



Alcool au volant: les bonnes pratiques à l'étranger

- ✓ Ce qu'il faut savoir sur les «dashcams»
- ✓ Impact de la météo sur la sécurité routière
- ✓ Rappel des règles dans les ronds-points

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.	
STATISTIQUES	8
8 Selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'IBSR, le nombre de tués a légèrement baissé dans notre pays en 2014, atteignant un nouveau plancher historique.	
INFRASTRUCTURE	11
11 Le fait d'éteindre l'éclairage public à certaines heures permet de réduire la consommation d'énergie des communes. Mais qu'en est-il de l'impact sur la sécurité routière ?	
ÉQUIPEMENT	12
12 De nombreux conducteurs ont équipé leur véhicule d'une caméra embarquée. Que faut-il en penser ? Quelles sont les règles à respecter ?	
LÉGISLATION	14
14 Petit rappel des règles en vigueur dans les ronds-points.	
16 Chaque année, plus de 8000 accidents corporels impliquent un véhicule percuté par l'arrière ! L'une des causes de ce type d'accident est le non-respect de la distance de sécurité.	
POLITIQUE PÉNALE	18
18 Résumé d'un rapport de l'IBSR sur les objectifs, le fonctionnement et les effets du permis à points.	
CONDITIONS DE CIRCULATION	22
22 Outre le suivi de l'évolution des statistiques, le rôle de l'IBSR est d'expliquer les tendances observées. Une étude s'est penchée sur l'impact de la météo sur l'accidentalité.	
COMPORTEMENT	25
25 Alcool au volant: l'IBSR a identifié des mesures qui ont déjà fait leurs preuves à l'étranger et pourraient être appliquées dans notre pays.	
USAGERS	28
28 L'IBSR a réalisé une mesure de la vitesse pratiquée par les deux-roues motorisés en Belgique et a observé la manière dont ils circulent entre les files.	

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

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

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

Ont collaboré à ce numéro: Emmanuelle DUPONT, Nathalie FOCANT, Benoît GODART, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOKE, Alexandre LEFEBVRE, Catherine MARQUES-MIRANDA, Heike MARTENSEN, Koen PEETERS, Uta MEESMANN, Myriam ROSSI, Mathieu ROYNARD, Annelies SCHOETERS, Philip TEMMERMAN, Josiane VAN CAUWELAERT, Wouter VAN DEN BERGHE, Philip VANEERDEWEGH, Véronique VERHOEVEN.

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

En moyenne un piéton sur 5 traverse au rouge

L'IBSR a décidé effectué une mesure du comportement afin de mieux cerner le comportement des piétons à hauteur des passages protégés par des feux et de poser ainsi les bases de mesures potentielles visant à rendre le comportement de traversée plus sûr. Il s'agit de la première étude nationale en la matière. Au total, 1.320 moments d'observation ont été organisés fin 2014 dans les 9 villes les plus peuplées de notre pays. Résultat ? Plus d'1 piéton sur 5 (20,85%) traverse au feu rouge sur des passages situés en agglomération.

L'IBSR a toutefois observé d'importantes variations en fonction du contexte spécifique. Ainsi, à certains endroits, seuls 15% des piétons franchissaient le feu rouge; à d'autres emplacements, ce pourcentage grimpe à 30%. Le fait que, sur certains passages, plus de 30% des mouvements de traversée ont lieu alors que le feu est rouge est un problème majeur de sécurité routière. Même si, dans une situation spé-

cifique, l'infraction n'entraîne pas d'accident, ce même comportement peut, en raison d'une influence individuelle et sociale, donner lieu à un accident dans une autre situation (ex.: un adulte traverse au rouge en présence d'un enfant et celui-ci copie cet exemple à un autre moment).

L'IBSR a identifié quelques facteurs qui influencent directement la décision des piétons de traverser ou non au rouge: densité du trafic (le pourcentage d'infractions est le plus faible lorsque le trafic est dense), présence d'autres piétons (plus il y a de piétons, moins ceux-ci enfreignent le code de la route), largeur de la voirie (plus il y a de bandes de circulation, moins les piétons traversent au rouge), bus ou tram (les piétons sont plus réticents à traverser au rouge en cas de bande bus ou de voies de tram), présence d'un bouton-poussoir (celui-ci a apparemment un rôle négatif), signaux visuels ou auditifs (ceux-ci ont clairement un effet positif, surtout le bip sonore), visibilité du passage: lorsque le marquage est usé, les piétons sont plus enclins à traverser au rouge.

www.ibsr.be



Alcootests électroniques: attention danger !

