

VIA SECURA

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

AVRIL 2017
N° 97

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



Accidents avec un vélo électrique

- ✓ Profil des conducteurs fantômes
- ✓ Enquête auprès des camionneurs
- ✓ Conseils pour les cyclotouristes

GO FOR ZERO



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

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

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



BRÈVES	4
4 Le monde de la sécurité en un clin d'œil.	8
ENQUÊTE	
8 Début janvier, l'IBSR a publié les résultats de la 5 ^e Enquête Nationale d'INsécurité Routière. Pour la première fois cette année, il a aussi été question de la sécurité en général.	
12 Pour la première fois, l'IBSR a mené une enquête auprès de chauffeurs routiers. En voici les principaux résultats.	
14 Les accidents de la route peuvent avoir d'énormes conséquences sur les victimes et leurs proches. C'est ce qui ressort de l'étude européenne «My Life After The Crash».	15
EQUIPEMENT	
15 En France, le casque vélo est obligatoire pour les enfants depuis le 22 mars. Chez nous aussi l'adhésion sociale en faveur d'une telle mesure est en hausse.	16
COMMUNICATION	
16 La campagne Bob 2016-2017 a été une réussite malgré la menace terroriste persistante : seulement 2,3 % des personnes contrôlées roulaient sous l'influence de l'alcool.	
19 Même en utilisant un kit mains libres, un conducteur qui téléphone au volant regarde deux fois moins les signaux routiers au cours de son trajet.	20
ACCIDENTS	
20 Deux drones ultramodernes de l'IBSR peuvent être utilisés par la Police fédérale de la route sur les lieux des accidents ayant lieu sur autoroute. Ces drones veilleront à ce que la scène de l'accident soit plus vite examinée en vue de dégager l'autoroute	22
COMPORTEMENT	
22 En moyenne, on recense chaque année une quinzaine d'accidents avec un conducteur fantôme sur autoroute. Voici le profil des conducteurs qui prennent l'autoroute à contresens.	24
VÉHICULES	
24 Afin d'en savoir plus sur la manière dont les Belges perçoivent l'état technique de leur véhicule, l'IBSR a réalisé une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population.	27
USAGERS	
27 La saison a débuté chez les cyclistes professionnels. L'occasion pour l'IBSR de dresser une liste de conseils pratiques et de recommandations afin que cyclotouristes et autres usagers partagent ensemble la route de façon sûre et courtoise.	28
STATISTIQUES	
28 Le vélo électrique a le vent en poupe. L'an dernier, quasi un Belge sur 10 en a utilisé un. Via Secura publie une analyse des chiffres d'accidents.	

Via Secura est édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles.

Tél. : 02/244.15.11 - Fax : 02/216.43.42 - E-mail : info@ibsr.be - Internet : www.ibsr.be

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

Ont collaboré à ce numéro : Nathalie FOCANT, Jean-François GAILLET, Karin GENOE, Benoit GODART, Michèle GUILLAUME, Ludo KLUPPELS, Alexandre LEFEBVRE, Jean-Christophe MEUNIER, Nina NUYTENS, Annelies SCHOETERS, Peter SILVERANS, Philip TEMMERMAN, Jan VANDAELE, Véronique VERHOEVEN, Stef WILLEMS.

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

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

Maquette : TAM TAM

Layout : Ria DE GEYTER

ISSN : 0755-9010

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.

Simulateur de conduite

L'IBSR mène actuellement avec l'organisation autrichienne KfV une étude en réalité virtuelle. Des volontaires prennent place à bord d'un simulateur de conduite, mettent des lunettes à réalité virtuelle et effectuent plusieurs petits trajets de 2 minutes environ dans un environnement routier virtuel.



Des panneaux signalétiques et une voix de GPS indiquent aux sujets quel itinéraire ils doivent suivre. Pendant qu'ils effectuent ces déplacements, leur comportement au volant est analysé (vitesse, position sur la chaussée, freinage, etc.) et leurs mouvements oculaires sont également enregistrés. Cette étude a pour but de mesurer le comportement au volant et d'observer des motocyclistes, principalement dans des situations qui donnent souvent lieu à des accidents entre automobilistes et motocyclistes.



60 personnes (tous des hommes entre 25 et 45 ans) prennent part à cette étude. La moitié d'entre eux sont des automobilistes qui ont un permis moto. Cette étude permettra d'identifier les différences éventuelles entre ces deux groupes au niveau de leur comportement au volant et de répondre aux questions suivantes : les automobilistes titulaires d'un permis moto regarderont-ils davantage et plus longtemps les motocyclistes, renverseront-ils moins

souvent les motocyclistes, scanneront-ils mieux leur environnement que les conducteurs qui n'ont pas de permis moto ? Les résultats sont attendus d'ici l'été 2017

EGSR: 7 mesures sur 15 réalisées en un an

Sept mesures sur les quinze annoncées en décembre 2015 lors des Etats généraux de la sécurité routière ont déjà été réalisées. Ces sept mesures sont : l'adoption d'une réglementation sur l'usage des vélos électriques avec la création d'une catégorie «Speed pédelecs», la publication d'un code de bonnes pratiques pour favoriser la mise en œuvre des véhicules autonomes, le soutien à l'obligation d'une boîte noire (Event Data Recorder) dans tous les véhicules, l'amélioration de la qualité des contrôles alcool et drogues, la transposition de la directive européenne «Crossborder» dont l'objectif est de stopper l'impunité des conducteurs étrangers, l'opérationnalisation d'un plan d'action pour lutter contre les fraudes dans le transport routier et, enfin, la publication de l'ordre de paiement. En cas de non-paiement d'une amende dans les 30 jours, il donne au receveur fiscal le moyen recouvrer automatiquement le montant par tous les moyens à sa disposition. Six autres mesures devraient être finalisées en 2017. La principale est la «modernisation» du code de la route. Par ailleurs, les autres sujets abordés en 2017 devraient être la lutte contre la récidive en augmentant la sévérité des peines, l'obligation d'un alcolock pour les récidivistes, la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs novices (0-3 ans de permis), la systématisation de l'usage de caméra de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) et l'augmentation du risque de se faire contrôler. Le ministre prévoit également de revoir l'organisation de la Commission fédérale de la sécurité routière pour en faire une plateforme de concertation fédéral-régions. Enfin, deux dernières mesures prévues doivent encore être initiées : le développement des peines alternatives pour les contrevenants et la création d'un institut d'accidentologie.

Changements législatifs en France

Le 1^{er} janvier 2017, quelques changements importants sont entrés en vigueur chez nos voi-sins français.

Des infractions constatées par vidéo-surveillance

Les radars ne sont plus les seuls appareils de contrôle automatique destinés à constater les infractions routières. Les caméras de vidéo-protection les ont désormais rejoints. Et cette disposition concerne toute une série d'infractions : excès de vitesse, usage du téléphone au volant, non-port de la ceinture ou du casque, non-respect des distances de sécurité, franchissement d'une ligne continue...

Fin des vitres «surteintées»

Plus aucun véhicule ne doit circuler avec un pare-brise ou des vitres latérales avant «surteintées». Le «surteintage» est désormais passible d'une amende de 135 € et d'un retrait de 3 points. Sauf pour les véhicules blindés et ceux transportant certains malades, porteur d'un certificat médical. Il s'agit de maintenir un taux minimal de transparence des vitres (70%) qui permet notamment le contact visuel avec les autres conducteurs et préserve la visibilité.

L'employeur tenu de révéler l'identité d'un salarié infractionniste...

... lorsque celui-ci circule au volant d'un véhicule de fonction et que l'infraction a été constatée par un appareil de contrôle automatique (homologué). Sinon il s'expose à une amende de 4^e classe (jusqu'à 750 € pour un employeur personne physique et jusqu'à 3.750 € pour une personne morale).

Formation pour passer de la boîte automatique à manuelle

Les titulaires du permis B ayant passé leur examen sur une voiture à boîte automatique peu-vent désormais suivre une formation de sept heures en auto-école – et non plus être soumis à examen par un inspecteur du permis – pour pouvoir conduire avec une boîte manuelle. Et ce, 6 mois après l'obtention du permis B automatique.

Création de la vignette Crit'air



Dans les villes ayant mis en place des zones de restriction de circulation (ZRC) et/ou stationnement ou lors de pics de pollution, le certificat Crit'air est à apposer sur le pare-brise.

La Belgique, laboratoire des voitures autonomes

Le ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, veut faire de la Belgique le laboratoire européen des nouvelles technologies des voitures autonomes et connectées dès l'année 2020, a-t-il expliqué lors d'une réunion du Comité des transports intérieurs des Nations Unies. La Belgique est l'un des pays les plus congestionnés au monde. Dans ce contexte, accélérer le développement des nouvelles technologies et des services de mobilité est une priorité, selon le ministre. «Cela doit permettre d'améliorer la sécurité routière, d'atteindre les objectifs climatiques internationaux, de révolutionner les mentalités, condition nécessaire au modal shift, tout en décongestionnant nos routes, comme cela fut notamment le cas au Pays-Bas. Soutenir le développement de ces technologies garantit également une croissance économique et de l'emploi en Belgique», estime-t-il. En 2016, le gouvernement fédéral a déjà approuvé un code de bonnes pratiques et modernisé le code de la route afin d'encourager les constructeurs à tester leurs voitures autonomes sur les routes belges. Un centre de connaissance et d'expertise interfédéral, qui doit achever un plan d'action ITS (Intelligence Transport Systems) pour la mobilité du futur, a aussi été créé. Afin de placer la Belgique à la pointe de ces technologies, le ministre en appelle, auprès de l'ONU et de la Commission européenne, à la constitution

d'un cadre souple et ambitieux soutenant l'industrie des voitures autonomes. «Les Nations Unies, via la Convention de Vienne, doivent permettre l'usage et le déploiement des véhicules de niveau le plus élevé d'autonomie dès 2020. C'est pour cette raison que la Belgique a déposé un projet d'amendement à l'article 8 de la Convention de Vienne visant à autoriser des voitures sans conducteur», souligne-t-il.

Baisse du nombre de tués sur les routes en 2016

Le nombre d'accidents corporels (-0,5%), le nombre de blessés (-1,4%) et le nombre de tués sur place (-13,3%) atteignent des niveaux records à la baisse en 2016. Une telle diminution du nombre de tués (-83) n'avait plus été observée depuis la baisse record entre... 2011 et 2012 (-131). Il convient d'ajouter, au nombre de tués sur place, les personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident pour obtenir le nombre total de tués sur nos routes. Selon les estimations de l'IBSR, ce nombre devrait s'élever à environ 640 en 2016 (contre 732 enregistrés en 2015). Le nombre de tués sur place a diminué partout : à Bruxelles (10 tués), en Wallonie (-27) et en Flandre (-46). La Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre atteignent des niveaux planchers jamais connus auparavant. La Wallonie, par contre, avait déjà enregistré de meilleurs résultats en 2014. Seule la Région bruxelloise enregistre une augmentation du nombre d'accidents (+3,1%). Ce nombre a par contre diminué en Wallonie (-2,0%) et en Flandre (-0,4%). Le nombre de victimes (tués +

blessés) a baissé en Wallonie (-1,7%) et en Flandre (-1,8%). Il a augmenté à Bruxelles (+1,5%). Le nombre d'accidents corporels augmente pour les cyclistes (+3,0%), pour les camionnettes (+2,1%) et, dans une moindre mesure, pour les piétons (+0,3%). Notons que pour les cyclistes, c'est surtout à Bruxelles (+19,2%) et en Flandre (+2,2%) que les accidents ont été plus nombreux. Les autres catégories d'usagers enregistrent en revanche une tendance à la baisse. Les diminutions les plus marquantes concernent les cyclo-motoristes (-5%) et les accidents avec un poids lourd (-4,4%). Pour ce qui est du nombre de tués, les baisses les plus importantes concernent les occupants de voiture (-35), les motards (-22) et les piétons (-19). Les poids lourds constituent la seule catégorie pour laquelle on note une hausse du nombre de tués (+8). Résultat assez marquant : une seule personne est décédée en tant qu'occupant de voiture à Bruxelles en 2016. L'une des meilleures nouvelles de ce baromètre de la sécurité routière est la baisse constante du nombre d'accidents impliquant de jeunes automobilistes depuis 2012. Le nombre de tués dans ce type d'accidents est également en diminution en 2016 (-7). Il atteint son niveau le plus bas les nuits de semaine et les nuits de week-end.



