



Les avertisseurs de radars

- ✓ L'eCall, un plus pour la sécurité routière ?
- ✓ Transport des enfants à moto
- ✓ 130 km/h sur autoroute ? 25 tués en plus !

GO FOR ZERO



DVD

Passeport vélo



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

à partir de 10 ans

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

Le contenu du film peut être utilisé de deux manières :

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



Sécurité Routière pour les jeunes cyclistes

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

IBSR



BRÈVES	4
4 Le monde de la sécurité en un clin d'œil.	
ACCIDENTS	8
8 L'IBSR a procédé à une analyse approfondie des statistiques relatives aux accidents de jeunes.	
ÉQUIPEMENT	12
12 Un système d'appel d'urgence automatique, appelé eCall, sera bientôt obligatoire dans tous les nouveaux véhicules en Europe.	
14 Comment transporter un enfant en sécurité sur une moto ?	
16 Les avertisseurs de radars connaissent un succès croissant. Quel impact pour la sécurité routière ?	
LÉGISLATION	19
19 L'IBSR a émis des recommandations pour les gestionnaires de voirie qui choisiraient d'aménager un «tourne à droite» pour les cyclistes.	
20 Le débat revient régulièrement à la une de l'actualité: faut-il relever la limitation de vitesse sur autoroute ?	
COMPORTEMENT	22
22 Les résultats de l'étude "DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines" sont connus. Les résultats de notre pays ne sont pas brillants !	
COURRIER	26
26 Chaque semaine, l'IBSR répond à vos questions relatives à la sécurité routière.	
FORMATION À LA CONDUITE	28
28 Près d'un accident mortel au travail sur deux est un accident de la circulation. Pour aider les entreprises à lutter contre ce fléau, l'IBSR a lancé «RoadSafetyatWork».	
INFRASTRUCTURE	29
29 Outre le programme «RoadSafetyatWork», l'IBSR apporte son soutien aux entreprises pour leur politique en matière d'infrastructures.	
MOBILITÉ	30
30 Les remorques pour vélos sont de plus en plus prisées par les cyclistes.	

Via Secura est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles.
Tél.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be

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

Ont collaboré à ce numér : Sofie BOETS, Delphine BROGNEZ, Yvan CASTEELS, Ilse CLUYTMANS, Anne-Valérie De BARBA, Nathalie FOCANT, Jean-François GAILLET, Anne-Marie GALLOY, Eddy GILISSEN (photos), Benoit GODART, Thérèse GUIGNET, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOKE, Alexandre LEFEBVRE, Valéry MATHIEU (SPW), Uta MEESMANN, Nina NUYTTENS, François RIGUELLE, Miran SCHEERS, Peter SILVERANS, Josiane VAN CAUWELAERT, Sofie VAN DAMME, Philip VANEERDEWEGH.

Photo cover : Coyote

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

Abonnements : Pour tout renseignement: Jean-Pierre DEBUISSERET - 02/244.15.17

Layout : TAM TAM ; Ria DE GEYTER

ISSN: 0755-9010

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



Go For Zero Award

Dorénavant, l'IBSR va décerner tous les ans un «Go For Zero Award» au service de police ayant entrepris l'initiative la plus remarquable pour améliorer la sécurité routière. Un thème différent sera présenté chaque année. En 2012, le Go For Zero Award récompensera les projets en matière de politique criminelle qui traitent d'une des grandes problématiques dans la circulation: conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, vitesse et port de la ceinture. Le formulaire de participation reprenant les conditions pour participer au concours est disponible via www.reseaucirculation.be et peut être envoyé pour le 15 juin au plus tard à l'adresse reseau.circulation@ibsr.be. Le gagnant du tout premier Award sera dévoilé en automne lors d'une cérémonie en présence du secrétaire d'Etat à la Mobilité, Melchior Wathelet.



Carte

A l'exemple de la journée Mondiale du Souvenir des Victimes de la Route (20 novembre 2011), un nouveau site Internet a été créé pour se remémorer les accidentés de la route. Toute personne tuée, gravement ou légèrement blessée dans un accident de la circulation en Grande-Bretagne entre 2000 et 2010 est reprise sur une carte géographique. Grâce à ce site, on peut prendre connaissance des routes et carrefours dangereux. Toutes les victimes impliquées dans un accident de la circulation avec une voiture y figurent et sont représentées par un pictogramme indiquant la gravité de leurs blessures et leur âge. Sur la carte, il est possible de zoomer sur une ville, un village ou même

une zone déterminée pour repérer quelles sont les zones les plus dangereuses de Grande-Bretagne. Une initiative similaire a été entreprise aux Etats-Unis.

<http://www.guardian.co.uk/news/data-blog/interactive/2011/nov/22/us-road-accident-casualties>

Journée d'étude sur les villes à 30

L'abaissement des vitesses est considéré comme une mesure forte pour la réduction du nombre d'accidents et de victimes en milieu urbain. Une récente recommandation européenne fait d'ailleurs état d'une généralisation du 30 km/h dans toutes les zones résidentielles. Mais cette politique n'est pas sans soulever des questions d'ordre pratique. Faut-il, par exemple, aménager ces zones ? Comment se conçoit la gestion du contrôle du respect des vitesses ? Comment communiquer avec les habitants ? Ces questions sont fondamentales pour les communes qui voudraient se lancer dans une telle politique. C'est pourquoi, le 15 mai, l'IBSR organisera à Bruxelles une journée d'étude intitulée «Vers le 30 km/h en agglomération: une tendance Européenne et ...belge ? Pourquoi, comment et avec quelles conséquences ?». Ce sera l'occasion de profiter de l'éclairage d'experts et de villes européennes qui ont fait le pas vers des villes plus sûres et tranquilles.

Personne de contact: isabelle.janssens@ibsr.be

L'IBSR offre des ateliers d'écriture

En collaboration avec l'association «Graines d'écrivains», l'IBSR offre des ateliers d'écriture à 10 classes du premier degré secondaire en Communauté française. Ces 10 classes rédigeront un livre qui sera ensuite imprimé pour être offert à chaque élève. Les ateliers sont animés par un professionnel formé à la sécurité routière. L'exercice est de créer un vrai roman tout en prônant la sécurité routière et la convivialité. Le processus est celui d'une histoire-relais: une première classe commence à écrire le premier chapitre du livre. Une fois celui-ci terminé, la classe passera le relais à une classe d'une autre école. Une cérémonie de clôture sera organisée en 2013 pour la sortie du livre en présence des jeunes écrivains, de leurs parents et de leurs enseignants. C'est à cette occasion que chaque jeune recevra un exemplaire du livre où son nom figurera dans la liste des auteurs.

Le nombre d'ateliers étant limité à 10, les enseignants intéressés doivent envoyer leur demande de participation le **30 avril 2012 au plus tard**, par mail à benedicte.vereecke@ibsr.be. Cette demande doit être accompagnée d'une description des motivations (maximum 5 lignes).

VERS LE 30 KM/H EN AGGLOMÉRATION UNE TENDANCE EUROPÉENNE... ET BELGE ?

POURQUOI, COMMENT, ET AVEC QUELLES CONSÉQUENCES ?







Le nombre de tués sur les routes en hausse en 2011

En 2011, le nombre de tués sur les routes a augmenté de 3,8 % par rapport à 2010. Tel est le principal enseignement du baromètre de la sécurité routière publié il y a quelques semaines par l'IBSR. Il faut remonter à août 2007 pour avoir une hausse aussi importante. Les chiffres du baromètre de l'IBSR montrent en effet que le nombre d'accidents corporels a augmenté de 4,1 % par rapport à 2010 (de 45 828 à 47 700 accidents). Le nombre de tués suit la même tendance (de 742 à

par rapport à l'année 2010, s'inscrivant de la sorte dans la tendance observée depuis 2007 qui voit se succéder «années de baisse» et «années de stabilisation». Pour rappel, le baromètre de la sécurité routière ne comptabilise que le nombre de tués sur place. A cela doivent s'ajouter les personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident. Selon nos estimations, le nombre définitif de tués sur les routes pourrait s'élever en 2011 à 875 environ, ce qui nous éloigne clairement de l'objectif des 620 tués maximum en 2015 (420 en 2020). Il s'agit également d'un coup d'arrêt brutal après une diminution sensible entre 2009 et 2010 (de 943 à 840 environ, soit une baisse de 10,9 %).



770 tués, soit une hausse de 3,8 %). Il faut remonter au baromètre d'août 2007 pour trouver une hausse aussi importante (+ 4,3 % de tués). Parmi les facteurs qui peuvent expliquer ces résultats médiocres figure assurément la météo. En fait, nous avons subi le contrecoup du mois de décembre 2010 et de sa météo exceptionnellement neigeuse et froide qui avait fait chuter le nombre d'accidents et de tués. Inversement, le mois de décembre 2011 s'est caractérisé par une météo clémente avec, pour conséquence, un accroissement du nombre d'accidents par rapport aux mois de décembre 2008, 2009 et 2010. A titre de comparaison, nous avons comptabilisé 33 tués sur place en décembre 2010 contre... 71 en décembre 2011, soit plus du double ! Sans cette situation très favorable du mois de décembre 2010, l'année 2011 aurait été une année de stabilisation

Sunrise

Le 12 décembre 2011, Heineken a lancé dans le monde entier sa toute nouvelle campagne Sunrise. Un coup de pub pour

le moins étonnant vu que le personnage principal apparaissant dans le spot TV refuse des bières et boit de l'eau à plusieurs reprises. Sunrise fait partie de la campagne mondiale Open Your World qui a été mise sur pied dans le but de conscientiser la population au fait que l'alcool doit être consommé avec modération. Chez Heineken, les responsables du marketing ont volontairement choisi la période des fêtes pour lancer leur campagne afin d'accroître l'impact et la pertinence du message qu'elle véhicule. «Sunrise est la suite logique de notre vision à long terme pour encourager la consommation responsable d'alcool», précise Alexis Nasard, responsable commercial chez Heineken. Il s'agit là d'un remarquable tour de force car Heineken ose montrer ostensiblement les méfaits d'une consommation excessive d'alcool. Boire avec modération devient ainsi immédiatement un truc branché.

Salon de l'auto

L'IBSR a tenu un stand au salon de l'auto pour sensibiliser le public au thème de la sécurité routière. Des volontaires et membres du personnel accueillaient les visiteurs qui avaient la possibilité de découvrir les cinq zones du stand. Le succès fut de taille puisque 13.500 personnes les ont visitées ! Même le tout nouveau secrétaire d'Etat à la Mobilité, Melchior Wathelet, y est venu. Chaque zone évoquait un problème majeur de sécurité routière. La sensibilisation des visiteurs se faisait de manière interactive. Grâce à



ses partenaires, l'IBSR a pu exposer dans son stand une vraie voiture accidentée de la marque Citroën prêtée par EuroNCAP pour l'occasion en vue de sensibiliser les visiteurs au «non-port de la ceinture». A l'entrée du stand, chaque visiteur recevait un formulaire de concours. Les réponses aux quatre questions à choix multiple se trouvaient à l'intérieur du stand. L'IBSR a offert trois city trips pour deux personnes au volant d'une Citroën DS4 et trois stages de maîtrise automobile. Rita Serneels de Hallaar, Françoise Vandergugten de nalinnes et Bart Uytendaele de Sint-Katelijne-Waver ont reporté les city trips. Tous les gagnants ont reçu leur prix au cours d'une soirée organisée au siège central de Citroën à Bruxelles.



voyaient ou recevaient des messages sur Facebook alors qu'ils conduisaient avaient un temps de réaction plus lent de plus ou moins 38 %, étaient incapables de garder une trajectoire droite et ne pouvaient pas réagir lorsque la voiture devant eux ralentissait. Selon Simon Best, directeur général de l'IAM, «cette étude montre à quel point les smartphones peuvent être dangereux lorsqu'ils sont utilisés au volant, alors que cette pratique est largement répandue. Les risques sont pourtant encore plus élevés que pour l'alcool au volant et il faudrait que la désapprobation sociale soit également similaire».