S'assurer de la fiabilité des alcootests présents sur le marché belge est non seulement important pour les citoyens qui souhaitent s'en procurer mais également pour les nombreux conseillers en prévention, hôpitaux, organismes, etc. qui utilisent de tels appareils pour détecter et limiter l'abus d'alcool. C'est pourquoi l'IBSR a décidé d'effectuer un test de grande ampleur sur les appareils vendus en Belgique. Le test a porté uniquement sur les alcootests électroniques qui peuvent être utilisés plusieurs fois pour vérifier la concentration d'alcool dans l'air expiré. Il n'a pas pris en compte les appareils utilisés par les services de police, soumis à d'autres normes beaucoup plus strictes et dont la fiabilité n'est absolument pas remise en cause. Les alcootests chimiques n'ont pas non plus été repris dans cette étude. L'IBSR a testé 24 types d'appareils: 17 étaient équipés d'un capteur électrochimique et 7 d'un capteur semi-conducteur. Les appareils ont été testés au sein du laboratoire Alcoométrie de l'IBSR accrédité en la matière selon la norme ISO 17025. Les tests ont été effectués en conformité avec la norme internationale EN 16280 s'appliquant aux alcootests à usage personnel. Dans un premier temps, l'IBSR a vérifié si les alcootests respectaient les prescriptions en matière d'exactitude. Dans un second temps, le test a été répété après que les appareils aient été conservés dans des conditions météo extrêmes. Le but était d'examiner s'ils sont capables de résister à une température de 40°C comme c'est le cas lorsqu'ils se trouvent dans une voiture stationnée en plein soleil l'été. Une marge de tolérance de 20% a été appliquée pour les 2 tests. Sur les 24 appareils analysés, seuls 6, c'est-à-dire pas plus de 25%, ont respecté les prescriptions en matière d'exactitude lors des essais. Même si un prix élevé ne garantit pas nécessairement l'exactitude des mesures, les appareils qui se sont avérés conformes se situent dans une catégorie de prix d'achat supérieure à

100 euros. Signalons, par ailleurs, que les 2 appareils pouvant être raccordés à un smartphone n'étaient pas fiables.



Etude de la Febiac sur la voiture

En mars dernier, la Febiac a demandé à un bureau d'études de mener une recherche approfondie sur la mobilité, la propriété et l'utilisation de la voiture parmi plus de 2000 consommateurs belges âgés de 15 à 70 ans. Les résultats ont ensuite été segmentés en différentes catégories par l'Université de Gand, ce qui a permis de créer trois profils de mobilité: les "suburban car supporters", les "pragmatic mobility changers" et les "urban mobility ideologists". L'étude montre par ailleurs que la voiture joue un rôle clé dans la mobilité des belges et que cette tendance ne devrait pas évoluer de manière significative au cours des 5 à 10 prochaines années. Bien qu'il existe des différences visibles au niveau de l'utilisation de la voiture, du vélo et des transports publics entre les habitants des zones urbaines et suburbaines, elles ne sont pas aussi extrêmes que nous pourrions le croire. Le sentiment général est que les problèmes liés à la mobilité personnelle, tels que la pollution et la congestion du trafic, seront résolus par les pouvoirs publics plutôt que par un changement des habitudes personnelles, uniquement soutenu par les "urban mobility ideologists". Le belge moyen a accès à au moins une voiture et un vélo pour adulte, tandis que seulement 15% de la population en moyenne dispose d'un scooter ou d'une moto. Bien que certains pensent que les jeunes se préoccupent moins de la voiture et de la conduite que les géné-

rations précédentes, aucune donnée de l'étude ne le confirme et plus de 80% des jeunes de 19 à 24 ans sont déjà titulaires du permis de conduire ou sont sur le point de l'obtenir. Cependant, les données suggèrent qu'aujourd'hui l'obtention du permis de conduire est liée au besoin perçu plutôt qu'à la relation émotionnelle avec la conduite ou la voiture. Les facteurs qui influencent la décision d'achat sont en grande partie rationnels. Cette décision rationnelle d'achat de voiture est largement partagée par tous les groupes, mais la majorité semble faire preuve d'une grande inertie quant au choix de la marque et acheter la marque qu'elle préfère, malgré les efforts considérables déployés par les constructeurs et les concessionnaires pour influencer ces acheteurs.

www.febiac.be



Une sonnette... par cycliste !