Evolution 2015-2016 du nombre d'accidents corporels et de victimes, Belgique

	2015	2016	Evolution 2015-2016 En chiffres absolus	Evolution 2015-2016 %
Accidents corporels	40.054	39.839	- 215	- 0,5%
Total victimes	52.285	51.497	- 788	- 1,5%
Tués sur place	623	540	- 83	- 13,3%
Décédés 30 jours	732	640*	-92	- 12,6%
Blessés	51.662	50.957	- 705	- 1,4%

* Estimation

Source: Police fédérale/DGR/DRIL/BIPOL – Infographie : IBSR

France : les 6 propositions de la Prévention routière

En 2016, 3.469 personnes ont été tuées sur les routes de France. Cette année 2016 a constitué ainsi la 3e année consécutive de hausse de la mortalité routière en France... du jamais vu depuis 1972 ! Ces mauvais résultats, obtenus malgré les mesures mises en application récemment par le gouvernement, montrent la nécessité de continuer à agir sur des facteurs bien identifiés (alcool et conduite, téléphone...), mais aussi de trouver d'autres voies d'amélioration. Alors que l'année 2017 sera marquée par l'élection présidentielle, l'association Prévention Routière appelle tous les candidats à proposer dans leur programme un plan permettant de lutter efficacement contre l'insécurité routière et souhaite partager avec eux plusieurs mesures fortes sur le sujet. Voici les 6 propositions de l'association prévention routière: imposer l'éthylotest anti-démarrage de série et d'usage obligatoire dans tous les nouveaux véhicules, imposer le droit à la déconnexion pour les salariés lors de leurs trajets professionnels, anticiper les nouveaux risques routiers liés à l'arrivée des voitures autonomes, atteindre l'objectif «zéro enfant tué sur nos routes», intensifier les actions de prévention sur le terrain et sur tout le territoire en soutenant les associations, instaurer un volet préventif face à l'automatisation des condamnations liées aux infractions et délits. Si la première mesure semble irréaliste, surtout parce qu'un «alcolock» sans programme d'accompagnement, est nettement moins efficace que s'il est accompagné d'un volet éducatif, les autres mesures sont évidemment logiques. Reste à voir si elles trouveront écho auprès du nouveau président de la République...

www.preventionroutiere.asso.fr



France : certaines villes suppriment des feux tricolores.

Une lanterne à gaz munie d'un levier pour changer les couleurs. L'ancêtre du feu tricolore fut inventé en 1868 à Londres afin de permettre aux piétons de traverser une chaussée fréquentée. Depuis, tous les pays du monde l'ont adopté. En France, 30.000 carrefours en sont équipés. Impossible de s'en passer ? Pas si sûr. Nantes, Niort, Rouen, Abbeville et Bordeaux, par exemple, ont décidé de faire la chasse aux feux pour réduire les bouchons. Dans le cadre de son plan Piéton, la mairie de Paris vient d'annoncer qu'elle testerait cette année dans un quartier pilote la suppression de certains feux. A Abbeville, dans la Somme, la mairie a décidé de se passer de tous ses feux tricolores, n'en conservant qu'un seul. «Avec 64 000 entrées et sorties de véhicules par jour dans le centre, nous avons des bouchons sur plusieurs centaines de mètres du temps où nous avons des feux, explique le chef de cabinet du maire. Depuis que nous les avons remplacés par des carrefours giratoires, la fluidité est bien meilleure.»



Radar piéton à Lyon

Pour lutter contre les accidents de piétons aux passages protégés par un feu, une entreprise lyonnaise a mis en place un radar baptisé Stopcam. Ce radar a déjà été expérimenté au Canada et aurait permis de diviser par trois le nombre d'infractions en la matière. Ce type de radar se présente sous la forme d'un mât placé à côté d'un passage piéton et alimenté via l'éclairage public. Sur cette perche, cinq caméras ayant chacune leur fonction propre (vue panoramique, détection des

piétons, détection des véhicules, etc.), afin d'analyser au mieux une situation en cas d'infraction, de la part d'un automobiliste à l'encontre d'un piéton. Un panneau électronique vient compléter ce dispositif et alerter les automobilistes quand ils sont passés trop près d'un piéton. Cette expérimentation va finalement être lancée en région lyonnaise, dans un secteur où passent près de 20.000 voitures par jour et où des piétons avouent avoir peur de traverser. Elle a pour but de sensibiliser les automobilistes sur la nécessité de lever le pied à l'approche d'un passage piéton. Un accident est si vite arrivé et le rapport de force entre une voiture et un piéton ne laisse aucune chance à ce dernier. Pour rappel, selon les chiffres de la prévention routière, deux piétons décédés sur trois circulaient en milieu urbain.

Campagne mondiale pour sauver 3500 vies chaque jour

La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) et JCDecaux ont lancé la première campagne mondiale de communication extérieure dédiée à la Sécurité Routière. Portée par des ambassadeurs de renom, elle fait la promotion de messages simples et universels pour lutter contre ce fléau. En effet, tous les jours, 3500 personnes meurent sur les routes du monde entier dans le monde dans des accidents de la route soit plus de 1,25 million tous les ans. Une situation particulièrement alarmante chez les 15-29 ans pour qui les accidents de la route constituent la première cause de décès. Si la tendance se confirme, d'ici à 2030, les accidents de la route pourraient devenir la première cause de mortalité dans le monde avec près de 2 millions de morts par an. Véritable sujet de santé publique, la sécurité routière constitue un enjeu et une priorité pour tous les États du monde et leurs citoyens. À travers une approche concrète et positive, la campagne #3500LIVES vise à sensibiliser et à encourager cyclistes, piétons, motocyclistes et automobilistes à adopter des règles simples, facilement applicables et à l'efficacité prouvée. La campagne présente dix «règles d'or» incarnées par 13

ambassadeurs de renom :

- des sportifs comme Yohan Blake, Haile Gebreselassie, Antoine Griezmann, Vanessa Low, Rafael Nadal et Wayne van Niekerk ;
- des pilotes comme Fernando Alonso, Marc Marquez, Felipe Massa et Nico Rosberg ;
- des artistes comme Pharrell Williams et Michelle Yeoh ;
- des personnalités politiques comme Anne Hidalgo.

Tous se sont engagés pour défendre cette cause personnellement, et bénévolement. Ces messages seront également portés par des institutions internationales comme le Comité International Olympique (CIO). Le 20 février 2017, la FIA et le CIO ont signé un protocole d'accord concernant la promotion de campagnes de sécurité routière communes sur leurs plateformes partagées et en amont des événements sportifs.

www.fia.com/3500lives



Baromètre européen de la Fondation Vinci Autoroutes

La Fondation Vinci Autoroutes a livré les résultats de l'édition 2017 du Baromètre européen de la conduite responsable. Réalisée auprès de 12.429 conducteurs européens dans 11 pays de l'Union européenne, cette vaste enquête dresse un état des lieux des comportements des Européens au volant. Elle permet d'identifier les conduites à risques et les bonnes pratiques pour contribuer à mieux orienter

les messages de prévention dans chaque pays. Voici quelques résultats marquants pour la Belgique :

- Le Belge au volant se dit stressé (et même plus stressé que la moyenne), mais néanmoins courtois (largement au-dessus de la moyenne).
- Le Belge est champion européen du dépassement par la droite sur autoroute (41% le font contre 31% en moyenne en Europe).
- Parmi les autres comportements «incivils», le Belge est également accro à son klaxon : 53% l'utilisent de manière intempestive vis-à-vis des conducteurs qui les énervent (contre 46% en moyenne en Europe). Seuls les Italiens et les Espagnols font «pire»

Le gros point négatif de ce baromètre européen pour les Belges reste l'alcool au volant. Le Belge s'interdit de prendre le volant à partir de 2,7 verres. A part la Grèce, c'est le pire pays européen. 9% des conducteurs belges prennent le volant en ressentant les effets de l'alcool sur leur état physique ou sur leur perception (c'est plus de 2x plus que la moyenne européenne de 4%). 31% des Belges n'insistent pas pour dissuader une personne ayant bu de prendre la route: c'est le pourcentage le plus haut en Europe et c'est beaucoup plus que la moyenne européenne (21%). 27% des Belges boivent de l'alcool avant de reprendre le volant lors d'un repas professionnel. C'est plus que la moyenne (22%) et à nouveau, la Grèce se distingue par ses résultats catastrophiques (59% !).

Enquête de l'IBSR sur la voiture autonome

L'IBSR a mené une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population belge afin de savoir comment les Belges appréhendent la voiture autonome. A la question «Quel est, selon vous, le plus gros avantage de la voiture autonome ? », près d'1 Belge sur 4 (23%) répond sa moins grande implication dans les accidents. Le fait qu'elle permette de rouler de manière plus détendue vient en 2e position et est cité par 1 Belge sur 5 (20%). En Wallonie, l'ordre de ces arguments est inversé : les personnes interrogées citent d'abord la

conduite relaxe (28%) devant la sécurité routière (19%). 4 Belges sur 10 (42%) estiment que le plus grand désavantage de la voiture autonome est la perte de liberté. Ils aiment avoir le contrôle de leur véhicule et ne souhaitent donc pas abandonner les commandes à un «ordinateur». Cet argument est toutefois nettement moins cité par les jeunes conducteurs (29%) que par les plus de 55 ans (53%). Le choix éthique, à savoir ce que la voiture autonome va faire lorsqu'elle devra choisir entre plusieurs victimes potentielles en cas d'accident inévitable, préoccupe également 1 Belge sur 5 (19%). En cas d'accident avec une voiture autonome, la moitié des personnes interrogées (50%) estiment que la responsabilité du constructeur automobile est engagée. Plus surprenant : plus d'1 Belge sur 3 pense au contraire que le propriétaire de la voiture est en faute. Moins de 4 Belges sur 10 seulement (38%) estiment que le parc automobile ne sera jamais constitué majoritairement de véhicules entièrement autonomes, plutôt des femmes (45%) que des hommes (30%). Ce qui fait encore débat, c'est la date à laquelle elle arrivera. Pour une personne interrogée sur 3 (34%), cela ne sera pas avant 2050 ; pour 1 sur 4 (23%), pas avant 2035. Même si bon nombre d'obstacles se dressent sur la route de la voiture autonome, elle représente l'avenir de la sécurité routière. Les constructeurs prédisent que des voitures permettant au conducteur de «passer la main» sur certaines portions de leurs trajets feront partie du paysage routier à partir de 2020. Petit à petit, on va alors tendre vers 0 accident/tué («Go for Zero»), seul objectif humainement acceptable.



L'IBSR étend ses activités et traitera aussi de la sécurité en général

79% des Belges affirment que la vitesse excessive constitue un problème dans leur quartier alors qu'à peine 58% d'entre eux sont favorables à une intensification des contrôles vitesse. Voilà notamment ce qui ressort de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière menée par l'IBSR pour la 5^e année de suite. Pour la première fois cette année, il n'a pas été uniquement question de l'insécurité routière des citoyens, mais également de la sécurité en général.