France: éthylotest obligatoire dans les véhicules

«Tout conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, à l'exclusion d'un cyclomoteur, doit justifier de la possession d'un éthylotest, non usagé, disponible immédiatement». Publié au Journal Officiel, ce décret entrera en vigueur le 1er juillet prochain. L'éthylotest, à usage unique, devra ne pas avoir été utilisé au préalable, ne pas être périmé (date prévue par le fabricant, notée sur l'emballage), être «disponible», c'est-à-dire à portée de main du conducteur, et «revêtu d'une marque de certification ou d'un marquage du fabricant déclarant sa conformité à un modèle bénéficiant d'une attestation de conformité aux normes dont les références sont publiées au Journal officiel de la République française» (norme NF). Le défaut de présentation immédiate de l'éthylotest sera sanctionné, à partir du 1er novembre 2012, d'une amende de 11 euros. Les conducteurs de véhicules équipés d'un alcoolock sont considérés comme étant en conformité avec cette obligation. Les conducteurs étrangers sont également concernés par cette obligation. Un petit conseil pratique : pensez à avoir 2 éthylotests à disposition. Ainsi, même si vous venez tout juste d'en utiliser un pour tester votre alcoolémie, vous pourrez toujours en présenter un autre aux policiers en cas de contrôle !

www.ethylotestez-vous.com

Les smartphones plus dangereux que l'alcool

Selon une étude de l'Institute of Advanced Motorists (IAM), l'utilisation d'un smartphone au volant pour surfer sur les réseaux sociaux est plus dangereuse encore que la consommation d'alcool ou de cannabis. Pourtant, 8 % des conducteurs interrogés par l'institut anglais ont avoué utiliser régulièrement leur smartphone au volant pour envoyer des e-mails ou surfer sur les réseaux sociaux. Pour les 17-24 ans, ce pourcentage grimpe même à 22 %. Concrètement, l'étude menée par l'IAM a montré que les conducteurs qui en-



Chaussées à circulation centrale

Concept novateur, la chaussée à circulation centrale est composée d'une voie destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes doux. La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ceux-ci sont autorisés à emprunter

lement chaussée à voie centrale banalisée. Jusqu' à présent, cette mesure déjà couramment utilisée aux Pays-Bas, en Suisse et en Allemagne, n'est pas prévue dans notre réglementation. Nombre de communes ont interrogé l'IBSR quant à l'opportunité de mettre en place ce type de marquage. Afin d'apporter une réponse objective, l'IBSR a été mandaté par la Région wallonne pour évaluer la pertinence et, le cas échéant, les conditions d'une uti-

des vitesses du trafic et un positionnement plus respectueux envers les usagers doux. Autant d'éléments favorables à la sécurité des piétons et des cyclistes...



les bandes latérales lors des croisements, sans pour autant mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent. Nombre de nos villages sont connectés entre eux par des petites routes de campagne qui accueillent un trafic local. Situés hors agglomération, la vitesse y est, sauf mention contraire, limitée à 90 km/h. Malgré la faible quantité de trafic et en raison des vitesses relativement élevées qui y sont pratiquées, ces voiries sont particulièrement peu accueillantes envers les piétons et les cyclistes. Les solutions à apporter sont peu aisées. Elles passent nécessairement par une réduction drastique des vitesses ou par la création d'infrastructures propres: cheminements piétons et voies cyclables. Une autre piste peut pourtant être explorée, elle vise un partage inhabituel de l'espace, c'est ce que propose la voirie à circulation centrale appelée éga-

lisation appropriée de cette mesure. Cette évaluation a lieu actuellement à Walhain et à Tinlot. Les tests qui s'y font, vérifient si la nouvelle situation induit un ralentissement

Un module pour choisir ses pneus

Le site Internet du GOCA, le groupement officiel des entreprises agréées pour le contrôle technique automobile, met dorénavant à disposition des personnes intéressées un outil de calcul très simple à l'emploi et accessible tant pour les professionnels du pneu que pour les particuliers. Cet outil permet de vérifier si la dimension des pneus que le conducteur souhaite monter sur son véhicule est autorisée. Les dimensions d'origine prescrites par le constructeur du véhicule sont toujours acceptées lors du passage au contrôle technique. Pour toute autre dimension qui n'est pas d'origine, il faut obligatoirement respecter les normes de tolérance imposées par la réglementation. L'outil de calcul permet de vérifier facilement la conformité des pneus que vous souhaitez monter sur votre véhicule. Le GOCA et ses membres tendent ainsi à aider au mieux les consommateurs et à optimiser davantage le service à la clientèle.

www.goca.be/fr/pneu



Analyse statistique des accidents

En Belgique comme dans pratiquement tous les pays occidentaux, les jeunes paient un très lourd tribut aux accidents de la route. Pour les jeunes hommes, il s'agit même de la première cause de mortalité ! Afin de pouvoir remédier à cet important problème de société, il est indispensable d'en savoir davantage sur les types d'accidents dans lesquels les jeunes sont impliqués. Pour ce faire, l'IBSR a procédé à une analyse approfondie des statistiques¹...

Par kilomètre parcouru, les jeunes courent un risque d'accident (grave) beaucoup plus important que les conducteurs plus âgés et sont donc impliqués dans un nombre proportionnellement trop élevé d'accidents en tant que conducteurs. Mais ils sont également surreprésentés parmi les victimes d'accidents, si bien qu'il s'agit de la première cause de mortalité des jeunes hommes de 20 à 25 ans. En 2009, 31% des personnes tuées sur la route en Belgique étaient âgées de 18 à 31 ans. Les jeunes constituent donc une priorité absolue si nous voulons atteindre l'objectif fédéral et européen de réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici 2020.

Nombre de victimes selon l'âge et nombre d'accidents impliquant un conducteur de l'âge indiqué, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31	18-31	32-64
Décédés 30 jours	162	128	290	424
Blessés graves	1 139	840	1 979	2 615
Blessés légers	11 352	8 523	19 874	23 847
Accidents corporels	10 185	9 748	18 573	24 204

Source: SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

¹ L'analyse ne porte que sur les accidents corporels.

Rapport statistique

Pour diminuer le nombre de victimes de la route chez les jeunes et braver les préjugés qui pèsent sur eux, il est primordial d'en savoir davantage sur leur participation au trafic et leur comportement au volant, c'est-à-dire sur leurs types de déplacements, leurs périodes de déplacement, les prises de risques spécifiques (ou non), les accidents qui les caractérisent, etc. La justesse des recommandations et finalement des mesures prises pour sauver ces vies sera directement liée à la (bonne) connaissance de la problématique. C'est pourquoi l'Observatoire pour la Sécurité Routière de l'IBSR publie un rapport statistique dont l'ambition est de faire un premier état des lieux de la question en donnant une image de l'accidentalité des jeunes conducteurs de voiture.

Les analyses de ce rapport permettent d'avancer deux grandes explications au nombre élevé de victimes de la route parmi les jeunes:

- 1 le risque d'accident est plus élevé pour les jeunes que pour les automobilistes plus âgés;
- 2 la gravité moyenne des accidents impliquant des jeunes est plus élevée que celle des accidents impliquant des automobilistes plus âgés.

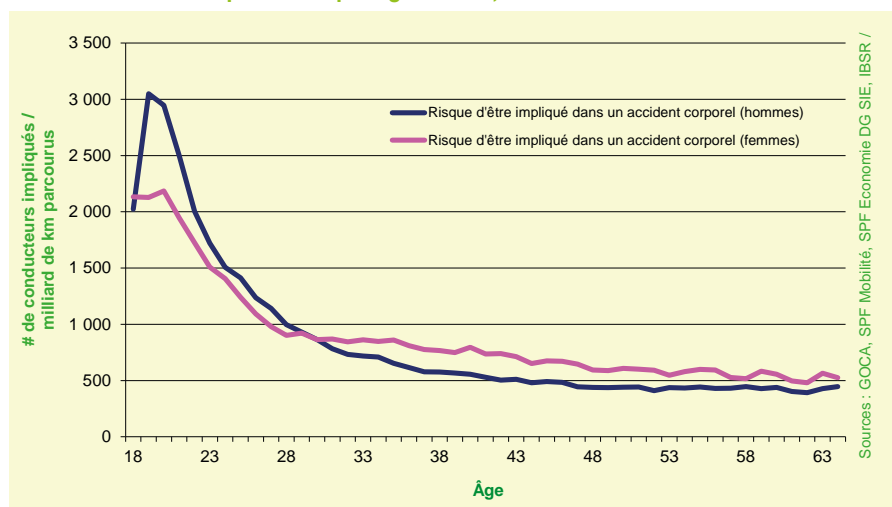
Un risque d'accident plus élevé

Le risque d'accident, c'est-à-dire le nombre d'accidents par kilomètre parcouru, est six fois plus élevé pour les hommes de 19 ans que pour ceux de 32 à 64 ans. La différence intergénérationnelle est moins importante chez les femmes mais le risque d'accident des conductrices de 19 ans est tout de même trois fois plus élevé que celui des conductrices de 32 à 64 ans. Enfin, une comparaison entre les hommes et les femmes de 19 ans montre qu'à cet âge, le risque d'accident des hommes est supérieur de moitié à celui des femmes.



de jeunes

Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par âge et sexe, 2009



Des accidents plus graves

Les jeunes automobilistes ne courent pas seulement plus de risques d'être impliqués dans un accident. Lorsqu'ils le sont, le risque de mourir des personnes impliquées est également plus élevé. En d'autres termes, la gravité des accidents (nombre de tués pour 1 000 accidents corporels), est beaucoup plus élevée chez les jeunes que chez les automobilistes plus âgés. Cette affirmation ne vaut toutefois que pour les hommes de 18-24 ans car la gravité des accidents des 25-31 ans est quasiment identique à celle des 32-64 ans, de même que celle des conductrices, quel que soit leur âge.

L'une des principales conclusions de ce rapport thématique concerne l'origine de cette différence en termes de gravité des accidents. Un même «type» d'accident (un

seul véhicule impliqué pendant la nuit par exemple) n'est, en effet, pas plus grave chez les jeunes que chez les automobilistes de 32 ans ou plus. Toutefois, les jeunes sont proportionnellement plus souvent impliqués dans des types d'accidents ayant

des conséquences graves (pour tous). Ceci concerne quatre types d'accidents:

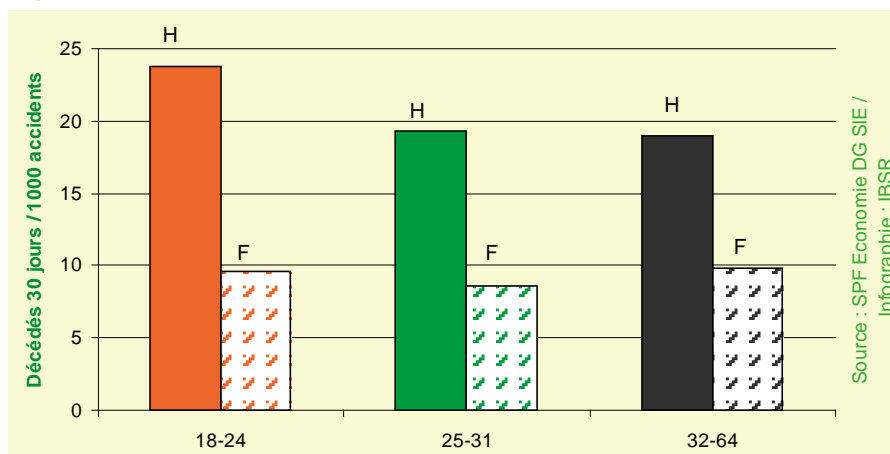
- 1 accidents avec passagers
- 2 accidents pendant la nuit
- 3 accidents n'impliquant qu'un seul usager
- 4 accidents liés à l'alcool

• Les accidents avec passagers

Les jeunes automobilistes de sexe masculin impliqués dans un accident sont plus souvent accompagnés de passager(s) que les automobilistes de sexe masculin plus âgés. En revanche, le nombre de passagers ne varie pas en fonction de l'âge lorsqu'il s'agit de conductrices.

Ces différences entre jeunes conducteurs et conducteurs plus âgés s'expliquent de deux manières. Primo, les jeunes se déplacent plus souvent en compagnie d'autres personnes. Secundo, la réduction du risque d'accident que l'on observe en présence de passager(s) est moins importante chez les jeunes conducteurs que

Gravité totale des accidents impliquant un conducteur (H) ou une conductrice (F) de l'âge indiqué – moyenne 2005-2009 (pondéré)



chez les conducteurs de 32 ans ou plus. Les passagers semblent donc avoir un effet moins positif sur les jeunes conducteurs. L'effet des passagers est un sujet complexe. Selon la littérature, il semblerait que transporter des passagers ait un effet positif sur le risque d'accident lorsque le passager est un enfant ou une femme, ou lorsque le conducteur est de sexe féminin. Le risque serait négativement influencé lorsque le conducteur est un jeune homme transportant d'autres jeunes hommes. Le fait de transporter des passagers augmenterait alors les prises de risques, l'inattention, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, etc. Il est, par ailleurs, évident que la probabilité qu'un accident ait des conséquences graves croît au fur et à mesure que le nombre de passagers augmente (car les passagers sont autant de victimes potentielles).

• Les accidents pendant la nuit

21% des accidents impliquant des automobilistes de 18-24 ans se produisent la nuit. Ce pourcentage est de 19% pour les conducteurs de 25-31 ans et de seulement 13% pour les 32-64 ans. Ici aussi, ce sont surtout les tout jeunes hommes (18-24 ans) qui se distinguent fortement de leurs aînés. Les jeunes femmes ont également proportionnellement plus d'accidents pendant la nuit que les femmes de 32 à 64 ans mais la différence intergénérationnelle reste relativement limitée.