Le groupe Jaguar Land Rover met actuellement au point une série de nouvelles technologies, utilisant des couleurs, des sons et des vibrations à l'intérieur de la voiture dans le but de prévenir les conducteurs de dangers potentiels et éviter en particulier les accidents impliquant des vélos et des motos. Les capteurs installés dans le véhicule détecteront si un autre usager de la route approche et identifieront s'il s'agit d'un cycliste ou d'un motard. Le système, appelé Bike Sense, avertira alors le conducteur du danger potentiel avant que celui-ci ne le perçoive. Mais plutôt que d'utiliser un icône ou un son générique d'avertissement, que le cerveau prend un

certain temps à traiter, Bike Sense utilise des lumières et des sons que le conducteur associera instinctivement au danger potentiel. Pour aider l'automobiliste à comprendre où se situe le vélo par rapport à sa voiture, le système audio émettra un son de sonnette de vélo ou de klaxon de moto dans le haut-parleur le plus proche du vélo. Lorsqu'un vélo ou une moto arrive sur la route derrière la voiture, le système détectera s'il dépasse le véhicule et de quel côté, aussitôt, un coussin d'air à l'intérieur du sommet du siège de la voiture se déploiera pour tapoter l'épaule gauche ou droite du conducteur. Le but est que le conducteur regarde instinctivement au-dessus de cette épaule pour identifier le danger potentiel. Quand le vélo ou la moto s'approchera de la voiture, une lumière LED prendra une coloration ambre puis rouge à mesure que le deux-roues s'approche.



Campagne luxembourgeoise

La sécurité routière luxembourgeoise, en collaboration avec le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) a lancé une campagne de printemps «La route, c'est nous tous». Affiches en bordure de route ou d'autoroute et affichettes placardées tous azimuts en appellent à la courtoisie entre usagers, au respect mutuel et font la chasse aux comportements égoïstes et irrespectueux. Cette campagne est lancée alors que les usagers de deux-roues, accompagnant le retour de la belle saison, se font plus nombreux sur les routes. Elle s'appuie sur le fait que le point de vue de l'usager change radicalement s'il passe de piéton – que

nous sommes tous en premier lieu – à conducteur de véhicule, motorisé ou non.



France: 26 mesures pour une nouvelle mobilisation

Chez nos voisins français, les statistiques de sécurité routière pour 2014 sont mauvaises. Ainsi, le nombre de tués a augmenté de 3,7 % (+ 120 tués) et le nombre de blessés de 2,5 % par rapport à 2013. Cette augmentation s'explique en premier lieu par une hausse sensible de la mortalité routière de trois catégories d'usagers particulièrement vulnérables: les piétons (+8 %), les cyclistes (+8 %) et les cyclomoteuristes (+6 %). A la suite de ces résultats, les autorités ont décidé de mettre en place un plan d'action pragmatique et ambitieux pour combattre l'accidentalité routière sous toutes ses formes. Ce plan se compose de 26 mesures qui s'articulent autour de 4 axes: la sensibilisation, la protection des plus vulnérables, la lutte contre les infractions graves et l'amélioration de la sécurité des véhicules et des infrastructures. Parmi ces mesures, relevons la création d'un site internet du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) afin de mieux sensibiliser le public aux enjeux de la sécurité routière, l'abaissement du taux légal d'alcool de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices, le renforcement des contrôles des exploitants de débits de boissons qui ont obligation de mise à disposition d'une borne «éthylomètre», l'interdiction du stationnement des véhicules 5 mètres avant les passages pour piétons (ainsi que le renforcement des sanctions pour les conducteurs qui stationnent sur les trottoirs, passages, etc.), l'obligation

pour les usagers de deux-roues motorisés de porter le gilet de sécurité en cas d'arrêt d'urgence (comme c'est déjà le cas pour les automobilistes), la modernisation du parc des 4 200 radars, l'expérimentation sur certains tronçons d'une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h et l'interdiction de porter tout système de type écouteurs, oreillette, casque... susceptible de limiter tant l'attention que l'audition des conducteurs.



