pour autant que les règles liées à ces engins sont maîtrisées par tous les usagers.

Comment se déplacer en toute sécurité ?

Tout dépend de la vitesse à laquelle vous vous déplacez. Si vous allez plus vite que l'allure du pas (5 km/h), vous êtes assimilés aux cyclistes et devez alors emprunter les pistes cyclables ou la chaussée s'il n'y en a pas. Par contre, si vous vous déplacez

à l'allure du pas, vous serez assimilés aux piétons et donc, vous pouvez rouler sur le trottoir. Petite précision importante : ces engins ne peuvent jamais dépasser la vitesse de 25 km/h.

L'équipement, c'est important !

Sur la route, tout peut arriver et c'est pour cette raison qu'il est primordial de se protéger au maximum. La plupart des accidents sont des chutes ou des collisions avec un autre utilisateur d'engin de déplacement. Pour ce type d'accident, le casque permet de réduire de façon considérable la gravité des blessures à la tête (qui sont les plus fréquentes). Les diverses protections aux poignets, coudes et genoux sont également les bienvenues. Et enfin, il est nécessaire de

rester visible à tout moment dans la circulation. Revêtir un vêtement ou mettre un casque fluo, par exemple, est un plus indéniable.

Pauline DEMOLDER





2020 marquée par le confinement

En 2020, l'institut Vias a déjà publié 2 baromètres de la sécurité routière. Au cours du 1^{er} trimestre, on a certes constaté une baisse de 6% du nombre de tués sur les routes et de 12% du nombre d'accidents par rapport à la même période en 2019, mais ces chiffres ont été influencés par les 15 jours de confinement fin mars. Le deuxième baromètre a montré que cette tendance s'est accentuée avec une baisse de 18% de tués et de 26% de blessés au cours des 6 premiers mois de l'année. Autre impact du confinement : le nombre d'accidents impliquant un cycliste a augmenté de 30% en Wallonie, ce qui montre la nécessité d'aménager les infrastructures adéquates pour les protéger. Voici les résultats détaillés.

Un premier trimestre positif pour la sécurité routière

Tous les indicateurs en baisse au niveau national

Le nombre de tués a baissé sur nos routes au cours des 3 premiers mois de l'année : -6% par rapport à 2019 (soit 108 tués au lieu de 115).

Evolution 2019-2020 du nombre d'accidents corporels et de victimes pendant la 1^{er} trimestre

	1 ^{er} trimestre 2019	1 ^{er} trimestre 2020	Evolution 2019-2020 (nombres)	Evolution 2018-2019 %
Accidents corporels	8.492	7.452	-1.040	-12,2%
Total victimes	10.780	9.256	-1524	-14,1%
Tués	115	108	-7	+6,1%
Blessés	10.665	9.148	-1517	-14,2%

Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL – Infographie : institut Vias

Le nombre de blessés était également en baisse (de 10.665 à 9148, soit -14%), ainsi que le nombre d'accidents (de 8492 à 7452, soit -12%). Tous les indicateurs étaient donc à la baisse.

Evolution contrastée dans les Régions

Le nombre de tués a diminué en Flandre (de 54 à 46 tués) et en Wallonie, mais de manière moins prononcée (de 58 à 55 tués). A Bruxelles, par contre, ce nombre a augmenté (de 3 à 7 tués). Certes, c'étaient de très petits chiffres mais l'évolution n'était pas positive à ce moment-là. En ce qui concerne le nombre d'accidents avec tués ou blessés, la tendance était à la baisse pour les 3 Régions après ces 3 premiers mois : de 2420 à 2112 en Wallonie (-13%), de 5211 à 4521 en Flandre (-13%) et de 861 à 819 à Bruxelles (-5%).

Des accidents 2 fois plus mortels pendant le confinement

Les accidents qui se sont produits pendant les 3 premiers mois de confinement ont été 2 fois plus mortels qu'avant cette période. On a enregistré 26 tués par 1000 accidents pendant la 2e partie du mois de mars, contre 12 pendant les 15 premiers jours. Conséquence : sur l'ensemble du trimestre, les accidents n'avaient plus été aussi graves depuis 2013. La densité du trafic nettement moindre pendant les deux semaines de confinement ont apparemment incité certains conducteurs à appuyer un peu trop fort sur l'accélérateur.