La principale explication au nombre relativement élevé d'accidents la nuit chez les jeunes automobilistes réside dans le nombre proportionnellement plus élevé de kilomètres qu'ils parcourent pendant cette période: les 18-24 ans effectuent

16% de l'ensemble de leurs kilomètres la nuit; chez les 32-64 ans, ce pourcentage s'élève à 8%, soit seulement la moitié.

En fait, les jeunes conducteurs ne courent pas un risque d'accident par kilomètre parcouru disproportionnellement plus important la nuit. Comme le montre le graphe suivant, le risque d'accident par kilomètre parcouru est en effet plus important chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs plus âgés, mais ce «sur-risque» n'est pas disproportionné la nuit. Il est, de nuit comme de jour, trois fois plus important chez les jeunes de 18-24 ans que chez les conducteurs de 32-64 ans.

• Les accidents n'impliquant qu'un seul usager

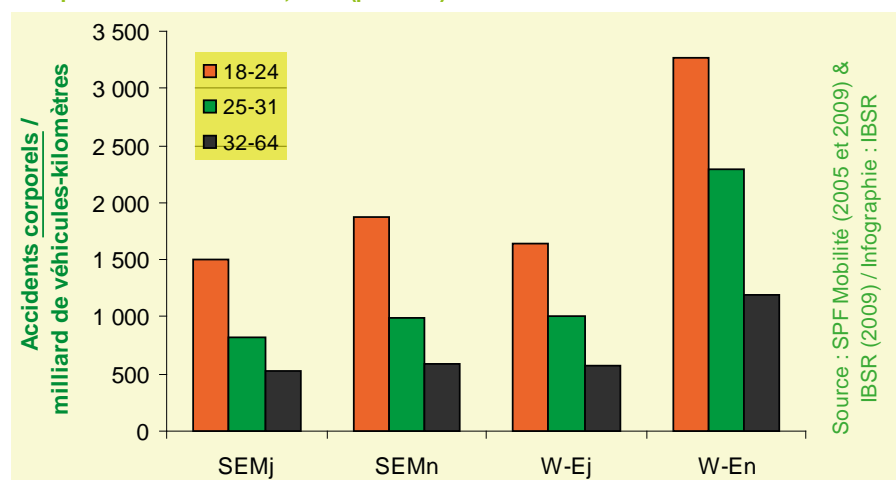
Parmi les quatre types d'accidents graves pouvant expliquer la gravité générale élevée des accidents impliquant de jeunes automobilistes, il s'agit du seul dans lequel les jeunes conductrices sont nettement plus

impliquées que les conductrices plus âgées.

19% des accidents impliquant des conductrices de 18-24 ans ne concernent qu'un seul usager alors que ce pourcentage descend à 15% pour celles de 25-31 ans et à 11% pour celles de 32 à 64 ans. Bien que ces pourcentages soient à nouveau inférieurs à ceux rencontrés chez les automobilistes de sexe masculin (respectivement 27%, 20% et 15% des accidents impliquant des automobilistes de 18-24 ans, de 25-31 ans et de 32-64 ans sont des accidents «seul»), on constate une nette différence intergénérationnelle, tant chez les femmes que chez les hommes. Les accidents «seul» sont particulièrement graves: leur gravité est en moyenne deux fois plus élevée que celle des accidents avec un opposant.

Le nombre élevé d'accidents «seul» chez les jeunes peut difficilement s'expliquer sur la seule base des statistiques d'accidents. Mais il est probable que l'inexpérience, une maîtrise insuffisante du véhicule, la consom-

Risque d'être impliqué dans un accident corporel, selon l'âge du conducteur de voiture et la période de la semaine, 2009 (pondéré)



mation d'alcool et de drogues et surtout la fatigue et la vitesse y jouent un rôle.

• Les accidents liés à la conduite sous l'influence de l'alcool

La conduite sous l'influence de l'alcool diffère légèrement de la problématique des trois types d'accidents caractéristiques des jeunes décrits ci-dessus. Les contrôles «non-sélectifs» des services de police montrent en effet que, contrairement à certaines idées reçues, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les jeunes de 18-24 ans est inférieure à celle rencontrée chez les 32-64 ans (1,4% de jeunes conducteurs sous l'influence de l'al-

cool, contre 2,9% pour les conducteurs plus âgés). Même les 25-31 ans (2,9% aussi) ne sont pas plus nombreux que les 32-64 ans à conduire sous l'influence de l'alcool.

Il apparaît néanmoins que les jeunes automobilistes impliqués dans des accidents sont plus souvent sous l'influence de l'alcool que leurs aînés. C'est du moins le cas pour les hommes (respectivement 20%, 19% et 16% des automobilistes de sexe masculin de 18-24 ans, 25-31 ans et 32-64 ans impliqués dans des accidents ont consommé de l'alcool). Par contre, il n'existe aucune différence intergénérationnelle chez les conductrices (5% sont sous l'influence de l'alcool dans les différentes classes d'âge).

Ceci s'explique de deux manières. Premièrement, pour un même taux d'alcool, les capacités de conduite des jeunes sont plus affectées que celles des automobilistes plus âgés. Autrement dit, la différence entre les jeunes et les automobilistes plus âgés en termes de risque d'accident devient encore plus importante en cas de conduite sous l'influence de l'alcool. Deuxièmement, les jeunes ayant bu ont consommé, en moyenne, une grande quantité d'alcool: 50% des jeunes automobilistes qui ont dépassé la limite légale de 0,5 ‰ ont en effet plus de 1,2 ‰ dans le sang, et ce, quel que soit leur sexe.



Conclusion

Nous n'avons, jusqu'à présent, pas de preuve que les jeunes ont un risque d'accident supérieur en raison d'un comportement particulièrement dangereux. Nous ne disposons de données chiffrées ni sur les vitesses pratiquées par les jeunes conducteurs ni sur le port de la ceinture. Quant à la conduite sous l'influence de l'alcool, nous savons, grâce aux mesures de comportement et à l'étude DRUID, que les jeunes conducteurs ne conduisent pas plus souvent après avoir bu que leurs aînés mais que ceux qui sont sous imprégnation alcoolique affichent des taux d'alcool très élevés.

Par contre, nous avons pu montrer que le risque élevé d'accident des jeunes et leur

forte implication dans certains types d'accidents étaient, en grande partie, dus à leur type de mobilité et à leur mode de vie. Les jeunes conducteurs circulent bien plus fréquemment de nuit et avec des passagers, très certainement dans un contexte festif et après de longues périodes de veille.

Enfin, n'oublions pas que l'expérience de conduite, même si elle n'a pas pu, faute de données, être analysée dans ce rapport, joue un rôle essentiel dans l'explication du «sur-risque» d'accident constaté chez les jeunes conducteurs. Dans ce contexte, la formation à la conduite a pour rôle de limiter autant que possible l'impact de l'inexpérience dans la survenue des accidents.

Yvan CASTEELS
Nathalie FOCANT
Nina NUYTENS

L'eCall, un plus pour la sécurité

On en parle de plus en plus, mais peu de gens savent réellement ce que c'est ! Pourtant, l'eCall est sorti des cartons de la Commission européenne en 2005 déjà¹. Il s'agit en fait d'un projet visant à introduire dès 2015, dans tous les nouveaux modèles de véhicules de l'Union européenne, un système d'appel d'urgence automatique, permettant à une voiture accidentée d'appeler instantanément les services de secours tout en envoyant sa position précise, même si ses occupants sont inconscients.

Il est 23h30 et vous circulez sur une route de campagne quand tout à coup, une rafale de vent vous fait perdre le contrôle de votre véhicule en pleine ligne droite. Votre véhicule part en tête-à-queue et heurte violemment un arbre avant de s'immobiliser sur le bas-côté de la route. Inconscient, votre sort dépend maintenant du passage d'un autre usager à cet endroit. Or on sait que dans pareilles circonstances, il est vital que les secours arrivent sur les lieux de l'accident le plus rapidement possible. Justement, pour éviter que votre vie ne dépende des autres usagers, la Commission européenne a imaginé un système d'appel d'urgence entièrement automatique, baptisé eCall.

Un tel système existe et est déjà proposé en option par certains constructeurs automobiles qui assurent également la gestion des appels via leur call-center. Fin 2011, on estimait que seulement 0,7 % de tous les véhicules particuliers dans l'UE étaient équipés de systèmes automatiques d'ur-

gence, ce qui reste insignifiant. La Commission européenne a donc décidé de donner une nouvelle impulsion au projet en le rendant obligatoire dès 2015.

Principe de fonctionnement

L'eCall peut être actionné soit manuellement (le conducteur pousse sur un bouton), soit automatiquement lorsque les capteurs du véhicule détectent un accident. Il faut alors que l'un des airbags se soit déclenché alors que le moteur était en marche. Le système active sa carte SIM et lance un appel à destination du centre d'appel d'urgence par l'intermédiaire du 112. Une communication vocale s'établit alors automatiquement entre l'opérateur du centre d'appel d'urgence et le véhicule afin que les passagers puissent donner des détails sur leur situation s'ils en sont

capables. L'opérateur reçoit de toute façon un minimum de données directement du système, à savoir la localisation de l'accident (grâce au GPS) et le type du véhicule (par l'intermédiaire du code d'identification de la voiture, appelé «code VIN»). Il sait également si l'eCall a été déclenché automatiquement ou manuellement. En fonction de toutes les informations récoltées, l'opérateur du centre d'appel d'urgence déploie les moyens adaptés pour réagir de la manière la plus appropriée à la situation.

Coût du système

Selon la Commission européenne, le coût annuel de mise en place du système est estimé à 4,5 milliards d'euros pour l'ensemble de l'Union, à répartir entre l'installation du dispositif dans les véhicules, la modernisation des centres de réception des appels d'urgence et la mise à niveau



¹ Voir http://europa.eu/legislation_summaries/information_society/other_policies/131103a_fr.htm.

routière ?

des réseaux de téléphonie mobile. Mais les estimations faites par la Commission européenne indiquent un rapport coûts/bénéfices favorable: plus de 26 milliards d'euros d'économies par an sur les coûts provoqués par les accidents et les embouteillages. Notons au passage que ce système entraînera une augmentation probable du prix de vente des voitures de plusieurs centaines d'euros environ.

Le budget relativement conséquent nécessaire à la mise en œuvre de l'eCall en Europe explique pourquoi certains Etats membres, dont la France et la Grande-Bretagne, traînent toujours des pieds. Ces pays estiment en effet que d'autres moyens pourraient être plus efficaces en termes de vies sauvées pour un même investissement.

Quel impact sur la sécurité routière ?

Selon la Commission européenne, le système eCall pourrait sauver jusqu'à 2500 vies par an dans l'UE et réduire sensiblement la gravité des blessures dans 15 % des cas. En effet, assure-t-elle, les secours pourraient arriver plus rapidement sur les lieux de l'accident, permettant de gagner 40 % de temps dans les zones urbaines et 50 % dans les zones rurales.

A première vue, ces estimations peuvent paraître généreuses, surtout si on les applique à un petit pays comme la Belgique où les zones isolées et les routes peu fréquentées sont évidemment beaucoup moins nombreuses que dans des pays comme la Finlande ou la Lettonie,

par exemple. En effet, l'impact envisagé d'une généralisation de l'eCall dépend en grande partie de la situation de l'accident. Dans le cas d'un véhicule seul accidenté sur une route peu empruntée, lorsque les occupants du véhicule sont inconscients, l'eCall peut avoir un impact très positif sur la sécurité routière. Il l'est nettement moins dans le cas d'un accident entre plusieurs véhicules sur une route à forte densité de trafic (autoroutes, milieu urbain), où la signalisation d'un accident et sa localisation sont plus faciles. Il est donc probable que les effets de l'eCall sur la sécurité routière restent limités pour notre pays.

Trop d'appels nuira-t-il à la qualité du système ?

Vu la facilité à laquelle les passagers d'une voiture pourront être mis en contact avec la centrale du 112, on peut aussi craindre une augmentation considérable du nombre d'appels pour un même accident. Par ailleurs, on peut s'attendre à certains appels intempestifs dus à des erreurs de manipulation, à des actes de malveillance ou à des appels automatiques générés par le déclenchement de l'airbag alors que personne n'est blessé. D'autres personnes encore risquent d'utiliser l'eCall en cas de panne ou de pneu crevé. Bref, on s'attend à ce que l'introduction du système génère un surplus de 150.000 appels dans notre pays par rapport à aujourd'hui, dont la plupart ne seront pas fondés.

Vu le flux d'appels supplémentaires, pas toujours justifiés, il sera indispensable de recourir à des centrales chargées de «filtrer» les appels, ce qui aura aussi un coût

non négligeable. La mise en place d'un «discriminateur» eCall est prévue pour permettre aux opérateurs de téléphonie mobile et aux centres d'appels d'urgence de traiter les appels générés par l'eCall sans modifier en profondeur leur fonctionnement. L'objectif est de faire la différence entre les appels automatiques, générés par le déclenchement d'un airbag, et les appels passés manuellement par le conducteur ou l'un des passagers. Dans le premier cas, l'appel arriverait directement au service 112; dans le second, il serait réceptionné par une centrale chargée de filtrer les appels.