Cette nouvelle approche s'inscrit dans le cadre de l'élargissement des activités de l'IBSR qui, pour ses 30 ans, entend acquérir, en plus de la sécurité routière, de l'expertise en matière de sécurité en général. L'enquête de l'IBSR montre, par exemple, qu'au cours de l'année écoulée, 4% des Belges ont été victimes d'une tentative de cambriolage à leur domicile. Avec les attaques terroristes et les accidents de la circulation, ce sont les 3 problèmes de sécurité qui préoccupent le plus le Belge.

A l'instar des années précédentes, la 5^e édition de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière a sondé un échantillon représentatif de 2.100 Belges de plus de 16 ans.

Insécurité routière

Le vélo électrique gagne en popularité

Le vélo électrique ne cesse de gagner en popularité. Par rapport à 2013 (5%), nous observons cette année quasiment deux fois plus de personnes qui utilisent un vélo électrique (9%). La voiture reste le principal mode de déplacement. Il y a des différences très marquées entre les Régions pour ce qui concerne l'usage de

la bicyclette. Le vélo constitue le principal mode de déplacement pour seulement 1% des Wallons alors que ce pourcentage est de 9% à Bruxelles et même de 15% en Flandre.



La vitesse, éternel problème

72% des personnes interrogées avouent dépasser les limitations de vitesse hors agglomération. Entre 60 et 70 % des personnes interrogées affirment également avoir commis des excès de vitesse sur autoroute et en agglomération. Plus inquiétant encore: 22% indiquent qu'il leur arrive de téléphoner sans kit mains libres. Nous observons, de manière générale, que les jeunes prennent plus de risques dans la circulation que les usagers plus âgés. Ce

constat vaut pour les excès de vitesse, la conduite en état de fatigue et l'usage du téléphone au volant mais pas pour la conduite sous l'influence de l'alcool, comportement pour lequel nous ne relevons aucune différence entre les différentes catégories d'âge.

La vitesse, encore trop souvent acceptée ?

Le Belge est convaincu de l'inacceptabilité de certains comportements à risque dans la circulation. Moins de 5% des conducteurs estiment, par exemple, qu'il est acceptable de téléphoner au volant avec le GSM en main ou de conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Il existe toutefois une exception: 29% des personnes interrogées trouvent qu'il est acceptable de rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse. De surcroît, 22% jugent que rouler 20km/h trop vite sur autoroute est acceptable.



58% veulent plus de contrôle vitesse, 25% n'en veulent pas

Pour ce qui est de l'adhésion sociale des mesures destinées à améliorer la sécurité routière, 58% des Belges sont pour une intensification des contrôles vitesse tandis que 25% y sont opposés. En outre, les Belges sont très favorables à une augmentation des contrôles alcool (73% pour, 15% contre), à l'obligation de porter un gilet fluo quand il fait noir pour les cyclistes et les piétons (67% pour, 21% contre) et à l'obligation d'installer un éthylotest antidémarrage pour les récidivistes (81% pour, 9% contre).

En revanche, les citoyens s'opposent encore vivement:

- au fait de permettre aux cyclistes de franchir le feu rouge lorsque des signaux les y autorisent (55% contre, 35% pour) ;
- à une zone 30 généralisée dans le centre-ville (61% contre, 24% pour).

Les conducteurs de deux-roues se sentent en insécurité en Wallonie

Le niveau général d'Insécurité routière n'a pas changé de façon significative durant les 5 dernières années. Pourtant, au cours de cette période, le nombre de tués sur nos routes a baissé et est passé de 770 en 2012 à 732 en 2015. Le nombre de

blessés a, lui aussi, diminué. Le sentiment global d'insécurité ne semble dès lors pas suivre cette tendance à la baisse.

Nous notons tout de même plusieurs différences au niveau du sentiment de sécurité d'une Région à une autre. Les motards se sentent nettement moins en sécurité en Wallonie que dans les 2 autres Régions. La tendance est plus ou moins similaire pour les cyclistes qui se sentent plus en sécurité en Flandre qu'à Bruxelles ou en Wallonie.

Quant aux cyclomotoristes et aux conducteurs de camion, ils se sentent davantage en insécurité à Bruxelles que dans le reste du pays.



Sentiment d'insécurité en général

Le Belge s'indigne des fous du volant dans son quartier

Pour la première fois dans l'Enquête d'INSÉCURITÉ Routière, nous avons également posé plusieurs questions issues du moniteur de sécurité jadis réalisé par la police fédérale. Les 3 principaux comportements considérés comme les principaux problèmes de voisinage majeurs sont, dans l'ordre, la négligence dans le chef des usagers (82% trouvent cela dérangent), les automobilistes occupés à faire autre chose (79%) et ceux qui roulent beaucoup trop vite (79%).

Ces chiffres sont nettement plus élevés que le pourcentage de personnes interrogées prétendant avoir été confrontées à des cambriolages au domicile (56%) ou à des nuisances sonores (54%) dans leur quartier par exemple. L'âge a un effet sur l'estimation du problème. Plus les personnes interrogées sont âgées, plus ces nuisances constituent un problème.

4% des Belges victimes d'une tentative de cambriolage

L'enquête s'est également penchée sur la fréquence à laquelle les citoyens ont été victimes d'actes criminels au cours de l'année écoulée. Parmi les formes de criminalité les plus souvent citées, la voiture a été détériorée dans 21% des cas, une tentative de cambriolage sans vol a été effectuée dans 4% et un cambriolage a été effectivement perpétré dans 3% des familles interrogées. L'année dernière, 3% des personnes interrogées ont été victimes d'un délit de fuite et un vélo a été volé dans 6% des familles.

Le sentiment d'insécurité n'est pas uniquement dû aux problèmes de voisinage mais doit aussi être examiné dans une perspective plus large. C'est pourquoi l'IBSR a réalisé, auprès d'un échantillon représentatif de la population, une enquête distincte sur toutes les formes d'insécurité possibles. En voici les principaux résultats.

85% des Belges se sentent en sécurité

De manière générale, le Belge se sent relativement en sécurité: 15% seulement de la population se sent en insécurité. Il existe toutefois des différences d'une Région à une autre. En Wallonie (20%), les personnes interrogées se sentent globalement davantage en insécurité qu'en Flandre (12%). 9% des Belges affirment ne pas se sentir en sécurité dans leur propre quartier.

Principales préoccupations: les cambriolages, le terrorisme et les accidents

Les Belges ont également été sondés à propos des aspects de la sécurité qui

les préoccupent. Sur une longue liste de thèmes proposés, les problèmes le plus souvent rapportés sont les:

- cambriolages au domicile (57%) ;
- attaques terroristes (50%) ;
- graves accidents de la route (48%) ;
- violences physiques sérieuses (35%) ;
- attaques cybercriminelles (24%).

Que les Belges craignent les cambriolages au domicile n'est pas étonnant, étant donné que 4% des personnes interrogées affirment avoir été victimes d'une tentative de cambriolage ! Le fait qu'un grave accident de la route figure dans le top 3 n'a rien de surprenant non plus puisque, chaque année, quelque 50.000 personnes sont blessées dans un accident de la circulation. Tout le monde connaît dans son entourage quelqu'un qui a eu un grave accident de la route.

Nous observons également des différences notables entre les Régions. Plus de Wallons se préoccupent des attaques terroristes (59% contre 43% en Flandre)



et de la violence physique (46% en Wallonie contre 27% en Flandre). 14% des Flamands déclarent ne se soucier d'aucun aspect de sécurité. En Wallonie, ils ne sont qu'1% dans ce cas.

1 Belge sur 3 a adapté son comportement en raison des attentats

32% des Belges avouent avoir adapté leur comportement au cours de l'année écoulée en raison des attentats:

- 19% des Belges ont moins souvent assisté à des événements où il y avait une forte affluence ;
- 16% sont devenus plus méfiants vis-à-vis des gens qu'ils ne connaissent pas ;
- 12% sont devenus plus méfiants vis-à-vis des musulmans ;
- 12% ont évité les lieux publics comme les centres commerciaux ou les cinémas ;
- 7% sont restés plus souvent à la maison.

20% pensent qu'il est probable qu'un attentat soit perpétré dans leur quartier

20% des Belges estiment qu'il est probable qu'un attentat soit perpétré en 2017 dans leur quartier ou dans un rayon de 15 kilomètres.

52% indiquent également qu'il n'existe pas vraiment de solution pour éradiquer la menace terroriste et qu'il faut apprendre à vivre avec. 84% des Belges sont convaincus que la menace terroriste n'est pas un phénomène temporaire qui aura disparu d'ici quelques années. 60% affirment être suffisamment au courant des risques potentiels concernant la sécurité dans leur quartier.

Benoît GODART

L'IBSR étend ses activités

L'IBSR fait peau neuve à l'occasion de son trentième anniversaire. L'institut est expert en matière de sécurité routière, mais possède désormais aussi le savoir-faire nécessaire pour traiter d'autres thèmes de société dont le changement de comportement constitue la pierre angulaire: c'est le cas de la sécurité en général, mais aussi de l'intermodalité et la multimodalité.

En trente ans d'existence, l'IBSR est devenu un centre de connaissances réputé en matière de sécurité routière grâce notamment à des campagnes et à des études scientifiques menées par des spécialistes. La marque la plus forte de l'IBSR est Bob. Grâce à ces campagnes, l'IBSR a réussi, au cours des 20 dernières années, à changer positivement le comportement et l'attitude à l'égard de l'alcool au volant. Au fil des années, les contrôles se sont multipliés et le nombre d'alcootests positifs a diminué.

L'IBSR se concentre désormais sur le changement de comportement. Il s'agit non seulement de sécurité routière, mais aussi d'aspects de la sécurité en général, d'intermodalité et de multimodalité. Pour ce faire, l'IBSR a l'immense plaisir de pouvoir compter sur le soutien des ministres de la Mobilité et de la Sécurité et des Affaires intérieures.

De manière plus concrète, l'IBSR pourra à l'avenir contribuer à la recherche de solutions aux problèmes toujours croissants de mobilité. Il pourra aussi mettre son expertise au service de l'amélioration de la sécurité en général. L'IBSR pourra notamment compter sur des partenaires comme INNOS (Innovation Center for Security), une asbl qui se focalise sur l'innovation et la sécurité. Un exemple de collaboration est la participation au projet du SPF Intérieur de constituer des listes de passagers qui prennent un avion, un train ou un bus et de partager ces listes entre les différents services de sécurité. L'IBSR et INNOS effectueront notamment une étude afin de voir les bonnes pratiques en la matière à l'étranger. Le système PNR (Passenger Name Record), qui autorise la collecte des données personnelles concernant tous les détails d'un voyage pour les passagers, sera mis en œuvre. Il est toutefois nécessaire d'avoir des connaissances approfondies concernant les moyens de contourner ce contrôle.

Avec son centre de connaissances multifacette, l'IBSR comble une lacune momentanée car le savoir-faire en matière de sécurité et d'intermodalité se trouve particulièrement fragmentée à l'heure actuelle. L'IBSR offre ainsi une valeur ajoutée aux citoyens, entreprises, partenaires et hommes politiques.