Début d'année particulièrement mortel dans la province de Hainaut

Sur l'ensemble de la Belgique, seules deux provinces connaissaient une hausse du nombre de tués : Namur (de 8 à 10) et surtout le Hainaut (de 21 à 26). Dans le Hainaut, ce sont surtout les occupants de voiture qui

ont payé le plus lourd tribut à la route (de 11 à 16). Le nombre d'accidents était, lui, en baisse dans toutes les provinces. La diminution la plus importante a été enregistrée dans la province de Luxembourg (-19%).

Tendances suivant le type d'usager

- Baisse du nombre de tués parmi les piétons et les cyclistes

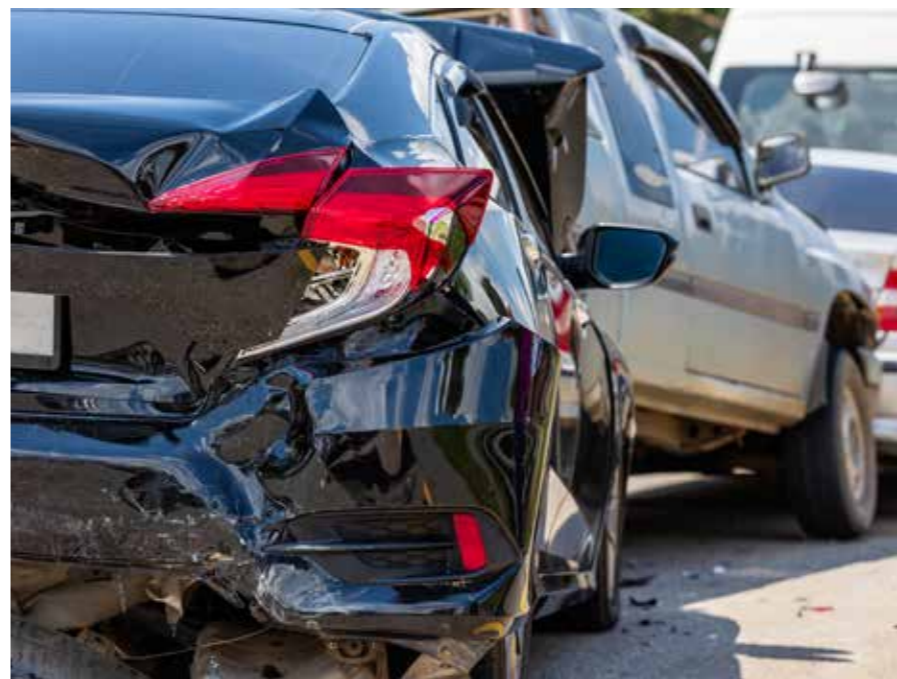
Le nombre de tués a fortement baissé parmi les piétons (de 24 à 16), les cyclistes (de 12 à 5), ainsi que dans les accidents impliquant une camionnette (de 12 à 6). Il n'a pas évolué pour les automobilistes (54 tués) et était en hausse pour tous les autres types d'utilisateurs, en particulier les conducteurs de cyclomoteurs (de 2 à 6).

- Baisse du nombre d'accidents pour toutes les catégories d'utilisateurs

Le nombre d'accidents a baissé fortement pour toutes les catégories d'utilisateurs, en particulier pour les motards (-22%), les automobilistes (-18%) et les piétons (-18%).

Inquiétante hausse du nombre de tués sur autoroute

Malgré les deux semaines de confinement du 1^{er} trimestre, le nombre de tués dans des accidents sur autoroute n'avait jamais été aussi élevé sur les 10 dernières années : 28 contre 25 en 2019.

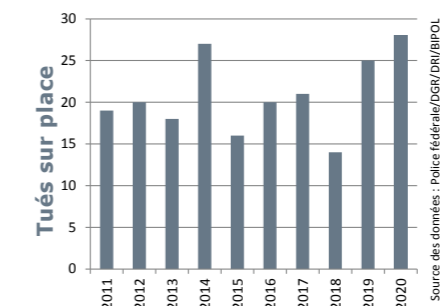


Evolution 2019-2020 du nombre d'accidents corporels et de victimes pendant la 1^{er} trimestre

	1 ^{er} trimestre 2019	1 ^{er} trimestre 2020	Evolution 2019-2020 (nombres)	Evolution 2018-2019 %
Accidents corporels	18.094	13.885	-4.209	-23%
Total victimes	23.078	17.065	-6.013	-26%
Tués	237	194	-43	-18%
Blessés	22.841	16.971	-5.970	-26%

Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL – Infographie : institut Vias

Évolution au fil des ans du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués sur place enregistrés durant le 1^{er} trimestre sur les autoroutes, Belgique



Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL
Infographie : Vias Institute

1^{er} semestre: 43 tués et 6.000 blessés en moins grâce au confinement

43 tués et 6.000 blessés en moins

Le nombre de tués a baissé sur nos routes au

cours des 6 premiers mois de l'année : -18% par rapport à 2019 (soit 194 tués au lieu de 237). Le nombre de blessés est également en baisse (de 22.841 à 16.871, soit -26%), ainsi que le nombre d'accidents (de 18.094 à 13.885, soit -23%). Comme attendu, le confinement a donc eu un impact positif sur tous les indicateurs de sécurité routière.