Et l'avenir ?

A l'instar d'une majorité de pays européens, la Belgique a signé le protocole d'accord relatif à la réalisation d'un système eCall interopérable embarqué dans les véhicules. Reste maintenant à concrétiser cet engagement, ce qui signifie que les opérateurs de téléphonie mobile doivent conclure et exécuter des accords dans un délai raisonnable afin de garantir l'accessibilité des services d'urgence pour les véhicules équipés de l'eCall. Fin 2011, une proposition de loi a été déposée afin d'aider la Belgique à entrer dans l'ère de l'eCall. Pour certains, il s'agit de la toute première étape dans le développement du marché des télématiques dans l'automobile...

Benoit GODART

Transport des enfants à moto :

Les règles entrées récemment en application concernant les deux-roues motorisés ont des implications pour les enfants passagers. Il nous semblait dès lors opportun de faire le point sur la manière dont les motards et les cyclomotoristes doivent concrètement appliquer ces nouvelles dispositions.

Depuis le 1^{er} septembre 2011, tous les passagers de motos doivent porter des gants, une veste à manches longues, un pantalon ou une combinaison et des bottes/bottines qui protègent les chevilles. Cet équipement vaut bien évidemment aussi pour les enfants transportés à moto. En cas de choc, le motard et son passager entrent directement en contact avec le sol ou l'obstacle. Ils doivent donc impérativement privilégier des vêtements de protection spécifiques à la pratique de la moto. De tels vêtements

existent aussi pour les enfants, mais ils sont parfois moins exposés dans les magasins. Il peut alors être utile de se renseigner auprès des vendeurs.

Le casque

L'obligation du port du casque par les enfants passagers n'est pas une nouveauté. Mais les modifications intervenues récemment dans le code de la route constituent une bonne occasion de refaire le point sur les différents types de casques.

• Types de casques

Pour les adultes, le casque intégral reste le maître achat car il offre une protection maximale. Pour les enfants, il est préférable d'opter pour un casque modulable car il est plus facile à enfiler et à retirer. Attention toutefois, il est fortement dé-

conseillé de rouler avec la mentonnière ouverte. Le casque jet est à proscrire car il ne protège pas assez le visage.

• Confort

Si le casque doit évidemment être adapté à la tête de l'enfant, il est également primordial de prendre en compte l'aspect «bien-être». A ce niveau, le poids du casque sera un critère important si l'on veut que l'enfant accepte de le porter pendant toute la durée du trajet. Pour que la charge sur les vertèbres cervicales de l'enfant ne soit pas trop importante, il est donc important de choisir le casque le plus léger possible. A titre d'information, le poids d'un casque peut varier de 1,1 kg à 1,5 kg.

Pour présenter sur le marché des casques qui conviennent aux enfants, bon nombre de fabricants ont conservé la coquille externe des tailles adultes, mais en y ajoutant une énorme couche de rembourrage à l'intérieur. Résultat: la coquille externe est totalement démesurée par rapport à la grandeur de la tête de l'enfant et le poids de l'ensemble est trop lourd. Par contre, d'autres fabricants ont créé des casques vraiment conçus pour les enfants, avec un poids et une taille spécifiques. Mieux vaut privilégier cette solution.

• Homologation

Le casque doit, de surcroît, être homologué selon la dernière norme européenne ECE-R 22.05. Pas question donc d'équiper l'enfant d'un casque de vélo, de rollers ou de ski (les normes des casques moto étant les plus contraignantes, ces autres casques n'offrent pas suffisamment de protection pour l'enfant passager de moto).



Source: Stamatakis

comment faire ?

• Une habitude à prendre

Porter un casque, cela s'apprend ! Un enfant qui porte un casque risque de se sentir à l'étroit. De plus, il peut ressentir un certain inconfort dû au fait que son champ visuel est rétréci. Il faudra aussi lui expliquer qu'un casque peut s'embuer et le renseigner sur la fonction d'aération. Enfin, il est important que l'enfant sache maîtriser le système de verrouillage de manière à pouvoir mettre et enlever lui-même son casque. Si l'enfant dispose de cette autonomie, il n'aura pas l'impression d'être prisonnier de son casque.

Il est d'ailleurs conseillé d'équiper l'enfant pour la première fois de son casque (et même de l'ensemble de sa tenue) bien avant la première sortie à moto afin qu'il puisse l'essayer. De même, il est indispensable de bien lui expliquer pourquoi il est important de porter cet équipement et d'attacher tous les boutons et fermetures.

Le siège pour enfant

Dans certaines conditions, le jeune passager devra être transporté dans un siège pour enfant. Contrairement au marché des sièges-autos, celui des sièges motos pour enfant est assez réduit et il n'y pas (encore) de label européen. Deux marques proposent des sièges motos destinés aux enfants de 14 à 30 kg (soit de 4 à 8 ans) :

- Stamatakis¹
- GIVI²

• Universalité des sièges pour enfants ?

Quel que soit le modèle de siège ou de moto, avant l'achat, il vaut mieux vérifier

que les deux sont compatibles. Deux exemples :

- certains sièges nécessitent pour leur installation que des poignées de maintien soient présentes sur la moto ;
- certains modèles de selles sont profilés pour offrir un meilleur confort, ce qui risque de nuire au placement correct du siège enfant sur la selle.

• Absence de harnais

Une particularité des sièges motos pour enfants est l'absence de harnais, ce qui permet de réduire les conséquences négatives en cas de chute. En effet, le fait d'être éjecté loin de la moto permet au motard et à son passager de ne pas être blessés par celle-ci. Si l'enfant était sanglé à son siège, il deviendrait solidaire de la moto avec tous les risques que cela comporte. De même, il est déconseillé d'attacher l'enfant à l'adulte par une sangle car en cas d'accident, l'adulte risque de blesser l'enfant dans la chute.

• Avantages

Les sièges motos pour enfants permettent de les maintenir tant sur les côtés que vers l'arrière. Si vous disposez d'un coffre ou d'un autre accessoire jouant le rôle de dossier pour l'enfant, c'est encore mieux. Cela lui permettra de rester bien en place, même lors d'accéléérations.

• Quand renoncer à l'utilisation du siège ?

Une fois que l'enfant n'est plus obligé, en vertu du code de la route, de voyager dans un siège, la tentation est grande d'y renoncer. Cependant, certains jeunes

passagers de 8 ans n'ont pas les jambes assez longues pour atteindre les repose-pieds de la moto. Dans ce cas, et si l'enfant n'a pas atteint le poids maximal spécifié par le fabricant du siège, mieux vaut continuer à utiliser le siège pour enfants.

• Place passager

Tous les cyclomoteurs ne sont pas conçus pour transporter un passager. Mieux vaut consulter le certificat de conformité remis à l'achat. Notons, par ailleurs, qu'un cyclomoteur ou une moto équipés de deux selles séparées ne convient pas. Il faut une selle double.

• Position de l'enfant

Si le jeune enfant n'est plus dans un siège, il est déconseillé de lui demander de se tenir aux poignées arrière du véhicule. C'est inconfortable pour lui et peut être déstabilisant. Les enfants plus grands peuvent poser leurs mains sur les cuisses du conducteur ou les placer autour de sa taille.

Assis sur un siège, l'enfant éprouvera des difficultés à atteindre les poignées de la moto. Pour combler cette lacune, trois solutions sont possibles :

- choisir un siège avec poignées intégrées ;
- utiliser une ceinture spéciale pourvue de poignées, que le conducteur peut attacher autour de la taille ;
- demander à l'enfant de s'agripper au conducteur, ce qui permet à ce dernier de « sentir » si l'enfant continue à se tenir.

Anne-Valérie DE BARBA
Valéry MATHIEU (SPW)

¹ www.stamatakis.de

² www.givi.fr

Avertisseurs de radars : quel

Environ 250.000 conducteurs belges utilisent un avertisseur de radars fixes et mobiles; ce nombre a quadruplé en deux ans. Le principe est simple: il leur suffit d'appuyer sur une touche à chaque fois qu'ils remarquent un radar mobile. Les usagers qui suivent reçoivent immédiatement via leur GPS et GSM un message et peuvent ainsi adapter leur vitesse.

Vitesse et risque d'accident

Une vitesse excessive ou inadaptée constitue un problème majeur de sécurité routière. Etant donné que la vitesse de l'impact détermine l'énergie cinétique à laquelle un corps est soumis lors d'un accident, on peut affirmer que la vitesse est un facteur à risque dans presque tous les accidents corporels.¹ La police belge n'enregistre pas la vitesse comme une cause d'accident dans les statistiques officielles d'accidents mais il ressort d'études étrangères approfondies qu'elle est désignée comme principal facteur d'accident dans 20 à 35% des accidents.² La vitesse joue aussi un rôle crucial dans le risque et la gravité des accidents.³

Evolution du comportement en matière de vitesse

Le problème de la vitesse semble toucher l'ensemble des conducteurs. Les jeunes (surtout les 18-29 ans, mais aussi les 30-39 ans) et, dans une moindre proportion les hommes, se distinguent souvent lors des enquêtes de comportement avoué en matière de vitesse excessive, ainsi que concernant les attitudes déviantes et permissives (acceptabilité sociale, risques, gain de temps...)⁴. Les mesures de comportement nous laissent penser qu'il existe un décalage entre la perception des conducteurs concernant les risques en matière de vitesse et les limitations de vitesse imposées. Les mesures d'attitudes montrent que l'adhésion sociale n'est pas suffisamment grande pour ce qui est des limitations de vitesse. Bien que l'on soit généralement conscient qu'une vitesse élevée augmente le risque d'accident, la plupart des conducteurs continuent obstinément de dépasser les limitations de vitesse. Pour les gros rouleurs, notamment les conducteurs professionnels, d'autres raisons jouent un rôle plus important (ex.: sentiment de gagner du temps).

Pourquoi les contrôles vitesse sont-ils nécessaires ?

En veillant à ce que les limitations de vitesse soient mieux respectées, de nombreux accidents (graves) peuvent être évités. A cet effet, il est essentiel d'effectuer des contrôles annoncés et des contrôles non annoncés. Une politique efficace visant à cibler l'attitude et le comportement (notamment par le biais de contrôles) est indispensable. Non seulement les conducteurs doivent être convaincus que rouler vite est dangereux, mais en plus, ils doivent avoir l'impression qu'ils risquent de se faire contrôler n'importe où et à n'importe quel moment.

Les avertisseurs de radars légaux ?

Stricto sensu, la législation belge interdit tout équipement ou tout autre moyen entravant ou empêchant la constatation d'infractions ou détectant les radars automatiques.

Ainsi, l'article 62 bis de la loi relative à la police de la circulation routière interdit «de se munir de tout équipement ou de tout autre moyen entravant ou empêchant la constatation d'infractions à la présente loi et aux règlements sur la police de la circulation routière ou détectant les appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62.»

L'article 1.6 de la loi relative aux exigences techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité interdit



Source: Coyote

1 CAST Manual (2009).

2 CFSR GT vitesse 2007.

3 Riguelle, F. (2009), mesure nationale de comportement vitesse 2003-2007. Observatoire pour la Sécurité Routière, IBSR, Bruxelles.

4 Mesures d'attitudes 2009.

avenir ?

«la fabrication, l'importation, la détention, la mise en vente, la vente et la distribution à titre gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen destiné à empêcher ou à entraver la constatation des infractions à la loi relative à la police de la circulation routière ou aux règlements relatifs à la police de la circulation routière, ou destiné à détecter les appareils visés à l'article 62 de la même loi. Il est également interdit de faire de la publicité pour ces équipements, ainsi que d'offrir ses services ou de donner des conseils en vue de leur montage.»

Etant donné que les systèmes de navigation et les avertisseurs de radars ne sont pas capables de détecter des radars de manière active, ils sont tolérés. En revanche, les détecteurs actifs de radars entrent clairement en contradiction avec la législation et les détenteurs d'un appareil de ce genre seront sévèrement punis.

Risque de se faire contrôler

L'une des recommandations des Etats Généraux de la Sécurité Routière (mai 2011) est d'accroître le risque objectif et subjectif de se faire contrôler: «Effectuer plus de contrôles ne suffit pas mais il est aussi recommandé que ces contrôles soient suffisamment visibles et s'accompagnent d'information et de sensibilisation.»

D'un côté, les messages annonçant des contrôles vitesse (via la radio, Internet, un panneau le long de la route) peuvent constituer un moyen efficace de s'assurer que les conducteurs adaptent leur comportement aux endroits où des contrôles

sont effectués afin de réduire le risque d'accident. En effet, les contrôles vitesse ont lieu de préférence là où se produisent de nombreux accidents. C'est également la raison pour laquelle la police annonce elle-même certaines actions de contrôles. A noter que ces contrôles vitesse et les informations sur les limitations de vitesse sont communiqués de manière à ce qu'ils puissent représenter une plus-value pour la sécurité routière (l'endroit exact du contrôle n'est pas clair).