Trois quarts des camionneurs font une pause quand ils sont fatigués

Trois quarts des chauffeurs routiers n'hésitent pas à prendre une pause lorsqu'ils se sentent trop fatigués. En agglomération, ils respectent davantage les limitations que les automobilistes. Par contre, les camionneurs font preuve de trop de laxisme en matière de port de la ceinture: plus de 40% d'entre eux ont déjà conduit sans la boucler. La moitié avoue par ailleurs envoyer des SMS au volant de leur camion et 70% d'entre eux roulent parfois trop près du véhicule qui les précède. Ces chiffres sont issus d'une nouvelle enquête que l'IBSR a menée auprès de chauffeurs routiers en collaboration avec l'UPTR, la Febetra et TLV. Dans le cadre de cette enquête, l'IBSR a également procédé à une analyse des statistiques, qui révèle notamment que le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd a baissé de 27% ces 10 dernières années.

Enquête de l'IBSR

Pour la première fois, l'IBSR a réalisé une enquête auprès des chauffeurs de camions afin de connaître leur opinion vis-à-vis de certains comportements, la fréquence à laquelle ils commettent des infractions et leur attitudes vis-à-vis des autres conducteurs.

Fatigue et vitesse en agglomération, les bons points

Les camionneurs sont globalement conscients du problème de la fatigue au volant: au cours de l'année écoulée, plus de trois quarts d'entre eux ont pris une

pause parce qu'ils étaient trop fatigués pour conduire. Autre point positif: en agglomération, ils roulent beaucoup moins vite que les autres conducteurs. 52% des chauffeurs routiers y ont dépassé la limitation l'an dernier contre 67% des autres conducteurs.

Ceinture, distraction et distance de sécurité, les points faibles

42% des camionneurs avouent avoir conduit sans avoir mis leur ceinture au cours de l'année écoulée. D'ailleurs, 17% estiment acceptable de ne pas la boucler contre 4% seulement pour les autres conducteurs. 69% d'entre eux ont lu au moins une fois un SMS ou un e-mail en conduisant et 47% en ont même envoyé un. 10% des camionneurs avouent avoir conduit après avoir consommé de l'alcool. C'est nettement moins que pour les conducteurs de voiture (43%), mais la limite légale pour les chauffeurs professionnels est de 0,2‰, ce qui équivaut quasiment à la tolérance zéro. Par ailleurs, 70% des camionneurs avouent parfois ne pas respecter la distance de sécurité, ce qui peut expliquer pourquoi les accidents dans lesquels le camion emboutit l'arrière d'un autre véhicule sont si fréquents sur autoroute.

Les queues de poisson, mauvais points pour les automobilistes

L'enquête de l'IBSR s'est aussi penchée sur le comportement des automobilistes vis-à-vis des camionneurs. Ces derniers leur reprochent surtout les queues de poisson pour sortir de l'autoroute, leur distraction et leur comportement négligent (ex.: non-utilisation des clignotants). Parmi les suggestions proposées par les routiers pour améliorer la sécurité, celle qui revient le plus souvent consisterait à obliger les

futurs automobilistes à les accompagner en camion dans le cadre de la formation à la conduite. Entre eux, les camionneurs se reprochent essentiellement de dépasser par temps de pluie malgré l'interdiction et le non-respect des distances de sécurité.

Statistiques d'accidents

Parallèlement à cette enquête, l'IBSR a analysé les dernières statistiques d'accidents pour en tirer 4 grandes conclusions.

Baisse en Flandre; augmentation en Wallonie et à Bruxelles

En 2015, le nombre d'accidents corporels impliquant un camion était le plus faible jamais enregistré: 2.155. C'est une diminution de 27% par rapport à il y a 10 ans (2.961 accidents en 2005). Ces dernières années, l'évolution diffère toutefois d'une Région à l'autre. Ainsi, le nombre d'accidents de camions n'a jamais été aussi faible en Flandre en 2015. Par contre, il est en hausse depuis 2013 tant en Wallonie qu'à Bruxelles.

Plus d'un accident sur 3 sur autoroute

8% de tous les accidents se produisent sur autoroute. Pour les accidents de camions, ce chiffre grimpe à 36% ! Bien entendu, les poids lourds circulent davantage sur autoroute que les autres usagers (ils y font 59% de leurs déplacements contre 38% pour les autres). Mais même si nous tenons compte du nombre de kilomètres parcourus, les accidents corporels impliquant un camion sur autoroute sont presque deux fois plus fréquents que les autres.

Sur autoroute, 6 accidents sur 10 par l'arrière

Sur autoroute, près de 6 accidents sur 10

avec un camion sont des collisions par lesquelles il emboutit l'arrière d'un autre véhicule. Le non-respect des limitations de vitesse et de la distance de sécurité peut clairement être pointée du doigt. En dehors des autoroutes, il y a aussi pas mal d'accidents par l'arrière, mais également de collisions latérales pouvant notamment être causées par des problèmes de visibilité dus à l'angle mort.

Des accidents 3 fois plus graves

Les accidents de camions sont nettement plus graves que les autres. Ainsi, on dénombre environ 18 tués pour 1.000 accidents corporels en Belgique, alors que ce chiffre est proche de 49 pour les accidents impliquant les camions. La gravité des accidents impliquant un camion est près de 3 fois plus importante que la gravité des accidents impliquant d'autres types d'usagers, ce qui n'est pas sans influence sur leur impact médiatique.

Conclusion

Selon l'enquête de l'IBSR, la distraction, le non-respect de la distance de sécurité et le non-port de la ceinture de sécurité semblent être les principaux défauts des chauffeurs routiers. En revanche, ils sont globalement conscients des risques en cas de fatigue au volant et de vitesse et adaptent leur comportement en fonction de leur état. Les camionneurs pointent par ailleurs du doigt le comportement des automobilistes, surtout lorsque ces derniers quittent l'autoroute.

Au niveau des statistiques, l'IBSR note que le nombre d'accidents n'a jamais été aussi faible. Par contre, ils sont beaucoup plus graves que les autres accidents.



8 personnes sur 10 blessées dans un accident ne s'en remettent jamais

Lorsqu'une personne est grièvement blessée dans un accident de la circulation, un membre de sa famille doit, dans 1 cas sur 6, arrêter de travailler pour la soigner. Près de 80% des blessés ne s'en remettent jamais totalement. C'est ce qui ressort de l'étude européenne «My Life After The Crash» initiée par l'IBSR. Pour rappel, 732 tués, 4.201 blessés graves et 47.638 blessés légers ont été recensés sur nos routes en 2015.

My Life After The Crash (MyLAC)

MyLAC est un projet européen dans lequel des victimes de la route issues de 20 pays européens ont été interrogées. Le but était de répertorier les nombreuses conséquences des accidents, non seulement d'un point de vue médical, mais aussi sur le plan psychologique, social et économique. Cette étude a vu le jour à l'initiative de l'IBSR, en collaboration avec la Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) et des dizaines d'organisations soutenant les victimes de la route en Europe.

Résultats

La tête souvent touchée, même en voiture

Environ 60% des personnes interrogées ont dû séjourner plus de 7 jours à l'hôpital à la suite de leur accident de la route. Les lésions physiques les plus fréquentes sont celles à la tête, aux membres inférieurs et à la colonne vertébrale. La plupart des

lésions dont étaient victimes les piétons concernent la tête (63%) et les membres inférieurs (55%). Les victimes qui circulaient à bord d'une voiture au moment de l'accident souffraient d'un traumatisme crânien dans 80 % des cas et d'une lésion à la colonne vertébrale dans un peu plus de la moitié des cas.

Stress post-traumatique dans 60% des cas

Après un accident, plus de 60% de toutes les victimes interrogées ont éprouvé du stress post-traumatique. Il est donc question ici des victimes qui sont restées moins de 7 jours à l'hôpital. 70% des victimes qui ont séjourné plus de 7 jours à l'hôpital ont connu une grave dépression par la suite. Un accident de la circulation a donc un impact considérable sur le plan psychologique qu'il ne faut pas sous-estimer.

1 blessé sur 5 a dû aménager sa maison

Chez 18% des victimes d'un accident de la circulation, le domicile a dû subir des aménagements. 30% d'entre elles ont même dû déménager à la suite de l'accident. Les conséquences sont non seulement énormes pour la victime mais aussi pour la famille proche. Dans 1 cas sur 6 (16%), un membre de la famille proche de la personne accidentée a même dû arrêter de travailler pour la soigner.

Un accident de la circulation laisse aussi des traces chez la victime sur le plan professionnel.

Plus de la moitié (54%) des personnes grièvement blessées sont restées plus de 3 mois à la maison. Un peu plus d'un tiers (34%) a même dû arrêter son travail ou ses études.

Pour ceux qui ont quand même repris le travail, la charge de travail a dû être adaptée dans près de 70 % des cas. Dans quasiment 60% des cas, le lieu de travail a même dû être spécialement réaménagé pour que la victime puisse effectuer son activité professionnelle.

Près de 80% des blessés graves ne s'en remettent jamais pleinement

Parmi les personnes grièvement blessées qui ont séjourné plus de 7 jours à l'hôpital, seuls 22% ont indiqué être complètement rétablies. Ce qui signifie que 80% de l'ensemble des personnes grièvement blessées dans un accident de la circulation souffrent encore au quotidien, dans une mesure plus ou moins large, d'une gêne résultant de leur accident.

Un blessé grave sur 5 perd plus de 1000 euros par mois

La moitié des personnes blessées dans les accidents (49%) ont reconnu avoir connu une baisse de leurs revenus d'environ 200 € par mois et près d'un blessé sur 5 (18%) une diminution de plus de 1000 € par mois. De manière générale, des blessures très graves vont de pair avec une perte substantielle de revenus.

Conclusion

MyLAC démontre une fois encore clairement que les conséquences d'un accident de la route ne sont pas uniquement matérielles et corporelles. Les victimes et leur entourage en ressentent les conséquences toute la vie sur le plan psychologique et financier. Et peu importe que la victime soit un piéton, un cycliste ou un occupant de voiture. Tous les usagers ont à faire face à ces terribles retombées.

Benoît GODART

Le casque vélo, une nécessité pour les enfants

En France, le casque vélo est obligatoire pour les enfants depuis le 22 mars. C'est également le cas dans la moitié des pays européens. Chez nous aussi l'adhésion sociale en faveur d'une telle mesure est en hausse. Une nouvelle étude de l'IBSR montre que 60% des Belges (mais 74% des Wallons) sont pour une protection obligatoire à vélo. Les médecins ont un avis unanime sur la question. Un enfant sur deux admis à l'hôpital à la suite d'un accident à vélo souffre de lésions à la tête.

Le monde médical favorable

Des neurochirurgiens et médecins urgentistes affirment souvent qu'ils ne comprennent pas pourquoi nous attendons si longtemps pour rendre le port du casque vélo obligatoire. Les chirurgiens prennent régulièrement en charge des enfants qui doivent subir une intervention chirurgicale à la tête à la suite d'un accident à vélo. Des opérations qui auraient pu parfaitement être évitées si l'enfant avait porté un casque, ce qui provoque un sentiment de frustration chez les docteurs surtout quand on sait que le port du casque vélo réduit de 70% le risque de blessures.

Les enfants en première ligne

Nos enfants constituent notre bien le plus précieux et nous devons tout faire pour les protéger. Les jeunes enfants, en particulier les bambins qui apprennent seulement à rouler vélo, sont extrêmement vulnérables

et leur crâne est encore très fragile. C'est pourquoi, l'IBSR plaide en faveur d'une obligation du port du casque à vélo, surtout chez les enfants de moins de 14 ans. A l'heure actuelle, tout le monde n'est pas convaincu par une telle mesure. Comparez-la avec l'obligation de porter la ceinture en voiture : au début, beaucoup se montraient réticents vis-à-vis de cette mesure, mais aujourd'hui, personne ne peut s'imaginer s'y opposer.