Plus forte baisse du nombre de tués en Wallonie

Le nombre de tués a diminué en Wallonie (de 125 à 92 tués) et en Flandre, mais de manière moins prononcée (de 104 à 92 tués). A Bruxelles, toutefois, ce nombre a augmenté (de 8 à 10 tués), mais cette hausse est surtout due à la tendance défavorable du 1^{er} trimestre.

En ce qui concerne le nombre d'accidents avec tués ou blessés, les tendances sont quasiment similaires pour les 3 Régions : de 5.101 à 3.828 en Wallonie (-25%), de 11.097 à 8.578 en Flandre (-23%) et de 1.896 à 1.479 à Bruxelles (-22%).

Des accidents plus graves pendant le confinement

Les accidents qui se sont produits pendant ce 1^{er} semestre n'avaient plus été aussi graves depuis 2013. La densité du trafic nettement moindre et le risque moins élevé de se faire contrôler pendant le confinement a apparemment incité certains conducteurs à appuyer un peu trop fort sur l'accélérateur. Ceci illustre, une fois encore, l'importance des contrôles dans une politique efficace de respect des limitations de vitesse.

Nombre de tués en baisse dans toutes les provinces wallonnes

Si toutes les provinces wallonnes sont concernées par la baisse du nombre de tués, c'est dans la province de Luxembourg qu'elle est la plus importante (de 22 à 12

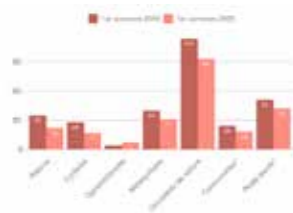
tués). La diminution du nombre d'accidents est, elle, quasi similaire dans toute la Wallonie (-25% au total pour la Wallonie).

Tendances suivant le type d'usager

- Augmentation du nombre de tués parmi les cyclomotoristes

Le nombre de tués est en baisse pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les conducteurs de cyclomoteurs (de 4 à 7 tués). Comme on pouvait s'y attendre vu la limitation des longs déplacements, la diminution du nombre de tués est la plus importante pour les occupants de voiture (de 73 à 55).

Évolution, entre le 1^{er} semestre 2019 et le 1^{er} semestre 2020, du nombre de tués enregistrés selon le type d'usager, Belgique



- Hausse du nombre d'accidents avec un cycliste en Wallonie

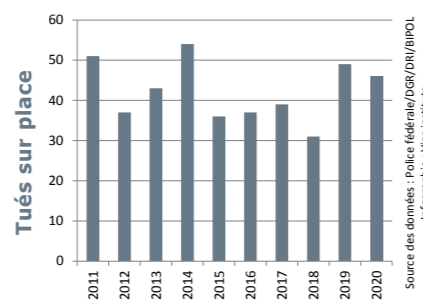
De nombreuses personnes ont profité du confinement pour se déplacer à vélo, sur-

tout à des fins récréatives. Il n'est pas étonnant, par conséquent, d'observer une hausse assez nette du nombre d'accidents impliquant un cycliste, surtout en Wallonie (de 362 à 473 accidents, soit + 31%) mais également à Bruxelles (de 439 à 465 accidents, soit + 6%). Pour tous les autres modes de déplacement, on enregistre une diminution du nombre d'accidents.

Légère baisse du nombre de tués sur autoroute

Malgré le confinement, la baisse du nombre de tués dans des accidents sur autoroute est très limitée par rapport au 1^{er} semestre de 2019 (de 49 à 46 tués). A l'exception de l'an dernier, le nombre de tués reste plus élevé que les 6 dernières années !

Évolution au fil des ans du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués enregistrés au 1^{er} semestre sur les autoroutes, Belgique



Conclusion

Les résultats des 2 derniers baromètres de la sécurité routière qui couvrent le 1^{er} semestre 2020 sont évidemment impactés par le confinement de près de 3 mois au cours desquels les déplacements étaient fortement limités. Ces restrictions ont permis de sauver une petite cinquantaine de vies et d'épargner près de 6000 blessés.