D'un autre côté, il doit y avoir un risque suffisamment élevé de se faire contrôler, notamment en effectuant des contrôles non annoncés pour que les conducteurs aient le sentiment qu'ils peuvent être contrôlés partout et à tout moment et doivent donc respecter les règles en permanence s'ils veulent éviter des amendes. Les avertisseurs de radars incitent les usagers à signaler les contrôles non annoncés de sorte que tout le monde sache où ils ont lieu. De ce fait, certains conducteurs sont tentés de ne pas respecter les règles aux endroits où il n'y a pas de contrôles, ce qui accroît le risque d'accident.

En outre, les informations mises à disposition par les firmes qui commercialisent les avertisseurs sont payantes. Ceci laisse supposer que les personnes qui s'abonnent à ce service ont l'intention de ne pas respecter les limitations de vitesse aux endroits où aucun contrôle n'est effectué, espérant ainsi éviter de payer des amendes. Un conducteur qui respecte tout le temps les limitations de vitesse n'a rien à gagner en souscrivant à un abonnement.

Le risque subjectif de se faire contrôler, un stimulant important pour orienter le comportement des usagers, peut être ré-

primé en modifiant la manière de contrôler (contrôles de trajet au lieu de contrôles ponctuels) et en veillant à ce qu'il y ait un nombre suffisant de contrôles non annoncés (et quasi invisibles pour les usagers de la route), par exemple en utilisant des appareils mobiles installés hors de la vue des conducteurs et pouvant être déplacés rapidement. Il serait toutefois utile de mener une étude complémentaire concernant l'influence exercée par les nouvelles technologies comme les avertisseurs de radars sur le comportement dans la circulation.

Situation dans les pays voisins

L'utilisation d'avertisseurs de radars est interdite en Allemagne, en Suisse et en Autriche. En France, la législation a été adaptée durant l'été 2011 et est entrée en vigueur en février 2012. Le nom «avertisseur de radars» est remplacé par «système d'aide à la conduite». Coyote est, à l'heure actuelle (fin février 2012), le seul fournisseur qui commercialise sur le marché français des systèmes légalisés. Grâce à une adaptation du logiciel, les systèmes n'indiquent plus un contrôle radar à un endroit déterminé mais avertissent désormais les usagers d'un danger imminent sur des zones plus larges: à partir de 4 km minimum sur autoroute et de 2 km minimum hors agglomération. Ces adaptations permettent d'éviter que les usagers pilent à un endroit déterminé, créant ainsi une situation dangereuse pour les autres usagers. Pour les utilisateurs français de Coyote, les systèmes ont conservé la même fonctionnalité. Il est toujours possible d'avertir les autres usagers de la pré-

sence de radars mobiles. Les avertissements en France se font essentiellement à présent suivant un code couleur :

- ROUGE = freiner car danger (radar) imminent;
- ORANGE = anticiper une situation de trafic modifiée comme un embouteillage ou un accident;
- VERT = conduire en toute sécurité.

Qui opte pour ce système ?

- 1 Les « férus de gadgets », à savoir des personnes qui sont dingues de gadgets technologiques en tout genre et qui ont le sentiment d'être « plus malignes » que les autres et/ou les autorités. Il ne s'agit pas spécialement de conducteurs imprudents qui commettent beaucoup d'infractions (ou du moins pas plus que le conducteur moyen). Ils aiment également se procurer le tout nouveau Smartphone avec plein de fonctionnalités.
- 2 Les « dévoreurs de kilomètres », à savoir des personnes qui sont souvent sur la route dans le cadre de leur travail et qui dépassent régulièrement les limitations de vitesse dans des situations qu'ils estiment responsables (hors agglomération). Leur devise, c'est « time is money ». Ils considèrent les avertisseurs de radars comme un moyen d'éviter les amendes. Il s'agit souvent de personnes qui ont peu ou pas d'accidents mais qui commettent beaucoup d'excès de vitesse.
- 3 Les « fous du volant », à savoir des personnes qui aiment la vitesse et qui roulent partout à tombeau ouvert, pas nécessairement pour gagner du temps mais plutôt pour le plaisir que cela leur

procure, pour l'affirmation de soi. Ce groupe de conducteurs représente un risque élevé dans la circulation

principalement parce qu'ils conduisent de manière moins raisonnée et que leurs émotions prédominent.

Point de vue de l'IBSR

Les infractions aux limitations de vitesse restent un phénomène largement répandus. Les mesures de comportement montrent qu'il existe un fossé entre la perception des risques de la part des conducteurs et les limitations imposées. De même, il ressort des mesures d'attitudes que l'adhésion sociales envers les limitations de vitesse est trop faible. Bien que l'on soit généralement conscient qu'une vitesse élevée augmente le risque d'accident, la plupart des conducteurs continuent obstinément de dépasser les limitations de vitesse.

Les services offerts par les avertisseurs de radars incitent les conducteurs à prévenir les autres des contrôles non annoncés, si bien que le risque de se faire contrôler en devient très transparent. De ce fait, certains conducteurs seront tentés de dépasser les limitations aux endroits où il n'y a pas de contrôles, ce qui accroît le risque d'accident. Une interdiction pure et dure de la transmission d'informations à propos des actions de contrôles est toutefois difficile à faire respecter dans la pratique. De surcroît, les technologies (applications sur les Smartphones, systèmes de navigation avec la fonction « avertisseurs de radars ») ne cessent d'évoluer, si bien que la législation devrait être continuellement adaptée à la nouvelle technologie. La police devra y remédier et adapter sa manière de contrôler aux nouvelles évolutions technologiques. En France,

la législation sur les avertisseurs de radars a connu une évolution intéressante. C'est devenu un système d'aide à la conduite qui annonce non seulement les contrôles vitesse, mais également les embouteillages et les accidents (« dangers sur la route »).

Comme première étape, l'IBSR recommande de contraindre les fabricants à adapter leur logiciel comme cela s'est fait en France, et ce, non seulement d'un point de vue de la sécurité routière, mais également dans un souci d'harmonisation des règles avec nos pays voisins. Après adaptation de la législation belge en matière d'avertisseurs de radars, l'IBSR propose de mener une étude sur le comportement des utilisateurs de tels systèmes en matière de vitesse. Est-ce que, à grande échelle, leur comportement a évolué dans le bon sens grâce à de tels systèmes ou, au contraire, est-ce que cela reste un moyen d'éviter les contrôles ? Sur la base des résultats de cette étude, l'IBSR pourrait émettre d'autres recommandations.

Souscrire à un abonnement aux services d'un avertisseur de radars n'est pas bon marché, mais peut être une peccadille par rapport aux amendes. Il est, par ailleurs, incontestable que les personnes qui se procurent un avertisseur de radars ont pour seul but d'échapper aux contrôles vitesse. Un conducteur qui respecte toujours les limitations de vitesse n'a en effet rien à gagner en souscrivant à un abonnement de ce genre.

Sofie VAN DAMME

Le “tourne à droite” pour les cyclistes doit rester une exception

Depuis peu, les cyclistes ont, en théorie, la possibilité de franchir le feu rouge pour tourner à droite ou continuer tout droit dans les carrefours où la signalisation le leur permet. Cette nouvelle mesure, qui a suscité énormément de réactions diverses, ne fait pas l'unanimité...

Précisons d'emblée qu'il n'est pas donné aux cyclistes un laissez-passer général pour franchir systématiquement tous les feux rouges. Il s'agit simplement de leur permettre de franchir le feu dans certains carrefours équipés d'un nouveau panneau additionnel. La mesure vise à faciliter la mobilité des deux-roues.



B22



B23

Il reviendra donc au gestionnaire de voirie de désigner les carrefours concernés au cas par cas, en tenant compte de leurs spécificités et des fonctions des routes.



Une autre solution à Utrecht, aux Pays-Bas

L'IBSR pas favorable

Même si des expériences menées à l'étranger ont montré que ce dispositif ne pose que peu de problèmes de sécurité lorsqu'il est placé aux endroits opportuns, l'IBSR avait remis un avis défavorable sur cette mesure.

En effet, une telle mesure risque de nuire au respect du feu rouge dans son ensemble. Donner l'autorisation de le franchir ne fait pas partie des comportements traditionnels dans la circulation en Belgique, où l'on considère, à juste titre, ce signal comme une obligation absolue de s'arrêter.

D'autres solutions possibles

Sans compter qu'il est tout à fait possible, dans bien des cas, de privilégier d'autres pistes permettant aux cyclistes de poursuivre leur route plus rapidement et en toute sécurité sans passer au feu rouge.

Il peut s'agir, notamment d'évitement du carrefour par un aménagement cyclable à droite du feu, de la pose d'un feu spécifique de signalisation, etc.

Quelques recommandations

Au cas où le gestionnaire de voirie choisirait, malgré tout, de placer des signaux B22 ou B23 à un carrefour, l'IBSR demande de garantir au mieux la sécurité des usagers et recommande de tenir compte des conditions suivantes:

- 1 instauration du «tourne à droite» (B22)
 - largeur disponible suffisante sur la chaussée perpendiculaire ou, de préférence, présence d'une piste cyclable;
 - conditions correctes de visibilité;
 - en règle générale, régime de vitesse de la rue perpendiculaire ≤ 50 km/h.
- 2 instauration du «tout droit» (B23),
 - carrefour configuré en T;
 - largeur disponible suffisante sur la chaussée qui continue ou, de préférence, présence d'une piste cyclable;
 - conditions correctes de visibilité;
 - trafic de poids lourds peu dense.

Information et évaluation

Afin d'informer correctement les usagers des modalités d'application de cette nouvelle mesure, l'IBSR publiera prochainement un dépliant dans lequel elle sera expliquée. Ce dépliant pourra notamment être téléchargé sur le site www.ibsr.be. L'IBSR suggère également d'évaluer la mesure après quelque temps et de prévoir un guide de recommandations d'aménagement.

Benoit GODART

en plus chaque année !

La France est, avec l'Italie et le Luxembourg, un des rares pays européens dont la réglementation prévoit une limitation de vitesse plus basse en cas d'intempéries. On ne dispose toutefois pas d'une évaluation de l'impact de cette mesure sur la sécurité routière.

La Belgique à la traîne

La figure ci-dessous compare le niveau de risque sur les réseaux autoroutiers. Celui-ci est exprimé en nombre de tués par milliard de véhicules-km parcourus. On constate que la Belgique est le pays le moins bien classé des pays de l'Europe des Quinze pour lesquels les données sont disponibles. Seuls les pays de l'ex-bloc de l'Est (où la sécurité routière a du retard) font moins bien. Les relativement piètres performances du réseau autoroutier belge en matière de sécurité peuvent sans doute être imputées en partie au nombre élevé d'accès et sorties, ainsi qu'à la densité du trafic et, en particulier, du trafic de poids lourds. A cet égard, il faut souligner que sur les 129⁶ accidents mortels enregistrés sur les autoroutes belges en 2008, 37 (soit plus d'un quart), se sont produits à proximité d'une entrée ou sortie. Le niveau de contrôle et, par conséquent,

les habitudes de comportement, jouent vraisemblablement aussi un rôle. Dans les faits, les vitesses effectivement pratiquées peuvent très bien être plus basses dans un pays ayant adopté le 130 km/h mais où la politique de prévention et de sanction est plus performante qu'en Belgique.

Conclusion

L'an dernier, la Belgique s'est alignée sur l'objectif européen de réduire le nombre de tués sur les routes de 50 % d'ici 2020, à savoir 420 tués maximum.

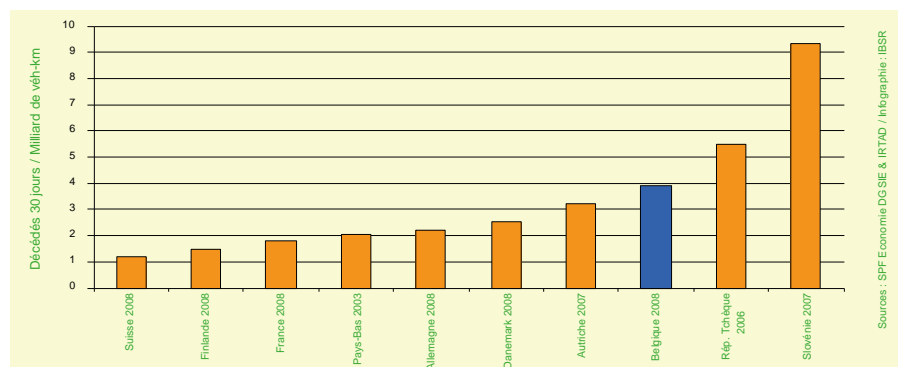
Dans ce contexte, les accidents sur autoroute, qui représentent 15 à 16% du total des tués et blessés graves, offrent un potentiel de réduction important, qu'il serait regrettable de ne pas exploiter au maximum.