Bientôt interdite?

Voiture intelligente

Comparés aux commandes manuelles, les systèmes de reconnaissance vocale peuvent aider le conducteur à garder les yeux sur la route, mais ils n'éliminent pas complètement la distraction visuelle. Les chercheurs de l'IIHS et du Massachusetts Institute of Technology Age Lab ont comparé les systèmes de reconnaissance vocale embarqués de deux véhicules avec l'interface vocale d'un smartphone. Concernant la demande visuelle, le temps requis et la précision, ils ont trouvé de grandes différences entre les trois systèmes. Les conducteurs jugent les commandes vocales plus simples à manier que les commandes traditionnelles, alors que les chercheurs observent cependant de légers changements dans les performances de conduite, auxquelles s'ajoute une augmentation du niveau de stress. Les technologies permettant d'éviter les collisions restent le meilleur moyen de remédier au risque de distraction au volant.

Nouvelles technologies

Les nouvelles technologies dans les véhicules et l'élargissement de nouvelles réglementations européennes en matière de sécurité des infrastructures pourraient prévenir des milliers d'accidents sur les autoroutes, selon un rapport de l'European Transport Safety Council (ETSC). L'un des éléments majeurs de ce rapport est que dans plusieurs pays, jusqu'à 60% des tués sur autoroute ne portent pas leur ceinture. Les auteurs du rapport demandent dès lors à l'UE d'exiger l'installation obligatoire de systèmes d'avertissement intelligents de non-bouclage de la ceinture pour tous les sièges passagers dans les nouvelles voitures. Actuellement, seul le siège du conducteur doit être équipé d'un tel dispositif. L'UE est actuellement en train de procéder à une révision des obligations en matière de sécurité que doivent remplir tous les nouveaux véhicules vendus en Europe. Une nouvelle proposition est attendue plus tard dans l'année (les réglementations ont été mises à jour pour la dernière fois en 2009). Les auteurs du rapport recommandent aussi à l'UE l'installation de l'intelligent speed assistance (ISA) et de systèmes d'alerte de franchissement involontaire de lignes (AFIL) dans les nouveaux véhicules. L'ISA est un système intégré dans les voitures qui utilise des données GPS et des caméras reconnaissant les signaux routiers pour aider les conducteurs à respecter les limitations de vitesse. Cette technologie pourrait globalement réduire le nombre de tués de 20%. Le système AFIL prévient le conducteur qui dévie de sa bande ou montre un signe de fatigue ou de distraction qui pourrait lui être fatal. Ce dispositif est déjà obligatoire pour les nouveaux poids lourds et bus. Le rapport souligne également le besoin de l'Union européenne de redoubler d'efforts pour réduire le nombre de tués sur les routes urbaines et rurales étant donné que les chiffres montrent que le nombre de tués sur autoroute diminue plus rapidement que le nombre de tués sur le reste du réseau routier. Entre 2004 et 2013, le nombre de personnes tuées

sur autoroute dans l'UE a diminué de 8% en moyenne par an alors qu'il a baissé de 6,5% sur les autres types de route. Les auteurs considèrent les audits de sécurité routière comme un élément-clé des règles de l'UE en matière d'infrastructure en vue d'aider à sauver des vies. Les évaluations de l'impact de la sécurité routière pour les nouveaux projets, le traitement des sites à haut risque sur les routes existantes et les inspections de sécurité régulières constituent des travaux d'entretien cruciaux pour améliorer la sécurité routière. Une étude indépendante mise en avant dans ledit rapport indique que ce type de mesures peut réduire les collisions jusqu'à 20%.

Le rapport de l'ETSC «Ranking EU Progress on Improving Motorway safety» peut être téléchargé sur www.etsc.eu/pin.