La même prise de conscience est nécessaire au niveau du casque vélo étant donné que la ceinture est tout aussi utile que le casque. Le casque peut faire la différence entre la vie et la mort, entre des blessures irréversibles et pas de lésions. Personne ne contestera le fait qu'un casque vélo protège mieux nos enfants lorsqu'ils tombent de leur vélo ou qu'ils sont impliqués dans un accident. Et pourtant, cet argument n'est manifestement pas suffisant pour convaincre tout le monde que l'obligation du port du casque vélo est une nécessité absolue.

C'est notamment le cas du côté des associations de cyclistes : elles ont beau admettre que le casque vélo a son utilité chez les enfants, elles trouvent qu'il y a des priorités plus importantes. Elles préfèrent de meilleures pistes cyclables à l'instauration de l'obligation du port du casque vélo. De plus, elles craignent que cette mesure fasse diminuer le nombre de cyclistes sur la route.

Certes, nous avons besoin de meilleures pistes cyclables mais il est préférable de voir sur ces pistes cyclables de jeunes cyclistes avec un casque. En d'autres termes, le débat sur la sécurité à vélo ne peut pas être ramené à une discussion au

sujet des priorités actuelles : les pistes cyclables ou le casque vélo. Il ne s'agit pas de choisir entre l'une ou l'autre mesure mais de les adopter toutes les deux.

A Bruxelles, 7 enfants sur 10 portent déjà maintenant un casque à vélo. La situation s'est nettement améliorée par rapport à il y a quelques années. A l'époque, près de la moitié était défavorable au port du casque parce que les enfants ne trouvaient pas ça cool. L'éducation et l'enseignement ont un joué un rôle majeur à cet égard. Actuellement, bon nombre d'écoles veillent à ce que le plus d'enfants possible se rendent à vélo à l'école. Mais nous ne pouvons laisser la sécurité de nos enfants à vélo aux mains de la bonne volonté.

Nous devons aller de l'avant et imposer le port du casque vélo chez les enfants. Et pour que cette obligation soit respectée, il faut évidemment également la contrôler. Nous avons des obligations envers nos enfants tout comme nous, en tant qu'adultes, nous devons de montrer le bon exemple. Un casque vélo pour tous les cyclistes, ça sauve des vies.

Karin Genoe



Pendant les fêtes, la majorité des Belges ont pris leurs précautions

Un Belge sur 7 passe les nuits de réveillon sur les lieux de la fête et 1 sur 3 reste à la maison afin de ne pas devoir se préoccuper du retour. Par contre, 8% des conducteurs avaient l'intention de reprendre le volant après avoir bu plus de 7 verres et un Belge sur 5 pense encore qu'il existe des moyens «miracle» de faire baisser plus rapidement le taux d'alcool dans le sang ! Tels sont les principaux résultats d'une enquête de l'IBSR à l'occasion des fêtes de fin d'année.

Nouvel An : 1 accident sur 4 avec un conducteur sous l'influence de l'alcool

Le week-end du Nouvel An, pratiquement un accident sur 4 (23%) implique un conducteur sous l'influence de l'alcool. C'est plus qu'un week-end «traditionnel»

(19%) et plus que le week-end de Noël (16%). En nombres absolus, on recense en moyenne une quarantaine d'accidents dus à l'alcool lors du Nouvel An contre une vingtaine à Noël. Bref, malgré les contrôles et la sensibilisation omniprésente, la période des fêtes, et en particulier du Nouvel An, reste à risque.

Enquête de l'IBSR

Afin d'en savoir davantage sur le comportement des conducteurs belges à l'occasion des fêtes de fin d'année, l'IBSR a mené une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population belge.

Bob a plus de succès auprès des jeunes ; les Wallons dorment sur place

De manière générale, les Belges sont bien organisés pour passer les fêtes. Un sur 4 (25%) choisit un Bob pour rentrer après les réveillons. Ce concept recueille plus de succès auprès des moins de 34 ans (42%) qu'auprès des plus de 35 ans (25%). Les autres restent à la maison (32%), ne boivent pas ou si peu qu'ils sont certains

d'être sous le seuil légal (30%), dorment sur place (14%), prennent les transports en commun (10%) ou un taxi (7%). Passer la nuit sur les lieux de la fête séduit 3 fois plus de Wallons (24%) que de Flamands (8%).

Élément positif concernant les jeunes conducteurs : ils sont beaucoup plus nombreux (71%) à boire de l'eau ou des «softs» par rapport aux conducteurs entre 35 et 54 ans (42%).

Trois quart des conducteurs ne boivent pas plus de 3 verres

La plupart des Belges qui reprennent le volant après les fêtes ne boivent pas du tout ou se limitent à moins de 3 verres (74%). Par contre, 8% des conducteurs boivent plus de 7 verres. Après avoir bu une telle quantité d'alcool, ces conducteurs courent un risque élevé d'être positifs lors d'un contrôle, même si certains pensent le contraire.

1 Belge sur 5 croit aux remèdes «miracle» !

L'alcool est inégalement éliminé par les organismes, mais la moyenne communément admise est de 0,15 ‰ par heure. Aucune pilule ni aucun «truc» ne permet de faire baisser l'alcoolémie plus rapidement. Pourtant, 10% des personnes interrogées (et même 16% des moins de 34 ans) pensent que manger beaucoup va faire descendre leur taux d'alcool dans le sang plus rapidement et 4% estiment qu'il faut boire du café (alors qu'il a pour effet de prolonger l'action de l'alcool dans le corps !).

Certains (4%) affirment que prendre un bon bol d'air frais suffit pour réduire leur taux d'alcool. Parmi les réponses plus anec-

dotiques, quelques personnes pensent que manger très gras ou du chocolat pur, boire de l'eau ou du thé, aller courir ou... vomir peut faire baisser rapidement le taux d'alcool dans le sang !

Le 0,5‰ connu seulement par un Belge sur 2 !

La limite légale à ne pas franchir en Belgique est de 0,5 g d'alcool par litre de sang (ou 0,5‰). Un peu plus d'un Belge sur 2 seulement (55%) connaît ce seuil. Beaucoup pensent que la limite est descendue à 0,2‰, ce qui n'est pas (encore) le cas,

même pour les conducteurs novices. Plus préoccupant : un Belge sur 20 (5%) pense encore que la limite est restée à 0,8‰.

Conclusion

Globalement, les Belges s'organisent pour passer des fêtes en sécurité. Les campagnes Bob successives ont marqué les esprits, surtout en cette période de sensibilisation et de contrôles renforcés. Par rapport aux conducteurs plus âgés, les moins de 34 ans optent plus volontiers pour Bob que pour une autre solution.

Un groupe limité de conducteurs continue néanmoins de prendre le volant après avoir bu et provoque un nombre important d'accidents. Ainsi, le week-end du Nouvel An, 1 accident sur 4 implique un conducteur sous l'influence de l'alcool. La sensibilisation et les contrôles restent donc indispensables. Il est également important de convaincre les plus réticents qu'il est impossible de faire baisser le taux d'alcool dans le sang de manière «miraculeuse». Apparemment, certaines fausses idées sont difficiles à combattre...



Campagne BOB hiver 2016-2017: plus de tests, moins de conducteurs positifs

La dernière édition des campagnes Bob, organisée du 25 novembre 2016 au 30 janvier 2017, a été une réussite malgré la menace terroriste persistante. 450.903 conducteurs ont été soumis à un contrôle pendant les 9 semaines de la campagne Bob hiver 2016-2017 et 2,3 % de ceux-ci roulaient sous l'influence de l'alcool. Jamais autant de conducteurs n'ont été contrôlés lors d'une campagne BOB

hivernale. En moyenne, plus de 6.800 personnes ont été testées chaque jour de la campagne. Le nombre de conducteurs contrôlés qui roulaient sous l'influence de l'alcool diminue d'année en année. Lors de la campagne BOB 2015-2016, ils représentaient encore 2,5% des conducteurs contrôlés.

Le pourcentage de tests positifs atteint cette année un niveau plancher dans les 3 Régions, même si à Bruxelles, ce résultat

avait déjà été atteint l'an dernier.

Les conducteurs prennent de plus en plus conscience des dangers que comporte la conduite sous l'influence de l'alcool. De manière générale, plus le nombre de contrôles augmente, moins on enregistre de personnes en état d'ébriété au volant. En dépit de cette note positive, on ne peut toutefois ignorer le lien entre les accidents et les conducteurs sous l'influence de l'alcool. Même s'il y a toujours davantage de tests et moins de conducteurs sous influence de l'alcool, nous ne devons pas perdre de vue qu'un accident corporel sur 7 est dû à l'alcool. Les nuits de week-end, il s'agit même de près de 1 accident corporel sur 2. Il faut donc poursuivre les efforts en matière de sensibilisation et répression afin d'induire un changement de comportement chez tous les conducteurs. En outre, il convient de ne pas négliger l'influence des réseaux sociaux sur lesquels les usagers de la route signalent la présence de contrôles de police. C'est la raison pour laquelle les services de police ont aussi mis en place des dispositifs de plus petite envergure, mais mobiles. De la sorte, la probabilité de se faire contrôler augmente. Les résultats de la campagne BOB hiver 2016-2017 sont disponibles sur notre site internet: www.statistiquescirculation.policefederales.be

	Nombre de tests effectués	Nombre de tests positifs (entre 0,5 et 0,8 ‰)	%	Nombre de tests positifs (> 0,8 ‰)	%	Nombre total de tests positifs	%
2016-2017	450.903	3203	1,6	7002	0,7	10.205	2,3
2015-2016	409.163	3124	0,8	6940	1,7	10.064	2,5

Tableau: taux de conducteurs positifs par moment.

	2015-2016	2016-2017
Conducteurs positifs semaine jour	1,32%	1,14%
Conducteurs positifs semaine nuit	6,73%	5,75%
Conducteurs positifs VV-E jour	2,03%	1,98%
Conducteurs positifs VV-E nuit	5,37%	5,16%

Région	Nombre de tests effectués	Pourcentage de tests positifs	Nombre de tests par 100.000 habitants
Région wallonne	122 075	2,8%	3401
Région de Bruxelles-Capitale	36.739	2,8%	3126
Région flamande	292 089	2%	4532



Même avec un kit mains libres, un conducteur regarde 2x moins les signaux

Même en utilisant un kit mains libres, un conducteur qui téléphone au volant regarde deux fois moins les signaux routiers au cours de son trajet. Il porte aussi nettement moins d'attention aux autres usagers de la route. Téléphoner au volant incite par ailleurs les automobilistes à rester, sans s'en rendre compte, sur la bande du milieu. Tels sont quelques-uns des résultats d'un test que l'IBSR a réalisé à l'aide de lunettes révolutionnaires enregistrant tous les mouvements des yeux pendant une conversation téléphonique.

Etude expérimentale

L'IBSR et la société Profacts ont réalisé une étude expérimentale dont l'objectif était de savoir dans quelle mesure les conducteurs sont distraits lorsqu'ils téléphonent au volant avec un kit mains libres. Les voitures actuelles sont de plus en plus équipées de tels kits et bon nombre de conducteurs les utilisent (très) souvent. Ainsi, une étude de l'IBSR a récemment montré que 40% des Belges ont téléphoné avec un kit mains libres au cours de l'année écoulée.

Les volontaires devaient parcourir un trajet de plus de 25 km sur l'E17. Ils ont reçu un appel soit à l'aller soit sur le chemin du retour. A l'aide de lunettes expérimentales, les chercheurs ont analysé ce que le sujet regardait dans les deux situations. D'autres effets tels la position sur la route ont également été analysés.