Etant donné l'existence d'une relation démontrée entre hausse de la vitesse et hausse du nombre et de la gravité des accidents, il n'est certainement pas souhaitable de porter la limitation générale de vitesse de 120 à 130 km/h. La hausse à 130 km/h sur certains tronçons très ciblés (à l'exemple récent des Pays-Bas) n'est défendable du point de vue de la sécurité rou-

tière qu'à condition qu'elle s'accompagne de manière simultanée de la baisse à 110 voire 100 km/h sur une partie importante du réseau, de sorte que son impact négatif inévitable soit plus que compensé. Ceci nécessite un plan d'ensemble et une politique de contrôle-sanction garantissant le respect de ces limitations différenciées. Un projet pilote serait très utile pour vérifier que cette hypothèse se confirme dans la réalité. Dans un premier temps, l'amplification des mesures (contrôle-sanction et communication) visant à faire mieux respecter la limitation existante semble une piste au moins aussi prometteuse que l'introduction de limitations différenciées. Les mauvaises performances de la Belgique en matière de sécurité sur les autoroutes tendent, en effet, à indiquer que le respect de la limitation de vitesse y est moindre que dans certains pays voisins.

L'introduction d'une limitation de vitesse plus basse sur autoroute par temps de pluie est susceptible d'avoir un impact positif dans la mesure où elle pourrait inciter les conducteurs à davantage adapter leur vitesse aux conditions climatiques (ce qu'impose déjà le Code de la route). Ceci reste toutefois à prouver.

En tout état de cause, il ne paraît pas opportun de se caler sur le modèle français et d'introduire conjointement une hausse de la limitation générale à 130 km/h et une limitation à 110 km/h par mauvais temps. En effet, l'éventuel impact positif d'un abaissement de 10 km/h de la limitation de vitesse par temps pluvieux (10% environ des accidents seulement), ne compenserait assurément pas l'impact négatif de la hausse générale de la vitesse durant le reste du temps.



Michèle POPULER

5 SWOV-Factsheet (2009). De invloed van het weer op de verkeersveiligheid, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

6 Il peut y avoir plus d'un tué par accident mortel, d'où la différence entre ce chiffre et celui des décédés 30 jours repris dans le tableau 2.

Alcool au volant : les conducteurs

Les résultats du projet de recherche DRUID "DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines" subsidié par la Commission européenne sont connus. 36 organisations appartenant à 18 pays européens ont participé à ce projet. En Belgique, l'université de Gand, l'IBSR et la police fédérale et locale ont collaboré pendant 5 ans à cette étude. Les résultats de notre pays ne sont pas brillants, loin de là...

Afin d'analyser la fréquence de la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, deux vastes études ont été réalisées dans le cadre de DRUID, à savoir une «road side survey» dans 13 pays et une étude hospitalière dans 9 pays.

Méthodes de travail

Lors de la «road side survey», des contrôles alcool non sélectifs ont été organisés en collaboration avec la police à des endroits et des moments aléatoires. Des échantillons sanguins et/ou salivaires de 2.949 personnes ont ainsi été collectés en Belgique.

Parallèlement à cela, il a également été demandé, pendant 2 ans (2008-2010), à tous les conducteurs grièvement blessés admis dans 5 hôpitaux belges s'ils voulaient se soumettre à un prélèvement sanguin sur base anonyme. Au total, 1.078 échantillons sanguins ont ainsi été analysés. Près de 350 échantillons provenaient de conducteurs de voitures et de camionnettes.

Résultats

Le tableau ci-après résume les résultats des 6 pays où les conducteurs grièvement blessés ont fait l'objet à la fois de road side surveys et d'études hospitalières.

La road side survey montre que 6,7% des automobilistes belges avaient une concentration d'alcool dans le sang (BAC) supérieure à 0,1‰ (uniquement alcool et consommation combinée). 2,4% des automobilistes avaient un BAC de plus de 0,5‰.

Une comparaison avec les 13 pays participants (figure 1) montre que la Belgique est moins performante que la plupart des autres pays. Dans les 13 pays, l'alcool est,

en moyenne, la substance psychotrope que l'on rencontre le plus souvent chez les conducteurs (alcool: 3,48% (BAC \geq 0,1‰) et 1,49% (BAC \geq 0,5‰); drogues: 1,9%; médicaments: 1,4%).

Pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues illicites et de médicaments dans la population globale de conducteurs, on constate qu'en Belgique, 0,5% de tous les conducteurs roulait sous l'influence de cannabis, 0,4% sous l'influence de cocaïne et 0,2% sous l'influence d'héroïne. On n'a retrouvé aucune trace d'amphétamines («speed» et/ou «ecstasy») parmi la population globale de conducteurs belges examinée.

Prévalence¹ (%) de la conduite sous influence au sein de la population globale de conducteurs («PG-population globale») et chez les conducteurs grièvement blessés («GB-grièvement blessés»).

		Belgique		Danemark		Finlande
		PG	GB	PG	GB	PG
Alcool	Une ou plusieurs substances	10,7	52,6	4,5	30,3	2,8
	Alcool \geq 0,1‰	6,7	42,5	2,6	19,7	0,7
	Alcool \geq 0,5‰ ²	2,2	38,2	0,5	17,8	0,3
Drogues illicites	Cannabis	0,5	7,6	0,3	1,3	0,0
	Cocaïne	0,4	3,8	0,1	1,3	0,0
	Opiacées illicites (héroïne)	0,2	0,6		0,5	
	Amphétamines	0,0	2,6	0,0	4,2	0,1
Médicaments	Benzodiazépines	2,3	7,3	0,5	6,7	1,1
	Opiacées médicinales	1,0	3,3	0,8	4,2	0,7
	Z-drugs	0,3	1,7	0,3	1,2	0,6
Consommation combinée	Alcool et drogues et/ou médicaments	0,3	13,2	0,1	5,4	0,1
	Plusieurs drogues et/ou médicaments	0,3	2,5	1,9	3,5	2,1

¹ Pondérée en fonction du volume de trafic – somme consommation combinée et non combinée

² Pour les road side surveys, seule la consommation non combinée alc \geq 0,5‰ a été reprise

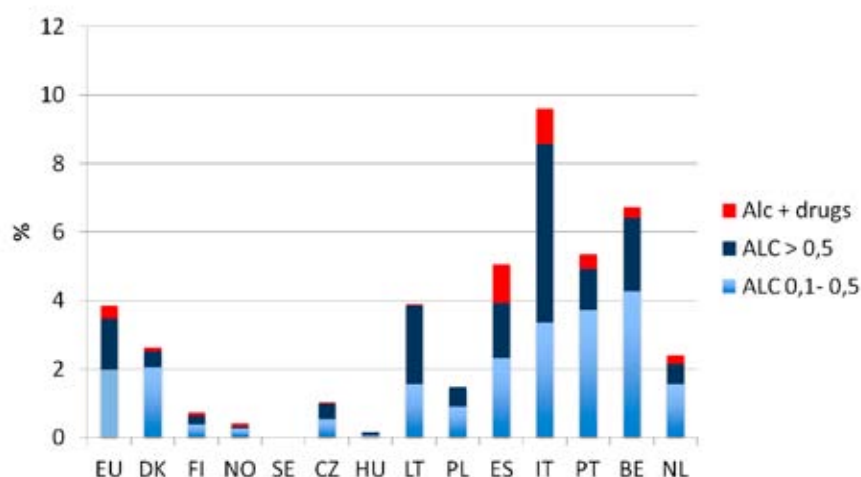
1 Houwing S., Hagenzieker M., Mathijssen R., Bernhoft I. M., Hels T., Janstrup K., Van der Linden T., Legrand S.-A., Verstraete A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part I: General results. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part I. Cf. http://www.druid-project.eu/clin_031/nr_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part1.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_3_Part1.pdf

2 Isalberti C., Van der Linden T., Legrand S.-A., Verstraete A., Bernhoft I., Hels T., Olesen M., Houwing S., Houtenbos M., Mathijssen R. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5. Cf. http://www.druid-project.eu/clin_031/nr_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_5.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_5.pdf

belges à la traîne

Pour pratiquement toutes les substances, on a constaté des pourcentages beaucoup plus élevés parmi le groupe des conducteurs grièvement blessés, ce qui prouve clairement le risque accru d'accident en cas de conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments. Alors qu'en Belgique, 11% de la population globale des conducteurs affichaient un résultat positif pour une ou plusieurs substances, ce taux atteint même jusqu'à 53% dans l'étude hospitalière. Dans notre pays, 42,5% des conducteurs grièvement blessés avaient un BAC de 0,1‰ ou plus ($\geq 38,2\%$ avaient même un BAC de 0,5‰ ou plus). 23% des conducteurs grièvement blessés chez qui l'on a retrouvé des traces d'alcool ($\geq 0,1\%$)

Prévalence de l'alcool dans la population globale des conducteurs dans les 13 pays de l'UE



Source: Verstraete, 2011³

Italie			Lettonie		Pays-Bas		
GB	PG	BG	PG	GB	PG	GB	
44,7	15,0	32,0	5,5	27,8	5,5	33,9	
32,1	9,6	23,1	3,9	17,7	2,4	29,6	
30,2	5,2	20,6	2,3	16,1	0,6	28,0	
5,7	2,1	3,7		0,5	2,1	0,5	
0,0	1,6	5,4		0,5	0,7	4,8	
0,0	1,0	2,1		0,3	0,0	0,0	
3,7	0,3	0,1	0,2	0,5	0,4	2,1	
10,2	1,7	0,7	1,4	3,6	0,4	0,0	
4,0	1,2	3,7		7,8	0,2	0,5	
3,8		0,0		0,0	0,1	0,5	
10,6	1,0	4,6	0,0	2,3	0,2	4,3	
4,3	5,4	2,5	1,6	0,8	3,1	0,5	

Source: Houwing et al., 2011¹; Isalberti et al., 2011²

avaient également consommé d'autres substances. Les combinaisons les plus fréquentes sont alcool/benzodiazépines et alcool/THC. Parmi les conducteurs grièvement blessés affichant un résultat positif pour l'alcool ($\geq 0,1\%$), 88% avaient un BAC supérieur à la limite légale (0,5‰) et 63,6% un BAC dépassant même 1,3‰.

Sur la base d'une comparaison internationale entre les 6 pays participant à l'étude hospitalière, nous constatons que la Belgique se trouve en queue de peloton pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool (BAC $\geq 0,5\%$) chez les automobilistes grièvement blessés (Belgique: 38,2%; Finlande: 30,2%; Pays-Bas: 28,0%; Italie: 20,6%; Danemark: 17,8%).

La conduite sous l'influence de substances illicites atteint, elle aussi, des pourcentages plus élevés dans notre pays par

mi les automobilistes grièvement blessés (7,6% pour le cannabis et 3,8% pour la cocaïne). Pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de médicaments, on constate surtout une prévalence fortement accrue de la conduite sous l'influence de benzodiazépines (7,3%) et de médicaments opioïdes (3,3%). A noter également que les automobilistes belges grièvement blessés arrivent largement en tête en Europe pour ce qui concerne la consommation combinée d'alcool et de drogues ou de médicaments. Dans 13,2% des cas, on a retrouvé aussi bien des traces d'alcool ($\geq 0,1\%$) que d'une drogue illécite ou d'un médicament. A titre de comparaison: aux Pays-Bas, la combinaison alcool-drogues ou médicaments n'apparaît que dans 4,3% des cas, contre 5,4% au Danemark et 4,6% en Italie. Seule la Finlande se rapproche de la Belgique avec 10,6% de consommation combinée.

³ Verstraete A. (2011): Invloed van psychoactieve middelen op de rijvaardigheid en speekseltest. Presentatie aan het Universitair Ziekenhuis Gent, België. Available at: <http://www.vad.be/media/766058/alainverstraete.pptx> [07.02.12].

Risque d'accident grave accru

Les résultats des calculs de risques effectués sur la base de la comparaison des études hospitalières et des road side surveys montrent que ce sont surtout les concentrations d'alcool élevées ($\geq 1,2\%$) et la consommation combinée d'alcool et de drogues qui entraînent un risque fortement accru dans la circulation. Les drogues illicites impliquent, en moyenne, un risque d'accident grave de 3 à 10 fois plus élevé que le risque encouru par un conducteur sobre. En cas de prise d'amphétamines, de consommation combinée de différentes drogues et de médicaments et de pourcentages d'alcool entre 0,8 et 1,2%, le risque augmente même avec un facteur de 5 à 30. La consommation de cannabis non combinée à la prise d'autres substances n'entraîne une augmentation

du risque de 1 à 3 fois supérieur seulement à celui d'un conducteur sobre. Pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de médicaments, on notera surtout le risque accru en cas de conduite sous l'influence de benzodiazépines, de z-drugs⁴ ou de médicaments opioïdes. Dans les deux cas, le risque était de 2 à 10 fois plus important que chez un conducteur sobre.