Panneaux dynamiques

Pour augmenter la vigilance des conducteurs aux endroits fréquentés par les piétons et cyclistes, particulièrement les enfants, il serait utile de rendre les panneaux de signalisation plus dynamiques ! C'est du moins ce qu'affirment trois chercheurs américains de l'université du Michigan et un chercheur de l'université Brigham Young. Ainsi, au lieu de représenter des enfants traversant paisiblement une route, mieux vaut les montrer en train de courir. Le conducteur lèvera aussitôt le pied. «Un signe qui évoque le mouvement augmente la perception du risque chez le conducteur qui, en retour, y apportera plus d'attention et aura tendance à freiner plus tôt», écrivent les auteurs dans la revue Journal of Consumer Research. Pour leurs recherches, les scientifiques ont utilisé divers instruments de mesure, dont un simulateur de conduite et un oculomètre, un appareil capable de suivre et d'enregistrer les mouvements des yeux. Résultat: les participants ont réagi effectivement 50 millisecondes (en moyenne) plus vite pour freiner lorsqu'un panneau routier dynamique leur était soumis. Ce

résultat, qui peut sembler modeste sur le papier, fait toute la différence en situation réelle ! Pour une voiture roulant à 100 km/h, le conducteur bénéficie en effet ainsi de 1,4 mètre supplémentaire pour s'arrêter...



Deux nouveaux radars-tronçons en Flandre

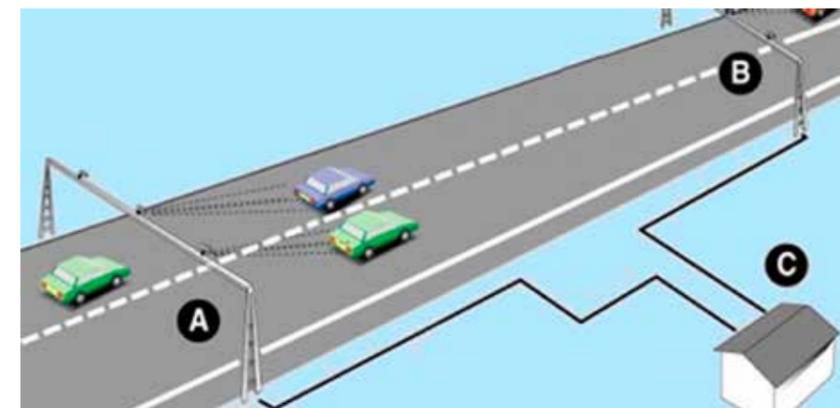
Deux nouveaux secteurs autoroutiers contrôlés par des radars-tronçons verront le jour l'an prochain, l'un sur l'autoroute E40 entre Woluwe-Saint-Etienne et Heverlee, et l'autre sur la E313 entre Anvers-est et Ranst. Les «contrôles de trajet» fonctionnent, ils donnent des effets positifs durables sur le comportement au volant et (entraîne) moins d'accidents et davantage de sécurité routière. Ainsi, sur le tronçon de l'autoroute E40 (Bruxelles-Ostende) entre Erpe-Mere et Wetteren, plus aucun

mort n'a été à déplorer depuis l'instauration du système. Quant au nombre d'accidents, il a été réduit de 43%. Le choix des deux nouveaux secteurs ainsi équipés a été fait sur la base d'un avis rendu par un groupe de travail qui a étudié les trajets sur lesquels la vitesse est responsable d'accidents avec des lésions. Au total, un budget de 365.000 euros a été dégagé pour les équiper. Ils devraient être opérationnels l'an prochain.

Touring lance «Partageons la Route»

A l'approche des beaux jours, les deux-roues sont de plus en plus nombreux, ce qui peut parfois occasionner des problèmes. Aussi Touring lance une campagne de sensibilisation qui invite chacun à respecter l'autre sur la route. 1 million d'autocollants seront distribués à la population. Ces petits autocollants rappellent constamment aux automobilistes la présence de deux-roues sur la route. Cette action se fait dans le cadre de la campagne «Think Bikes» lancée par la Fédération Internationale de L'Automobile FIA, dans les pays membres de l'UE et est lancée aujourd'hui dans notre pays sous l'intitulé «Partageons la Route». Cette action est notamment soutenue par Eddy Merckx et Jacky Ickx.