Les signaux routiers ? Euh, quels signaux ?

Les aspects les plus marquants concernent l'environnement routier. Ainsi, les volontaires étaient moins attentifs à certains aspects pertinents dans la circulation tels que les autres usagers et les signaux routiers. Ils regardaient 44% moins les panneaux et 28% moins les autres véhicules lorsqu'ils répondaient à l'appel que lorsqu'ils n'étaient pas en conversation téléphonique.

Les rétroviseurs également «ouliés»

De plus, les personnes testées regardaient moins souvent et moins longtemps dans leur rétroviseur de gauche et roulaient plus sur la bande du milieu. Téléphoner avec un kit mains libres influe donc grandement sur notre comportement au volant et peut expliquer en partie pourquoi tant de conducteurs «oublient» de se remettre sur la première bande.

3 volontaires loupent la sortie d'autoroute !

Si les chercheurs n'ont pas constaté d'impact majeur sur la vitesse des conducteurs, une personne a néanmoins été flashée au cours du test et 3 autres ont raté la sortie qu'elles devaient emprunter alors qu'elles étaient en pleine conversation téléphonique.

Conclusion

Autant que l'objet «portable» en lui-même, c'est l'effet distrayant de la communi-

cation téléphonique sur le conducteur qui provoque une diminution de ses performances. Même avec un kit mains libres, la conversation téléphonique accapare la concentration. L'homme n'étant pas capable de traiter plus d'une information à la fois, parler au téléphone, même si la conversation est banale, diminue considérablement le niveau d'attention accordé à la conduite: l'automobiliste regarde moins dans les rétroviseurs, mémorise mal les panneaux de signalisation, n'occupe pas la place qu'il devrait, etc.



Bref, la conversation téléphonique crée une sorte de bulle qui sépare totalement certains conducteurs de leur environnement, ce qui leur fait commettre des erreurs importantes telles que rater une sortie d'autoroute par exemple. C'est pourquoi il est nécessaire de continuer à insister sur les dangers occasionnés par l'usage du GSM au volant, même avec un kit mains libres. A choisir, il vaut évidemment mieux respecter la loi, mais le conducteur doit être conscient que c'est surtout la conversation téléphonique qui est l'élément perturbateur, même avec un système mains libres.

Benoît GODART

Des drones utilisés pour constater les accidents

Deux drones ultramodernes de l'IBSR peuvent dorénavant être utilisés par la Police fédérale de la route sur les lieux des accidents ayant lieu sur autoroute. Ces drones veilleront à ce que la scène de l'accident soit plus vite examinée en vue de dégager l'autoroute dans des délais beaucoup plus convenables. Cela réduira par la même occasion le risque de «suraccident» dans les deux directions.

Photogrammétrie

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la police fédérale de la route d'Anvers dispose d'un team accidents de la circulation «photogrammétrie». Depuis lors, ce team spécialisé intervient régulièrement dans le cadre de la constatation d'accidents graves de la circulation sur le réseau autoroutier au sein de la province d'Anvers, ainsi qu'en dehors de celle-ci à titre exceptionnel. Les membres de cette équipe ont recours à la photogrammétrie 2D et depuis peu, également à la photogrammétrie 3D.

Le recours à la photogrammétrie vise les principaux objectifs suivants :

- traitement plus rapide des constatations policières lors d'accidents de la circulation ;
- réalisation de constatations de grande qualité en déterminant de manière minutieuse et au centimètre près les positions des véhicules et des traces. Cela

permet de contrôler et de reproduire les constatations à tout moment.

De la photogrammétrie 2D à la photogrammétrie 3D

S'il était à l'époque une véritable révolution, le recours à la photogrammétrie 2D n'est possible qu'aux endroits ne présentant pas de dénivelé important. La photogrammétrie 2D ne tient en effet pas compte de la troisième dimension, à savoir la hauteur. Cela ne pose généralement pas problème car la plupart des traces d'accidents de la circulation se trouvent sur la chaussée (surface plate). En cas de dénivelé, l'on utilise, pour ce qui est de la photogrammétrie 2D, un appareil de mesure spécial («totalstation») afin de mesurer les traces mais cela ne permet pas une restitution photogrammétrique complète.

En revanche, la photogrammétrie 3D permet d'effectuer cette mesure à la perfection.

Le recours à la photogrammétrie 3D offre les avantages suivants :

- les constatations peuvent être effectuées en dehors de la chaussée ;
- des photos peuvent être prises sans remorquage des véhicules ;
- des points de mesure ne sont plus nécessaires (gain de temps sur le terrain) ;
- plus aucune mesure ne doit être effectuée sur le terrain car nous utilisons une mesure de référence fixe connue (gain de temps sur le terrain) ;
- le traitement ultérieur des constatations est bien plus rapide grâce à l'automatisation de certains processus.

Pourquoi des drones ?

Dès lors que les grands sites d'accidents sur les autoroutes s'étendent souvent plusieurs centaines de mètres et que le traitement à l'aide de la photogrammétrie 3D nécessite plusieurs photos, il est nécessaire d'avoir une vue en hauteur.

Nous n'avons qu'une seule chance d'effectuer des relevés sur le lieu d'un accident. Une fois les débris retirés et les véhicules remorqués, toutes les informations essentielles ont disparu. Il importe également de dégager l'autoroute le plus rapidement possible, notamment pour éviter d'autres accidents en queue d'embouteillage mais aussi dans le sens de circulation opposé. Les dommages économiques et écologiques causés par de longs temps d'attente nécessitent également une intervention rapide. Un «drone» se prête particulièrement bien à ce genre de situation et la police constate également que la photogrammétrie 3D est utilisée de manière presque standard en combinaison avec cet engin.

En utilisant des drones, la police pourra, une fois sur place, survoler l'ensemble du site en quelques minutes seulement et tout relever sans devoir effectuer aucune autre mesure. La police ne doit par ailleurs plus attendre que l'ensemble des véhicules aient été remorqués et peut enregistrer en une seule fois toutes les traces en dehors de la chaussée. Par rapport à la photogrammétrie 2D, l'utilisation d'un drone et de la photogrammétrie 3D permet dans de nombreux cas de réduire fortement le temps nécessaire pour effectuer les relevés sur l'ensemble du site de l'accident.

En cas d'impossibilité de mettre en œuvre un drone selon les principes précités (ex. : mauvais temps, tunnels bas, problème technique...), l'on peut toujours recourir à la méthode classique, par exemple en utilisant le véhicule de photogrammétrie muni d'une caméra placée sur un poteau télescopique.

Les drones utiles aussi pour les études d'accidentologie

Pour bien comprendre les principales causes des accidents et surtout comment on peut les éviter, il est indispensable de mener des études d'accidentologie. A cet effet, les drones peuvent fournir des informations pertinentes et précises sur la scène d'accident. Au cours des années, l'IBSR a acquis une certaine expertise concernant les études d'accidentologie. Les chercheurs de l'IBSR ont entre autres participé à des études en France et suivi de près ce qui se passe en Allemagne, pays pionnier en la matière. L'IBSR fait par ailleurs partie du consortium IGLAD qui rassemble des données et connaissances en matière d'accidentologie. A l'heure actuelle, il n'existe toutefois pas encore de réglementation concernant l'accidentologie. Nous espérons toutefois trouver au plus vite une solution afin de démarrer au plus vite les études.

Benoît GODART



Profil des conducteurs fantômes

En moyenne, on recense chaque année une quinzaine d'accidents avec un conducteur fantôme sur autoroute. S'ils ne sont pas nombreux, ils sont par contre 10 fois plus mortels que l'ensemble des accidents sur autoroute. Alcool, erreur d'attention ou volonté de suicide sont souvent à la base de tels accidents. Une nouvelle analyse statistique de l'IBSR dresse le profil des conducteurs qui prennent l'autoroute à contresens.

Des accidents très graves

Les accidents impliquant un conducteur fantôme représentent seulement 0,4% de la totalité des accidents corporels sur autoroute, mais entraînent 3,7% des tués. Ces accidents sont donc 10 fois plus graves que l'ensemble des accidents corporels sur autoroute.

Au cours des 10 dernières années, nous avons déploré 327 victimes au total dans les 143 accidents impliquant un conducteur fantôme dont 45 tués et 282 blessés. Dans un accident sur 6, le conducteur fantôme décède.

La nuit, surtout le week-end

38% des accidents corporels impliquant un conducteur fantôme ont lieu la nuit et principalement les nuits de week-end (24% de tous les accidents corporels impliquant un conducteur fantôme). C'est proportionnellement plus que ce que nous observons au niveau de l'ensemble des

accidents corporels sur autoroute puisque seulement 22% d'entre eux se produisent la nuit.

Les conducteurs de plus de 65 ans surreprésentés

Plus d'un conducteur fantôme sur 5 (21%) impliqué dans un accident a plus de 65 ans, alors que les seniors ne sont représentés que dans 4% de l'ensemble des accidents sur autoroute. La conduite à

contresens est donc beaucoup plus fréquente chez les seniors que chez les plus jeunes. Mais en chiffres absolus, c'est chez les 25-49 ans que l'on compte le plus de conducteurs fantômes.

L'alcool dans au moins un cas sur 4

Dans pratiquement un cas sur 4 (23%), le conducteur fantôme était sous l'influence de l'alcool au moment de l'accident. C'est quasi 2,5 fois plus que pour l'ensemble des accidents corporels sur

autoroute (10%). Il s'agit probablement d'une sous-estimation de la réalité car seulement la moitié des conducteurs fantômes subissent un éthylotest. Certaines études menées à l'étranger montre que la moitié des conducteurs fantômes sont sous l'emprise de l'alcool au moment de l'accident.

La moitié fait demi-tour sur l'autoroute

Rouler à contresens arrive plus fréquemment lorsque la visibilité est réduite, surtout en automne et en hiver, ainsi que la nuit.

Il ressort d'une étude néerlandaise que seule la moitié des conducteurs fantômes roulent à contresens à partir d'une sortie d'autoroute. Les autres font demi-tour (ou marche arrière, par exemple) alors qu'ils se trouvent déjà sur l'autoroute. Cela limite évidemment l'efficacité des moyens de sécurisation des bretelles d'accès.

Age des conducteurs impliqués dans un accident corporel sur autoroute

	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65+ ans	Total
Conducteurs fantômes impliqués dans un accident corporels sur autoroute	12%	44%	23%	21%	100%
Tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel sur autoroute	16%	52%	27%	4%	100%



Profil du conducteur fantôme

On relève 3 grandes catégories de conducteurs fantômes qui roulent à contresens:

- sous l'emprise de l'alcool, de drogues et/ou de médicaments;
- involontairement, à la suite d'une erreur d'attention ou d'une distraction. La perte des repères, les difficultés d'orientation, les réflexes acquis en un temps où il n'y avait pas de chaussées séparées, etc. sont autant de facteurs qui peuvent jouer un rôle. Assez paradoxalement, un trafic peu dense peut également contribuer à la perte des repères.
- délibérément, que ce soit par pur défi, dans le cadre d'un pari ou pour se suicider.

Que faire face à un conducteur fantôme ?

- Ralentissez tout en serrant votre droite quitte à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence. Les études montrent en effet que les conducteurs fantômes ont une forte propension à rouler à droite (donc, sur la bande de gauche pour vous).
- Faites éventuellement des appels de phares lorsque vous croisez le conducteur fantôme et seulement à ce moment pour ne pas le faire paniquer.
- Prévenez le plus vite possible les services de police.

Que faire si vous prenez l'autoroute à contresens?