Cible principale: l'alcool

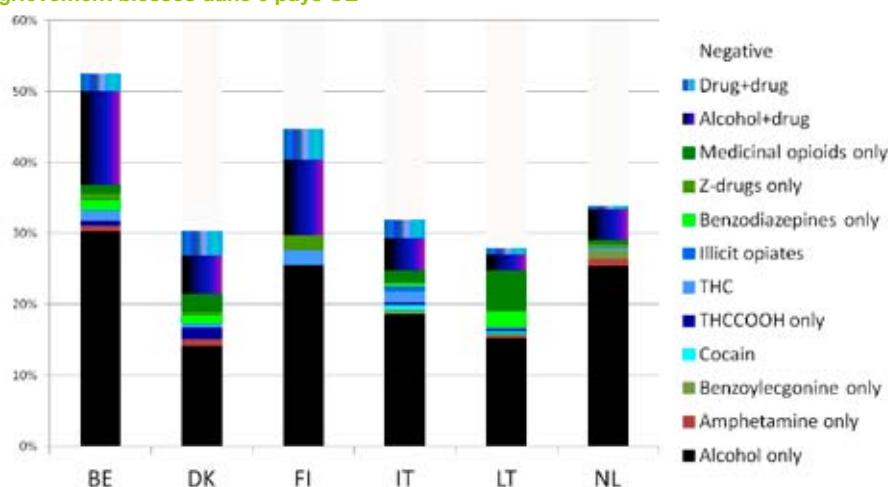
Ces résultats ont évidemment aussi des implications pratiques, à commencer par le fait que, d'un point de vue relatif, l'alcool au volant représente le principal problème de sécurité routière, tant au niveau de la fréquence que pour ce qui concerne les risques. C'est pourquoi DRUID recommande de lui donner la priorité. Mais, à côté de cela, des mesures doivent évidemment aussi être prises pour lutter contre la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments. Vu le risque

fortement accru d'une consommation combinée, il s'agit d'accorder une attention particulière à ce problème.

Pour la Belgique, on notera surtout les résultats relativement mauvais à l'échelon européen, tant pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool qu'en cas de consommation combinée avec de la drogue et/ou des médicaments. Ceci plaide clairement pour une poursuite des efforts, tant en matière de sensibilisation que sur le plan de la répression. Concernant l'aspect répressif, nos mesures d'attitudes (Boulanger, 2010)² montrent que le risque subjectif de se faire contrôler, que ce soit pour l'alcool au volant ou pour la conduite sous l'influence de drogues illicites est trop faible. Il s'agit donc d'intensifier les contrôles de police dans ces deux domaines. Selon DRUID, un renforcement du nombre de contrôles drogues ne peut toutefois se faire au détriment des contrôles alcool. Par ailleurs, il est indispensable de faire comprendre une fois pour toutes au grand public qu'en raison précisément de ces risques élevés, la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues est totalement inacceptable sur le plan social. Enfin, il s'agit de sensibiliser divers groupes cibles (jeunes hommes pour les drogues illicites, personnes âgées et femmes pour les médicaments) aux risques d'une consommation combinée de différentes substances psychotropes au volant.

Outre les études de prévalence, le projet DRUID s'est également intéressé à la répression en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites (surtout au niveau des tests de salive), au classement des risques liés à la prise de médicaments en fonction de leur impact sur la conduite,

Prévalence de l'alcool, de la drogue et de médicaments chez les conducteurs grièvement blessés dans 6 pays UE



Source: Verstraete, 2011

¹ Médicaments avec un effet similaire à celui des benzodiazépines mais qui, sur le plan toxicologique, ne peuvent être repris dans cette catégorie.

² Boulanger, A. (2010). La mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009. Cf. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting verkeersveiligheid 2009.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting%20verkeersveiligheid%202009.pdf)

aux mesures de réhabilitation pour les contrevenants, au retrait de permis et,

enfin, à la communication des risques (principalement par les médecins et les

pharmaciens aux patients). Ces études sont résumées de manière succincte dans l'aperçu ci-après.

Recommandations DRUID pour la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool, de la drogue et de médicaments^{6 7}

Contrôles

- DRUID formule des recommandations en matière de répression policière et détermine les exigences scientifiques pour les instruments de screening (tests de salive).
- L'analyse coûts-bénéfices montre que la première priorité en matière de répression doit porter sur l'alcool; les autres substances psychotropes représentent la deuxième priorité.

Risques liés aux médicaments

- DRUID propose un système de catégorisation des risques à quatre niveaux (risque allant de zéro à grave en passant par petit et moyen). Ce système est conforme aux directives de l'European Medicines Agency et compatible avec tous les systèmes nationaux existants (tels que FR, ES).
- DRUID formule des recommandations pour une amélioration de la notice d'emploi.
- 1.500 médicaments ont été classés en fonction de leurs effets sur l'aptitude à la conduite.
- Des fiches d'information axées sur les patients ont été élaborées pour chaque médicament repris dans la catégorisation.
- DRUID propose d'indiquer la catégorisation des risques sur l'emballage sous forme de pictogramme. Cette information devrait être intégrée en même temps que les directives en matière de prescription et de délivrance des médicaments dans le logiciel ICT des médecins et pharmaciens.

Réhabilitation des contrevenants

- La réhabilitation devrait faire partie intégrante d'un vaste système de mesures contre la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues.
- Les directives principales devraient être définies au niveau de l'UE (notamment pour ce qui concerne la législation et la procédure standard).
- DRUID a défini des recommandations et des standards européens en matière de bonnes pratiques. Ceux-ci sont repris de manière succincte dans le Driver Rehabilitation Evaluation Tool, un outil qui permet d'évaluer les systèmes existants ou d'en instaurer de nouveaux.

Retrait de permis

- Les règles concernant le retrait de permis et mesures apparentées devraient être uniformisées en Europe. Les stratégies nationales actuelles présentent d'importantes différences.
- Des directives européennes ont été développées en matière de retrait (conditionnel) du permis de conduire pour la population globale des conducteurs ainsi que pour les groupes à problèmes spécifiques (tels les contrevenants en matière d'alcool/drogues, les patients qui suivent une thérapie de substitution ou tout autre traitement à long terme sur la base de médicaments psychotropes).

Directives pour les médecins et pharmaciens

- Les professionnels du secteur des soins de santé ont besoin d'être encadrés lors de la sélection du médicament le moins dangereux pour la conduite (directives standard et système de catégorisation).
- DRUID a formulé des recommandations pour l'amélioration de l'évaluation de l'aptitude à la conduite (sur le plan des procédures) dans le cadre de la directive relative aux permis de conduire.

Communication des risques

- La communication des risques au moyen de pictogrammes apposés sur l'emballage des médicaments semble efficace.
- Le training et la mise en œuvre de directives en matière de prescription/délivrance de médicaments par les médecins/pharmaciens semblent efficaces. Le mieux est d'intégrer les directives dans le logiciel ICT qu'ils utilisent quotidiennement.
- Lors de la communication des risques aux jeunes, l'accent devrait porter avant tout sur la conduite sous l'influence de l'alcool (tranche d'âge 15-24 ans).

*Uta MEESMANN
Sofie BOETS
Peter SILVERANS*

⁶ Les résultats DRUID sont disponibles sur le site www.druid-project.eu. Un aperçu clair des principales recommandations est repris dans DRUID D7.3.2 «Main DRUID results to be communicated to different target groups».

⁷ Meesmann U., Boets S., De Gier J.J., Monteiro S., Álvarez F.J., Fierro I. (2011). Main DRUID results to be communicated to different target groups. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 7.3.2. Cf. http://www.druid-project.eu/clin_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_7_3_2_templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_7_3_2.pdf

L'IBSR répond à vos questions

Chaque semaine, de nombreux usagers s'adressent à l'IBSR afin de répondre à leurs questions concernant le code de la route, les campagnes de sensibilisation, le règlement technique, etc. Dans Via Secura, nous publions désormais les questions les plus intéressantes, ainsi que leur réponse.

Pouvez-vous me dire à qui incombe la responsabilité d'un accident entre un automobiliste et un cycliste quand celui-ci remonte un sens unique, comme le permettent certains panneaux ? Parfois il n'y a vraiment pas la place pour se croiser et certains cyclistes roulent assez vite. Il m'arrive de m'arrêter complètement pour les laisser se faufiler. Je me dis qu'au moins, si je suis à l'arrêt, je ne suis pas en tort, mais comme le cycliste est considéré comme un «usager faible» je me pose tout de même la question.

Il est toujours extrêmement difficile de présager des responsabilités éventuelles en cas d'accident. En effet, comme vous l'avez rappelé, les cyclistes sont des usagers faibles. C'est la raison pour laquelle le code de la route (art. 40 ter) leur offre une protection spéciale lorsqu'ils circulent sur la voie publique en respectant les règles du code de la route. Ainsi, les conducteurs de voitures et de motos ne peuvent pas les mettre en danger quand ils circulent sur la voie publique dans les conditions prévues par le code de la route, et ils doivent redoubler de prudence lorsque les cyclistes sont des enfants ou des personnes âgées. Ils doivent également laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre leur véhicule et le cycliste. Vous avez donc rai-

son d'adapter votre comportement et de vous arrêter complètement en cas de croisement délicat dû au manque de place. Par contre, le cycliste qui n'adapte pas sa vitesse à la disposition des lieux commet une faute pouvant engager sa responsabilité en cas d'accident.



Astronome amateur, j'envisage d'acheter un chien qui m'accompagnera en voiture lors de mes déplacements, mais j'aimerais bien connaître la législation concernant son transport. Que prévoit le code de la route à ce propos ?

L'art. 8.3 du code de la route prévoit que le conducteur doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le

contrôle de son véhicule. De plus, l'art. 45.1 impose également que le chargement d'un véhicule soit disposé de telle sorte qu'il ne puisse nuire à la visibilité du conducteur ni constituer un danger pour le conducteur, les autres personnes transportées et les autres usagers. Or, la présence d'un chien ou d'un autre animal domestique pouvant se déplacer librement dans un véhicule peut distraire le conducteur ou l'empêcher d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent. C'est pourquoi, sans que ce soit mentionné explicitement dans le code de la route, il est vivement déconseillé de placer un chien, même de petite taille, à côté du conducteur sur le siège avant. Mieux vaut le laisser à l'arrière et prévoir, en outre, une séparation (barres ou filet protecteur). Attacher le chien à l'aide d'une laisse spéciale s'avère également une sage précaution.

Quelles sont les responsabilités du conducteur d'un véhicule prioritaire en cas d'accident ?

L'art. 37.4 du code de la route stipule que lorsque la circulation est réglée par des feux, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge après avoir marqué l'arrêt et à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers. Cet article impose donc aux conducteurs de véhicules prioritaires:

- de marquer l'arrêt et pas simplement de ralentir ou de freiner, même fortement;
- de ne poursuivre leur route que pour autant qu'ils ne mettent pas en danger les autres usagers, c'est-à-dire en redoublant de prudence.

L'avertisseur sonore spécial doit, en outre, être actionné à une distance suffisante

pour permettre aux autres usagers de céder le passage au véhicule prioritaire.

Selon la jurisprudence, ni le gyrophare bleu, ni l'avertisseur sonore spécial, ni l'admission urgente d'un patient ne dispensent le conducteur du véhicule prioritaire de respecter les règles élémentaires de prudence et d'attention. Il doit s'assurer que les usagers ordinaires, qui se sont engagés dans le carrefour sous le couvert du feu vert, aient la possibilité de le laisser passer. Selon la Cour de Cassation, cette priorité au bénéfice du conducteur d'un véhicule prioritaire ne lui permet pas de déjouer les prévisions raisonnables de l'usager débiteur de priorité. En outre, les conducteurs de véhicules prioritaires doivent respecter les autres règles du code de la route. En cas d'accident, il y peut y avoir partage de responsabilités si le conducteur du véhicule prioritaire a commis une infraction (ne pas marquer l'arrêt avant de franchir le feu rouge, par exemple) et qu'un lien causal est établi entre cette infraction et l'accident.



Pourriez-vous m'envoyer les règles concernant le transport des enfants dans un side-car ?

Tout d'abord, il faut savoir qu'un side-car fait partie intégrante d'une moto. En effet, selon l'art. 2.18 du code de la route, «le terme motocyclette désigne tout véhicule à moteur à deux roues, avec ou sans side-car». Il faut donc appliquer les mêmes règles que celles qui s'appliquent en cas de transport d'un enfant sur une moto:

- les enfants de moins de 3 ans ne peuvent jamais être transportés dans un side-car;
- les enfants de 3 ans ou plus et de moins de 8 ans ne peuvent pas être transportés dans un side-car, si la moto a une cylindrée supérieure à 125 cc;
- si la moto ne fait pas plus de 125 cc, les enfants de 3 ans ou plus et de moins de 8 ans peuvent être transportés dans un side-car, à condition qu'ils soient transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté. Il faudra aussi qu'ils portent

un casque de protection ainsi que des gants, une veste à manches longues et un pantalon ou une combinaison, des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles;

- les enfants de 8 ans ou plus peuvent être transportés dans un side-car, et ce, quelle que soit la cylindrée de la moto. Si le side-car dispose d'une ceinture de sécurité, ils devront la porter. Bien entendu, ils devront également être équipés d'un casque de protection ainsi que de gants, d'une veste à manches longues et d'un pantalon ou d'une combinaison, de bottes ou de bottillons qui protègent les chevilles.