La gravité des accidents est particulièrement préoccupante. La densité de trafic a été moindre et certains conducteurs en ont profité pour prendre plus de risques. Il se peut que le trafic reste plus fluide dans les semaines qui viennent, notamment vu le succès du télétravail. C'est pourquoi il est important de continuer à mener des contrôles et de conscientiser les automobilistes au respect des limitations de vitesse. La multiplication des radars tronçons dans les mois qui viennent devrait avoir un impact positif sur la sécurité routière.

Benoit Godart

Le baromètre du 2e semestre se trouve sur <https://www.vias.be/storage/main/barometre-final-fr.html>



GSM au volant, les Belges très dissipés

28 % des Belges admettent envoyer et/ou lire des SMS au volant. Avec les Grecs, les Belges obtiennent le pire score sur 11 pays européens. De plus en plus souvent, les Belges paramètrent également le GPS en conduisant et l'utilisation du kit mains libres est de plus en plus populaire. Même si les appels en kits mains libres sont autorisés, ils peuvent être distrayants. Autre phénomène préoccupant, 1 Belge sur 5 avoue avoir conduit sous l'influence de l'alcool sans en ressentir les effets. Ce sont quelques résultats qui ressortent du Baromètre européen 2020 de la Fondation Vinci.

La Fondation Vinci Autoroutes interroge chaque année des usagers de la route concernant leur comportement routier. Cette année ils ont interrogé, dans 11 pays européens, un échantillon représentatif de la population. Voici les principaux résultats de la Belgique.

Distracts 2 secondes ? 80% des conducteurs belges l'avoient

Plus de la moitié des Belges (53%) paramètrent leur GPS lorsqu'ils conduisent (contre 49% en 2019). Non seulement on

compte une augmentation en l'espace d'un an mais surtout, la moyenne européenne est de 44%. Toutefois, ce comportement peut être parfaitement évité en programmant la destination à l'avance.

Plus d'un Belge sur 4 (28%) envoie et/ou lit des sms/emails au volant. La Belgique reste le numéro 1 au niveau européen dans ce domaine avec la Grèce.

Conséquence de ce comportement : 4 Belges sur 5 admettent qu'ils leur arrivent de ne pas regarder la route en conduisant pendant 2 secondes. Ce n'est pas seulement à cause de l'utilisation du téléphone au volant. Les raisons sont diverses : par exemple prendre quelque chose dans la voiture ou régler la radio. Durant ces 2 secondes à 120 km/h, l'automobiliste parcourt 66 mètres.

D'ailleurs 11% des Belges avouent avoir eu un accident/ou failli en avoir un à cause de l'utilisation d'un téléphone portable en voiture. 1 Belge sur 5 est d'accord de dire que la voiture est sa bulle et qu'il fait moins attention aux autres usagers quand il est au volant (contre 10% aux Pays-Bas, 17% en France et 9% en Allemagne).

Plus grave encore : de plus en plus d'automobilistes regardent des films/vidéos en conduisant. Dans notre pays, 4% déclarent le faire. Ce comportement dangereux pose question et est interpellant.

Autre comportement où la Belgique se classe première : oublier de ralentir à proximité d'une zone de travaux. 66% des conducteurs Belges n'ont pas ce réflexe.





Alcool : 1 Belge sur 5 dit ne pas ressentir les effets

L'alcool au volant reste un grand problème en Belgique. Un Belge sur 5 (20%) dit avoir déjà pris le volant en étant au-dessus de la limite d'alcool autorisée sans pour autant en ressentir les effets. Si on compare avec nos pays voisins comme l'Allemagne et les Pays-Bas, seuls 4% ont eu ce comportement dangereux. En Suède et en Slovaquie, c'est seulement 3%. Ces chiffres montrent que les Belges minimisent encore les effets de l'alcool au volant. Rouler au-dessus de la limite légale a certainement un impact sur la conduite.

Baisse de centristes sur les autoroutes

En 2019, 55% des automobilistes Belges disaient avoir l'habitude de rouler en permanence sur la bande du milieu sur les autoroutes. Cette année, la tendance est en baisse et on tend vers les 52%. L'intérêt médiatique sur le sujet ainsi que l'augmentation de l'amende en cas d'infraction (du premier degré vers deuxième degré : de 58€ vers 116€) a eu un effet bénéfique sur les habitudes des Belges. On constate aussi une diminution du dépassement par la droite, allant de 42% en 2019 à 37% en 2020.