- Ralentissez et allumez vos feux de croisement et vos feux de détresse. En aucun cas, vous ne devez accélérer pour tenter de gagner au plus vite la prochaine bretelle d'accès.
- Si aucun véhicule n'arrive en face, dirigez-vous vers la bande d'arrêt d'urgence et arrêtez-vous. Dans le cas contraire, serrez le plus possible votre droite pour que ce véhicule puisse faire une manœuvre d'évitement (par sa droite).
- Prévenez immédiatement les services de police. Elles vous aideront à vous remettre dans le sens de la marche.

Benoit GODART

Un conducteur sur 4 a eu un gros problème technique ces trois dernières années

Afin d'en savoir plus sur la manière dont les Belges perçoivent l'état technique de leur véhicule, l'IBSR a réalisé une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population. Voici les principaux résultats de cette enquête, ainsi que quelques conseils concernant les principaux éléments de sécurité des véhicules.

Depuis de nombreuses années, d'énormes progrès ont été réalisés dans le domaine de la sécurité des véhicules. Cette évolution permanente a certainement joué un rôle important dans la réduction de l'insécurité routière au cours des dernières décennies.

Néanmoins, ces progrès n'empêchent pas certains conducteurs de rouler dans un véhicule dont la sécurité laisse à désirer. Certains conducteurs circulent, par exemple, avec un seul phare. D'autres attendent la toute dernière minute avant de remplacer des pneus parfois usés jusqu'à la corde. Bref, pas assez conscients du fait que le mauvais état du véhicule peut représenter une cause, au moins concomitante, d'accidents, certains automobilistes sont peu enclins à engager des frais et ont souvent tendance à postposer le remplacement des pièces usées qu'ils considèrent comme un «achat forcé».

Enquête de l'IBSR

Afin d'en savoir un peu plus sur la manière dont les Belges perçoivent l'état technique de leur véhicule, l'IBSR a réalisé une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population disposant d'une voiture. En voici les principaux résultats.

Entretien hivernal

Presqu'une personne interrogée sur 4 (24%) a l'intention de faire un entretien spécial à l'occasion de l'hiver et 13% l'ont déjà fait au moment où le sondage a été réalisé, soit avant la semaine du 13 au 20 octobre. Bref, plus d'un conducteur sur 3 (37%) pense chaque année à faire un entretien spécial hiver. Des actions comme celles d'aujourd'hui visent à convaincre un nombre encore plus important de conducteurs de suivre cet exemple.

Les pneus

43% des conducteurs achètent de nouveaux pneus quand leur garagiste le leur conseille et 52% prennent eux-mêmes l'initiative d'en changer lorsqu'ils remarquent un défaut. Bref, une importante proportion de Belges est conscient de leur importance. Par contre, un conducteur sur 20 (5%) attend le feu rouge du contrôle technique ou une crevaison pour en changer.

Les pneus hiver peuvent être utiles dans des conditions hivernales extrêmes à condition que leur utilisation n'incite pas les conducteurs à prendre davantage de risques. L'enquête réalisée par l'IBSR montre qu'un peu moins de la moitié des Belges équipent leur voiture de pneus hiver.

Ceux-ci ont logiquement plus de succès au sud du pays qu'en Flandre: 60% des Wallons les utilisent contre 40% des Flamands. Le chiffre probablement le plus étonnant de cette enquête est qu'un conducteur sur 3 qui équipent son véhicule de pneus hiver fait lui-même le changement ! A noter aussi qu'un conducteur sur 100 roule toute l'année avec des pneus hiver, avec les conséquences néfastes que cela peut entraîner pour la sécurité.

Enfin, pour ce qui est de la pression des pneus, les résultats sont plutôt préoccupants: 21% des conducteurs seulement la vérifient tous les mois, selon le conseil donné par les professionnels. A noter que les Wallons (30%) sont meilleurs élèves que les Flamands (16%). Une personne sur 4 (24%) ne le fait que quand les pneus sont dégonflés et une sur 8 (12%) ne le fait... jamais !

Etat technique du véhicule

Un conducteur sur 4 (26%) a rencontré au moins un important problème technique au cours des trois dernières années. Les pièces qui posent le plus de problèmes sont, dans l'ordre, les freins, la batterie et les pneus. Point positif de cette enquête: l'immense majorité des conducteurs

(93%) estiment que l'état technique de leur véhicule est important ou très important. Les différentes actions de sensibilisation menées dans le passé semblent donc porter leurs fruits. Les jeunes conducteurs semblent toutefois moins préoccupés que leurs aînés par l'état de leur véhicule. Pourtant, un véhicule en bon état revêt une grande importance pour la sécurité de ses occupants, mais aussi pour celle des autres usagers de la route.

Voilà pourquoi, à la veille de l'hiver, l'IBSR et TRAXIO ont tenu à lancer une action destinée à attirer l'attention des conducteurs sur les principaux éléments de la sécurité active des véhicules.

Principaux éléments

de la sécurité des véhicules

Les freins

Probablement l'équipement de sécurité le plus important du véhicule, le système de freinage nécessite une visite de contrôle et un entretien réguliers afin de garantir une sécurité optimale. Souvent, les conducteurs partent du principe que, lorsqu'ils enfoncent la pédale de frein, le véhicule va freiner comme prévu. Ce n'est pas toujours le cas.

Constamment attaqués par l'humidité, le sel, la poussière et les autres impuretés, les freins peuvent présenter certaines déficiences s'ils ne sont pas contrôlés tous les 10.000 à 20.000 km, en fonction des conditions de conduite (ville, autoroute...). En effet, des freins usés augmentent les distances de freinage, avec les conséquences que l'on peut imaginer.

Les pneus

La surface de contact entre la voiture et le sol équivaut à quatre fois celle d'une carte postale. Cette petite superficie doit assurer une tenue de route et une adhérence idéales par tous les temps. Il s'agit d'une garantie essentielle de sécurité. D'ailleurs, si la réglementation n'exige qu'une profondeur minimale des rainures de 1,6 mm, il est vivement conseillé de remplacer les pneus dès qu'elle n'atteint plus que 3 mm. En effet, les pneus dont la profondeur de sculpture est de 3 mm (38% de la profondeur d'origine) drainent environ 75% d'eau en moins que les pneus neufs. Pourtant, selon des chiffres publiés par Pneuband, environ 400.000 voitures circulent en Belgique avec une profondeur de moins de 1,6 mm.

Trois grands dangers guettent le conducteur d'un véhicule dont les pneus sont usés:

- L'aquaplanage: il se produit dès lors que les roues d'un véhicule en mouvement perdent le contact avec le revêtement en raison de la couche d'eau qui s'est formée entre les roues et le sol. Les roues «flottent», ce qui rend le véhicule incontrôlable. Plus la vitesse est élevée et l'usure du pneu importante, plus le danger est grand de perdre le contact avec le sol.
- Le freinage d'urgence: les roues bloquées, les pneus n'accrochent plus à la route, mais glissent, avec, pour conséquence, une augmentation de la distance de freinage.
- La perte de contrôle en courbe: avec des pneus usés, surtout à l'arrière, la diminution de l'adhérence transversale peut entraîner une déviation de la trajectoire, voire une perte de contrôle du véhicule.

A cela s'ajoutent toute une série de déficiences telles que les problèmes de parallélisme, les diverses formes de détériorations (hernies, coupures, déformation de la bande de roulement...), une mauvaise pression, etc. qui peuvent compromettre la sécurité, et provoquer, dans le pire des cas, l'éclatement du pneu. Notons que plus les températures extérieures sont basses, plus la pression des pneus diminue. Par exemple, si la pression d'un pneu est de 2 bar à 20 °C, elle sera de 1,8 bar à 0°C. Lorsque vous vérifiez la pression de vos pneus, pensez-y.

Les amortisseurs

En dépit du rôle prépondérant que jouent les amortisseurs dans la sécurité d'une



voiture, peu de conducteurs savent à quoi ils servent vraiment. Pourtant, leur fonction est primordiale car ils permettent de maintenir les roues en contact quasi permanent avec le sol, en amortissant les inégalités de la chaussée. Ceci est évidemment d'une importance vitale dans les virages, en cas de manœuvres et de freinage brusque.

Les amortisseurs s'usent progressivement et les conducteurs s'y habituent et s'adaptent inconsciemment. Pire même, certains sont persuadés que la suspension se bonifie après qu'ils aient roulé pendant un certain temps car la voiture leur paraît plus souple. Rien n'est évidemment moins vrai. Ainsi, à une vitesse de 50 km/h, des amortisseurs à moitié usés accroissent la distance de freinage de 2,6 m par temps sec et de 6 m par temps de pluie ou avec l'ABS. Ils augmentent, de surcroît, le risque d'aquaplanage de 15% et diminuent la stabilité dans les virages de plus de 10%. Enfin, les amortisseurs ont un impact non négligeable sur les autres pièces: des amortisseurs à moitié usés augmentent, par exemple, l'usure des pneus de 25%. Ils peuvent aussi être à l'origine d'une mauvaise visibilité, d'un éclairage irrégulier et une cause d'éblouissement pour les autres usagers.



Les essuie-glaces

Le rôle essentiel des essuie-glaces est évident, surtout dans un pays comme la Belgique où il pleut, en moyenne, plus de 200 jours par an. Vérifier l'état des balais est un geste simple à faire régulièrement pour s'assurer une meilleure visibilité. S'ils font du bruit ou si des stries ou des zones non-essuyées apparaissent sur le pare-brise, les balais doivent être changés. Le caoutchouc des balais peut se détériorer pour diverses raisons lorsque la température extérieure est très élevée, mais aussi sous l'action du gel et de la pollution.

Il est également important de nettoyer le pare-brise, les vitres et les rétroviseurs car, lorsque ceux-ci sont sales, ils diminuent la visibilité de 30 %. Il convient, par ailleurs, de remplir le réservoir du lave-glace et, en hiver, d'y mettre un antigel spécial.

Les feux

Quand on circule en voiture, il est évidemment vital de voir et d'être vu à temps et en toutes circonstances. 90 % des informations nécessaires à la conduite sont, en effet, visuelles. Pourtant, 1 véhicule sur 5 échoue au contrôle technique en raison d'un éclairage problématique !

Or, la nuit, nos yeux n'atteignent qu'un

vingtième de leur acuité normale. Seuls des phares en bon état et correctement réglés permettent dès lors au conducteur de repérer à l'avance les dangers et de réagir à temps. Ils favorisent, en outre, une conduite détendue et moins fatigante. Bref, ils profitent, avant tout, au conducteur lui-même.

En revanche, des feux déréglés vers le bas diminuent l'efficacité de l'éclairage; déréglés vers le haut, ils augmentent l'éblouissement des conducteurs venant en sens inverse ! Il est donc indispensable de confier régulièrement le contrôle des feux de son véhicule à un spécialiste.

Autres éléments

La panne la plus fréquente concerne la batterie. Faites-la vérifier régulièrement pour éviter les mauvaises surprises lors d'un coup de froid. N'utilisez jamais d'eau chaude pour dégivrer une vitre, veillez à avoir suffisamment de liquide de lave-glace adapté aux basses températures.

Action «Pour un hiver sans soucis»

Fin octobre, TRAXIO et l'IBSR avaient lancé la campagne WINTERCHECK organisée en partenariat avec l'IBSR. Un site Internet avait été spécialement créé pour l'action: www.mywintercheck.be. Outre quelques conseils pour passer un hiver sans soucis, une info-graphie permettait aux conducteurs de visualiser les points à vérifier sur le véhicule. Cette action a aussi été relayée via les réseaux sociaux.