Si vous aussi, vous souhaitez poser une question à l'IBSR, vous pouvez envoyer un e-mail à info@ibsr.be.

Anne-Marie GALLOY

RoadSafetyAtWork: un investissement rentable pour les entreprises

En 2008, près d'un accident mortel au travail sur deux était un accident de la circulation, d'après une étude du Fonds des Accidents du Travail (FAT). La plupart du temps, ces accidents sont plus graves que les autres accidents. Les conséquences humaines et financières, variant de simples dégâts matériels à de graves blessures corporelles, sont énormes.

Conséquences humaines et financières

Le coût direct moyen d'un accident du travail est estimé à 25.000 euros en cas d'incapacité temporaire de travail, à 86.000 euros pour une incapacité permanente et à pas moins de 400.000 euros en cas d'accident mortel. A côté des coûts financiers directs tels que les frais de franchise et les frais non couverts par l'assurance, il existe également des coûts cachés comme le temps perdu pour cause d'interruption d'activités, la formation du personnel remplaçant et éventuellement l'insatisfaction des clients en raison d'une baisse de rendement temporaire. Le risque routier en milieu professionnel est un risque à part entière qui, à l'instar des investissements consentis dans d'autres

domaines (risque d'incendie, environnement, etc.), mérite une attention particulière.

Limiter les risques liés à la circulation

En vue de circonscrire les risques routiers liés au travail, l'IBSR a mis sur pied le programme RoadSafetyAtWork pour améliorer les aptitudes sociales des travailleurs. Concrètement, ce programme s'adresse aux entreprises via des ateliers de sensibilisation autour de thèmes variés, adaptés à leurs spécificités. Le cours interactif comporte des exercices, des discussions en groupe et des démonstrations didactiques sous la houlette de formateurs expérimentés. Le but est d'amener les participants à remettre en question leurs certitudes sur les distances de sécurité, les distances de freinage, les temps de réaction, la consommation d'alcool et de drogues, la fatigue, la gestion du stress, les sources de distraction et d'autres facteurs. En outre, il est bon que les entreprises organisent régulièrement des actions de communication internes à titre de rappel afin de tenir à jour la culture de l'entreprise en matière de sécurité. L'IBSR offre même un kit Bob comprenant notamment des alcootests et des porte-clés Bob aux entreprises qui veulent sensibiliser leurs travailleurs à la conduite sous l'influence de l'alcool.

Témoignages

Interview de Christophe De Pauw et de Patrick Stienlet, FedEx Express.

- **Pourquoi la sécurité routière est-elle si importante pour FedEx ?**

P. Stienlet: Le bien-être de nos travailleurs est d'une importance capitale. La sécurité routière joue un rôle crucial dans nos activités quotidiennes. Le succès de nos livraisons n'a rien à voir avec la vitesse. Un planning sans failles, des procédures efficaces et des travailleurs sur lesquels vous pouvez compter, voilà la véritable clé de notre ponctualité.»

- **Quelles sont les initiatives que prend FedEx pour la sécurité routière ?**

C. De Pauw: «Tous les nouveaux chauffeurs suivent une formation de longue durée avant de pouvoir prendre la route. La sécurité routière tient un rôle capital au cours de cette formation mais elle est également un point essentiel de l'évaluation des nouveaux chauffeurs et des chauffeurs expérimentés. Les travailleurs qui ne respectent pas les règles de sécurité routière mettent leur carrière en péril. Par ailleurs, FedEx organise chaque année plusieurs concours. Il y a le «Safe Driving Competition», un concours récompensant le coursier le plus attentif à la sécurité de chaque région et aussi le «Meilleur coursier de l'année» où la sécurité routière constitue un critère très important également.»

- **Pensez-vous que cet atelier de sensibilisation est également utile pour les travailleurs d'autres entreprises ?**

P. Steinlet: «Les accidents de la circulation coûtent au monde de l'entreprise des millions d'euros. Les ateliers sont donc bénéfiques pour tout le monde. Nos coursiers étaient très satisfaits des ateliers sur la vitesse, le port de la ceinture et même sur l'utilisation des ordinateurs de bord en toute sécurité.»

Sofie VAN DAMME



Sécurité routière sur les sites industriels: l'IBSR donne ses conseils

Les entreprises sont généralement très soucieuses de la sécurité sur leur site. En effet, en cas d'accident, leur responsabilité peut être mise en cause, les primes d'assurances risquent d'augmenter et leur image de marque peut être entachée.

La plupart des entreprises se concentrent sur la sécurité des processus de production. La sécurité routière est encore trop souvent reléguée aux oubliettes alors que près de la moitié des accidents de travail sont des accidents de la circulation (même si tous n'ont pas lieu sur le site de l'entreprise).

Conseils en matière d'infrastructure

Grâce à l'expertise et au know-how dont il dispose, l'IBSR peut apporter son soutien aux entreprises au niveau de leur politique de sécurité routière en matière d'infrastructures¹.

Il existe diverses procédures:

- la méthode curative: après une analyse systématique des accidents sur une période donnée, des conseils applicables dans la pratique et concernant les infrastructures routières peuvent être distillés (cf. approche des "points noirs" en Région flamande).
- la méthode préventive:
 - inspections de sécurité routière: détection de problèmes de sécurité éventuels sur des infrastructures routières existantes grâce à une visite sur place effectuée par des experts chevronnés, formés et indépendants.

- audits de sécurité routière: détection de problèmes de sécurité éventuels sur des infrastructures routières planifiées, sur la base d'une étude des plans, de préférence au cours de différentes phases du processus de planification.

Mieux vaut prévenir que guérir

Nous recommandons l'approche préventive car elle permet d'éviter des accidents et, à défaut, de limiter le risque pour l'entreprise d'être tenue pour responsable. Plus encore, les audits de sécurité routière permettent d'éviter des adaptations onéreuses liées à des problèmes de sécurité constatés après la mise en place de l'infrastructure routière. L'aménagement est donc réalisé de manière plus efficace étant donné que les changements requis ont eu lieu dès la phase de planification.

L'expérience de l'IBSR

L'IBSR bénéficie de nombreuses années d'expérience en matière de procédures curatives et préventives sur les voies publiques (Commissions provinciales de Sécurité Routière, inspections et audits de projets sur des voiries régionales et communales, avis directs aux communes et zones de police, etc.). La plupart des collaborateurs du département Mobilité et Infrastructure au sein du Centre d'Essais, Formations et Conseils ont suivi une formation d'auditeur de la sécurité routière auprès d'un institut britannique de renom.



Il y a peu, l'IBSR a étendu ses services au monde de l'entreprise. Des inspections et des audits de sécurité routière ont d'ores et déjà été réalisés concernant l'accessibilité de l'aéroport de Zaventem aux cyclistes et aux piétons et une nouvelle infrastructure d'accès au vaste terrain d'une grande raffinerie de pétrole située à Anvers.

Des entretiens avec des responsables de la sécurité et des conseillers en prévention ont révélé l'important besoin en formations sur mesure, destinées à leur permettre de parfaire leurs connaissances dans le domaine de la sécurité routière. Les formations classiques en matière de mobilité sont trop générales et se focalisent surtout sur la fluidité du trafic. L'IBSR peut aider à résoudre le problème en proposant des formations dont la durée, le contenu et l'approche tiennent compte des besoins de l'entreprise. Les cours peuvent se dérouler dans les locaux de l'IBSR ou sur le site de l'entreprise, éventuellement de manière groupée avec d'autres firmes.

Philip VANEERDEWEGH
(responsable du projet - 02/244.14.05)

¹ Il s'agit d'une activité totalement indépendante du programme RoadSafetyatWork dont il est également question dans ce numéro du Via Secura.

L'infotrafic, une aide devenue indispensable

Aujourd'hui, chacun souhaite améliorer l'efficacité de ses déplacements routiers sur base d'une connaissance précise de la situation du trafic sur le réseau. L'information routière a pris une place de plus en plus importante dans notre vie quotidienne. C'est aussi le thème de la dernière campagne de la Région wallonne...

L'information routière, outil essentiel

Perex, le centre de trafic de la Région wallonne a joué un rôle de précurseur et est devenu la plaque tournante de l'information routière sur les autoroutes et les routes régionales principales. Cette information est basée sur les systèmes intelligents de transports (STI) appliqués à l'exploitation routière.

En effet, grâce aux équipements placés sur le réseau, Perex dispose d'une vue en temps réel de la situation du trafic. Ce sont pas moins de 221 caméras, 650 postes de comptage, 51 stations météorologiques spécifiques, 860 bornes d'appel d'urgence et un réseau de fibres optiques pour la transmission de grands volumes de données qui permettent de suivre 24 h sur 24, 7 jours sur 7 l'évolution du trafic et des conditions de circulation.

Mais Perex, c'est aussi, depuis le départ, une collaboration étroite du Service public de Wallonie (SPW) avec la RTBF et la Police fédérale.

TrafiRoutes

En ligne depuis plus de 10 ans, le site trafiRoutes.wallonie.be, est bien connu des automobilistes. Son originalité est d'être ali-

menté de manière automatique à partir de la base de données du système d'aide à l'exploitation de Perex. De cette façon, toute information détectée par les détecteurs électroniques placés le long du réseau est immédiatement disponible sur le site.

Mais TrafiRoutes, c'est également:

- des informations en quatre langues;
- une carte dynamique des événements et un accès aux différents équipements de gestion du trafic;
- des outils de recherche personnalisée ainsi que l'abonnement à un service de messagerie électronique.

Amélioration de l'information

La version 2011, qui vient d'être mise en ligne, fait appel aux nouvelles technologies. Des données complémentaires sont présentées sur l'emplacement des radars automatiques, les aires de service et les parkings de covoiturage... Toutes ces informations sont présentées sur une cartographie dynamique.

TrafiRoutes souhaite aussi se placer davantage dans la perspective des usagers en facilitant l'organisation de leurs déplacements, en intégrant les informations de la Flandre et de Bruxelles. Un calcul de CO₂ est également mis à disposition.

La facilité d'accès est définitivement assurée par une application mobile multi-plateforme, permettant de se connecter à partir d'un Smartphone. Il s'agit d'une version simplifiée de TrafiRoutes mais qui offre les fonctionnalités de base.

Prévoir les chantiers...

trafiRoutes.wallonie.be



Vertraut Euch mit dem Schatz der Renaissance
 Hecht de Hecht: 1405, 1730 Bruxelles - Ed. Responsable KAPIN GENCE - Exempt de timbre

NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

VERS LE 30 KM/H EN AGGLOMÉRATION UNE TENDANCE EUROPÉENNE... ET BELGE ?

POURQUOI, COMMENT, ET AVEC QUELLES CONSÉQUENCES ?



BRUXELLES

15-05-2012

PROGRAMME

- 8h30 Accueil
9h00 Introduction de la journée
9h15 Le 30 km/h comme limitation de vitesse en agglomération ? Avancées et perspectives au niveau européen.
Martin Cramer (membre du Parlement Européen)
9h45 Graz, ville 30 depuis plus de 20 ans.
Gerhard Ablasser (Ville de Graz)
10h05 Quelle place pour le 30 km/h dans les politiques de sécurité routière ? L'exemple des Pays-Bas.
Hillie Talens (CROW)
10h35 Questions-réponses
10h50 Pause café
11h10 Renens, Ville 30 !
Tinetta Maystre (Echevine de l'Urbanisme, Ville de Renens, CH)
11h30 Limiter la vitesse à 30 km/h en agglomération : quel impact escompter en termes de sécurité routière ?
Isabelle Janssens (IBSR)
11h50 La réponse à la demande citoyenne, l'exemple de Metz.
René Darbois (Ville de Metz)
12h10 Questions-réponses
12h30 Lunch
14h00 Comment envisager le contrôle-sanction dans les agglomérations où le 30 km/h se généralise ?
Walter Dillen (Zone de Police Anvers)
14h20 L'alliance de la technologie ISA et de l'infrastructure pour diminuer les vitesses.
Letty Aarts (SWOV)
14h40 Les expériences belges de zones 30 étendues en centre-ville :
• Ottignies-Louvain-la-Neuve, J-L Roland (Bourgmestre)
• Gand, Peter Vansevenant (Service Mobilité)
• Bruxelles-Ville, Christian Ceux (Echevin de la Mobilité)
16h10 Et si certains grands axes passaient également à 30 km/h ? Réflexion de la Ville de Paris.
François Prochasson (Mairie de Paris)
16h30 Questions-réponses
16h50 Conclusions
17h00 Clôture

Inscription souhaitée avant le 4 mai 2012
Online : www.bivv.be/registratie/mobiv/?language=fr
Par fax : 02 216 43 42
Par mail : nathalie.stuyck@bivv.be
Contact : isabelle.janssens@ibsr.be