Les Belges ont tout de même une bonne réputation en Europe

Malgré tout, les automobilistes Belges ont une bonne réputation aux yeux des autres conducteurs européens. 43% des conducteurs étrangers nous attribuent au moins 1 adjectif positif. 20% des Européens taxent les automobilistes belges de vigilants et 13% de calmes.

Pauline DEMOLDER



Avant de prendre le volant pour un long trajet, il est évidemment primordial d'avoir passé une bonne nuit de sommeil mais il est également important de bien vérifier l'état de son véhicule. Or 46% des Belges ne vérifient jamais la pression de leurs pneus et 63% n'ont jamais mesuré leur profil. Pourtant, un pneu sous-gonflé peut être extrêmement dangereux et entraîner une crevaison. En outre, il convient, lors du chargement du véhicule, de veiller à ce que le conducteur ait le plus de visibilité possible à travers le pare-brise arrière.

Partir bien reposé

Une étude menée par l'institut Vias montre qu'1 trajet en voiture sur 20 effectué dans notre pays est parcouru par un conducteur somnolent. Les accidents dus à la fatigue



sont souvent très graves. Selon des estimations internationales, la fatigue du conducteur est à l'origine de près de 20% de l'ensemble des accidents graves. La distance joue aussi un rôle à cet égard, 1 conducteur sur 10 se dit fatigué pour des trajets dès 60 km. C'est la nuit entre minuit et 6 heures du matin que la part de conducteurs fatigués est la plus élevée.

Assurez-vous donc en tant que conducteur d'avoir dormi au moins 8 heures avant de réaliser un long trajet en voiture. Evitez autant que possible de conduire la nuit si vous êtes la seule personne éveillée dans la voiture.

La moitié des Belges ne vérifient jamais la pression de leurs pneus

Avant de partir, il faut toujours contrôler l'état technique de sa voiture. Il est essentiel de vérifier la pression de ses pneus. D'après une enquête de Recytyre et de l'institut Vias, 46% des Belges ne le font jamais.

Un pneu sous-gonflé est susceptible de crever, ce qui s'avère extrêmement dangereux. Une étude française nous apprend qu'1 accident mortel sur 5 sur autoroute survenu au mois d'août est la conséquence d'une crevaison résultant d'un pneu pas suffisamment gonflé.



Si votre voiture est bien chargée, vous pouvez surgonfler légèrement les pneus. La pression idéale est indiquée sur le flanc de la portière du conducteur, dans le manuel d'utilisation ou encore sur la trappe à carburant.

Il est tout aussi important de contrôler le profil de son pneu. Un pneu usé accroît le risque de crevaison ou d'aquaplanage.

63% des Belges n'ont jamais vérifié le profil de leurs pneus. A peine 1 Belge sur 3 sait que le profil minimum d'un pneu est d'1,6 mm. Lorsque le profil atteint 3 mm, il est conseillé de changer de pneu.

Vérifiez le niveau d'huile et veillez à ce que le réservoir lave-glace soit bien rempli.

Une vue dégagée à travers le pare-brise arrière

Lorsque vous partez en voyage, vous avez évidemment souvent beaucoup de bagages à transporter. Les bagages les plus lourds doivent toujours être chargés le plus bas possible dans le coffre.

Il est important pour le conducteur d'avoir la meilleure visibilité possible. Il faut donc veiller à ce que vos bagages ne gênent pas la visibilité à travers le pare-brise arrière. Ne pas empiler tout et n'importe quoi sur la plage arrière.

Si vous avez un coffre de toit ou un porte-vélos, vous devez toujours vérifier que vous l'avez convenablement arrimé.

Un thermos de 2 kilos peut se transformer en projectile mortel

Évitez de laisser des objets traîner dans la voiture. En effet, une expérience avec un simple thermos (2 kg) qui était posé sur la banquette arrière a montré qu'en freinant brusquement à une vitesse de 80 km/h, ce thermos s'est transformé en une masse de

près de 60 kilos ! Il est donc préférable de mettre votre thermos dans le coffre avant qu'il ne vous blesse.

Pause toutes les deux heures

Il est important de prévoir suffisamment de pauses pendant votre voyage. Nous recommandons d'en faire une après deux heures maximum pour vous dégourdir les jambes, manger ou boire quelque chose. Changer de conducteurs permet également de rester alerte plus longtemps.

Stef WILLEMS



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

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

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

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



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

Contactez nos experts