Benoît GODART

Démarrer la saison cycliste en toute sérénité

La saison a débuté chez les cyclistes professionnels. Bon nombre de cyclotouristes leur ont emboité le pas. L'occasion pour l'IBSR de dresser une liste de conseils pratiques et de recommandations.

Le printemps est la période par excellence où de grands groupes de cyclotouristes font leur balade hebdomadaire. Les règles de circulation ne sont toutefois pas si claires pour tous les usagers. Le respect mutuel et la courtoisie sont essentiels.

10 conseils pour faire du vélo en sécurité

1. Avertissez vos compagnons de route en cas d'obstacles sur la route (voitures stationnées, poteaux, dos d'âne, trous dans la route). Vous ne voyez pas toujours les dangers au beau milieu d'un groupe de cyclistes.
2. Prévenez à temps les autres usagers que vous voulez tourner en tendant le bras. Gardez une distance suffisante entre les autres cyclistes et vous lorsque vous les dé-passez.
3. Si vous utilisez une application, tel un GPS, pour mesurer vos prestations, configurez-la avant de prendre la route. Ne commencez pas à jouer avec votre écran pendant que vous roulez.
4. Portez un casque. Si vous comptez rouler à vélo dans le noir, veillez à ce que votre éclairage fonctionne parfaitement.
5. Ecouter de la musique à vélo est déconseillé. Il est crucial que vous enten-

Que dit le code de la route sur les cyclistes en groupe (art. 43) ?

Qu'est-ce qu'un groupe de cyclistes ?

Un groupe de cyclistes est composé d'au moins 15 cyclistes.

Quelques règles de base pour un groupe de cyclistes :

- Les pistes cyclables ne sont pas obligatoires.
- Rouler à deux de front est autorisé pour autant que l'on reste groupé.
- Si la chaussée est divisée en bandes de circulation, les cyclistes ne peuvent emprunter que la bande de droite.
- Si la chaussée n'est pas divisée en bandes de circulation, les cyclistes ne peuvent circuler sur plus de la moitié de la chaussée.

Groupe de 15 à 50 cyclistes

- 2 capitaines de route sont autorisés

diez bien les éventuels signaux et avertissements des autres cyclistes.

6. Modérez votre consommation d'alcool durant votre balade. Le taux d'alcool légal pour les cyclistes est le même que pour les automobilistes : 0,5‰.
7. Adoptez une conduite défensive, surtout à l'approche de voies prioritaires. Anticipez les erreurs et les fautes d'inattention des automobilistes.
8. Ne slalomez jamais entre les barrières à un passage à niveau et respectez les feux de signalisation.

- 1 ou 2 voitures d'escorte sont autorisées

Groupe de 51 à 150 cyclistes

- 2 voitures d'escorte sont obligatoires
- Au moins 2 capitaines de route sont obligatoires

Qu'est-ce qu'un capitaine de route et que peut-il faire ?

Un capitaine doit être âgé de 21 ans au moins et porter au bras gauche un brassard aux couleurs nationales portant la mention «capitaine de route».

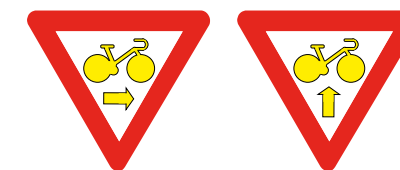
Il peut immobiliser la circulation aux carrefours sans feux de signalisation s'il utilise un disque avec le signal routier C3.



Ce panneau doit être placé de façon bien visible sur le toit de la voiture d'escorte. Les voitures d'escorte doivent précéder ou suivre le groupe à une distance approximative de

30 mètres. S'il n'y a qu'une seule voiture d'escorte, celle-ci doit suivre le groupe.

9. Continuer tout droit ou tourner à droite alors que le feu est rouge ne peut se faire qu'en présence de ces signaux.



Les cyclistes doivent céder le passage à tous les autres usagers circulant sur la voie publique.

10. Assurez-vous que votre vélo soit techniquement en ordre, surtout les freins.

Stef WILLEMS



Vélos électriques : 510 victimes en 2015

Le vélo électrique a le vent en poupe. L'an dernier, quasi un Belge sur 10 en a utilisé un. Pour la première fois cette année, il est possible d'avoir des statistiques concernant les accidents impliquant ce type d'engin. Via Secura publie une analyse de ces chiffres.

En 2015, nous avons déploré au total 510 victimes qui se sont déplacées sur un vélo élec-trique, soit 5% du nombre total de victimes à vélo enregistrées (9.320). De plus, 517 accidents corporels impliquant un vélo électrique ont été recensés.

Si nous examinons les caractéristiques des victimes, nous remarquons qu'il s'agit essentiellement de femmes (58%) et de personnes de plus de 65 ans (42%). Ces groupes sont aussi nettement plus représentés dans des accidents impliquant un vélo électrique que dans des accidents avec un vélo ordinaire : les femmes représentant seulement 37% et les plus de 65 ans seulement 13% du nombre total de victimes dans ce type d'accident. Pour ce qui est de la gravité, nous déplorons 14 tués, 80 blessés graves et 416 blessés légers. Les blessures des victimes se déplaçant sur un vélo électrique sont plus graves que celles des victimes circulant sur un vélo ordinaire. Ceci est peut-être dû à l'âge moyen plus élevé des utilisateurs de vélos électriques.

En effet, un peu plus de la moitié du nombre total de tués et de blessés graves utilisant un vélo électrique ont plus de 65 ans (53%), ce groupe ne représente que 38% du nombre de blessés légers. Ceci confirme que les personnes âgées sont davantage vulnérables dans la circulation (même constat pour les utilisateurs de vélos ordinaires).

Nombre et proportion de victimes de la route en fonction des caractéristiques de la victime, 2015

%	Vélo électrique		Vélo non-électrique	
Hommes	218	43%	5519	63%
Femmes	291	58%	3221	37%
0-14	4	1%	937	11%
15-24	19	4%	1921	22%
25-34	29	6%	1256	14%
35-44	40	8%	1102	13%
45-54	91	18%	1311	15%
55-64	119	24%	1079	12%
65-74	109	22%	670	8%
75+	99	20%	455	5%
Décédés 30 jours	14	3%	69	1%
Blessés graves	80	16%	830	9%
Blessés légers	416	82%	7911	90%
Total victimes	510	100%	8810	100%

Source: SPF Economie, DG Statistiek; Infographie: IBSR

Lieu des accidents

Les accidents impliquant des vélos électriques ont presque exclusivement été enregistrés en Flandre (97% des victimes). C'est également dans cette Région que l'on observe la plus grande part de victimes parmi les utilisateurs de vélos ordinaires, même si la proportion est bien plus faible (85%). De toutes les provinces, c'est à Anvers que l'on déplore le plus de victimes circulant sur un vélo électrique (27%). Viennent ensuite la Flandre-Orientale (23%) et la Flandre-Occidentale (22%).

Concernant le type de route, les accidents impliquant des vélos électriques ont essentiellement lieu en et hors agglomération (63%), hors carrefours (53%) et sur des routes avec une limitation de vitesse entre

Nombre et proportion de victimes de la route en fonction de la Région/province (2015)

%	Vélo électrique		Vélo non-électrique	
Région bruxelloise	9	2%	586	7%
Région flamande	494	97%	7530	85%
Région wallonne	7	1%	694	8%
Anvers	138	27%	2263	26%
Limbourg	75	15%	691	8%
Flandre-Orientale	118	23%	2144	24%
Brabant flamand	53	10%	840	10%
Flandre-Occidentale	110	22%	1592	18%
Brabant Wallon	1	0%	88	1%
Hainaut	3	1%	203	2%
Liège	3	1%	270	3%
Luxembourg	0	0%	47	1%
Namur	0	0%	86	1%
Belgique	510	100%	8810	100%

Source: SPF Economie, DG Statistiek; Infographie: IBSR

31 et 50 km/h (60%). Par rapport aux vélos ordinaires, nous constatons qu'il y a un peu plus d'accidents avec vélo électrique hors agglomération (37% contre 25%) et sur les routes avec une limitation de vitesse entre 51 et 70 km/h (27% contre 16%). Ceci peut-être s'expliquer par le fait que les déplacements sur un vélo électrique sont plus longs et que plus de kilomètres sont parcourus hors agglomération entre les villes et les villages.

Nombre et proportion de victimes de la route en fonction du type de route, 2015

%	Vélo électrique		Vélo non-électrique	
En agglomération	304	63%	6289	75%
Hors agglomération	180	37%	2146	25%
Dans des carrefours	250	47%	4143	43%
Hors carrefour	283	53%	5567	57%
30 km/h ou moins	37	8%	925	12%
31-50 km/h	284	60%	5261	67%
51-70 km/h	131	27%	1250	16%
71-90 km/h	25	5%	420	5%

Source: SPF Economie, DG Statistiek; Infographie: IBSR



Nombre et proportion de victimes de la route en fonction du type de piste cyclable, 2015

%	Vélo électrique		Vélo non-électrique	
Piste unidirectionnelle	150	32%	2093	27%
Pas sur une piste cyclable	194	42%	4304	55%
Piste bidirectionnelle; le cycliste roule dans le sens normal	78	17%	970	12%
Piste bidirectionnelle; le cycliste roule dans le sens contraire	42	9%	493	6%

Source: SPF Economie, DG Statistiek; Infographie: IBSR

Au moment de l'accident, 42% des utilisateurs de vélos électriques ne se trouvaient pas sur une piste cyclable, 32% se trouvaient sur une piste cyclable à sens unique et 26% sur une piste cyclable à deux sens. La part d'utilisateurs de vélos ordinaires qui ne se trouvait pas sur une piste cyclable au moment de l'accident est encore plus élevée (55%).

Moment des accidents

17% des accidents avec un vélo électrique ont été enregistrés pendant le week-end, ce qui est à peu près semblable aux accidents impliquant un vélo non-électrique (20%).

Nombre et part des victimes de la route en fonction du jour de la semaine, 2015

%	Vélo électrique		Vélo non-électrique	
Lundi	81	16%	1345	15%
Mardi	73	14%	1386	16%
Mercredi	81	16%	1472	17%
Jeudi	93	18%	1507	17%
Vendredi	93	18%	1341	15%
Samedi	53	10%	867	10%
Dimanche	36	7%	892	10%

Source: SPF Economie, DG Statistiek; Infographie: IBSR

Type d'accident

En ce qui concerne le type d'accident, il y a peu de différences entre vélos électriques et vélos non-électriques. La plupart des accidents recensés ont lieu entre deux usagers qui se heurtent de côté (60%) ou de manière frontale (15%). Dans 13% des cas, il n'y avait aucun "opposant" mais c'est une importante sous-estimation de la réalité car tous les accidents unilatéraux ne sont pas comptabilisés, loin s'en faut.

Nombre et proportion de victimes de la route en fonction du type de collision, 2015

%	Vélo électrique		Vélo non-électrique	
Un conducteur, pas d'obstacle	42	9%	455	6%
Un usager contre un obstacle hors de la chaussée	10	2%	141	2%
Un usager contre un obstacle sur la chaussée	9	2%	257	3%
Collision frontale (ou lors d'un croisement)	70	15%	1373	17%
Collision en chaîne (4 conducteurs ou plus)		0%	7	0%
Collision par l'arrière (ou de côté)	46	10%	942	12%
Collision de côté	285	60%	4658	57%
Avec un piéton	15	3%	333	4%

Source: SPF Economie, DG Statistiek; Infographie: IBSR

Benoît GODART
Annelies SCHOETERS



RoadSafety@Work

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

IBSR
ROADSAFETY@WORK

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

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

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

Intéressé par cette offre ?

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

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

www.ibsr.be

LES CYCLISTES ET LE CODE



IBSR

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