www.ensemblepartageonslaroute.be



Le nombre de tués sur les routes en légère baisse en 2014

Selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'IBSR, le nombre de tués a légèrement baissé dans notre pays en 2014, atteignant un nouveau plancher historique. On observe toutefois des différences notables en fonction des Régions, ainsi qu'une augmentation préoccupante du nombre de tués dans les accidents impliquant des poids lourds.

veau jamais enregistré. Au nombre de tués sur place, il conviendra toutefois d'ajouter les personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident pour obtenir le nombre définitif de tués sur nos routes. Selon les estimations de l'IBSR, ce nombre devrait s'élever à environ 715 en 2014 (contre 724 enregistrés en 2013). Cette trop faible diminution nous éloigne malheureusement des objectifs fixés pour 2015 (630 tués maximum) et 2020 (420 tués maximum).

(de 53.271 à 53.396, soit +0,2%) que le nombre d'accidents corporels (de 41.489 à 41.651, soit +0,4%) ont stagné en 2014.

On note un grand contraste entre la première moitié et la seconde moitié de l'année. Le nombre d'accidents a augmenté au cours des deux premiers trimestres, avec une hausse particulièrement importante au 1^{er} trimestre due en partie à la météo beaucoup plus clémente par rapport à la même période de 2013.

Par contre, tant le nombre de blessés

Evolution entre 2013-2014 d'accidents corporels et de victimes enregistrés, Belgique

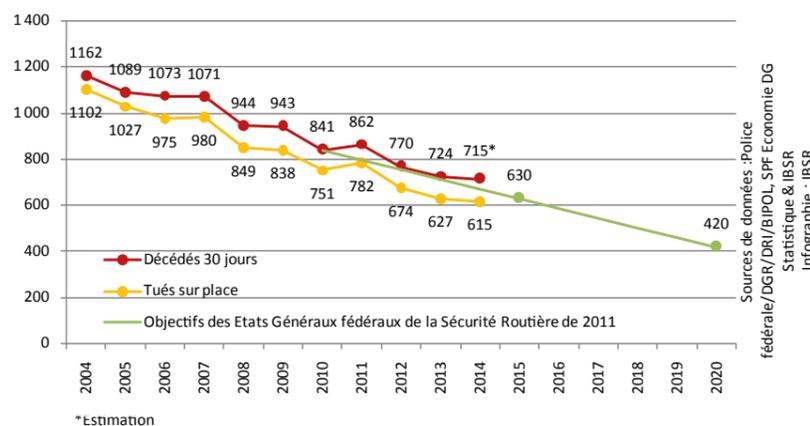
	2013	2014	Evolution 2013-2014 En chiffres absolus	Evolution 2013-2014 %
Accidents corporels	41.489	41.651	+ 162	+ 0,4%
Total victimes	53.898	54.011	+ 113	+ 0,2%
Tués sur place	627	615	- 12	- 1,9%
Blessés	53.271	53.396	+ 125	+ 0,2%

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

Baisse des tués, statu quo pour les accidents

Le nombre de tués sur place a légèrement baissé sur nos routes l'an dernier: -1,9% par rapport à 2013 (soit 615 tués sur place au lieu de 627). Il s'agit du plus faible ni-

Evolution à long terme du nombre de tués sur place et du nombre de décédés 30 jours enregistrés en Belgique et objectifs fédéraux pour les décédés 30 jours



Mieux que nos voisins

Par ailleurs, la Belgique semble faire relativement mieux que ses pays voisins pour lesquels nous disposons déjà de données chiffrées. Alors que les nombres d'accidents corporels et de blessés sont restés quasiment inchangés dans notre pays, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 3,4% et le nombre de blessés de 3,5% en Allemagne au cours des 11 premiers mois de 2014 par rapport à la même période en 2013. Pour toute l'année 2014, la France a vu le nombre

d'accidents corporels augmenter de 1,7% et le nombre de blessés de 2,5% en comparaison de 2013. Et tandis que notre pays a enregistré une légère baisse du nombre de tués¹, aussi bien l'Allemagne que la France ont connu une hausse du nombre de tués dans la circulation de respectivement 0,7% et 3,7%.

Situation contrastée dans les Régions

Tués sur place

Comme c'est le cas depuis 2011, la Région wallonne a encore enregistré une diminution du nombre de tués sur place en 2014 (de 288 à 262, soit -9,0%). La tendance est également favorable dans la Région de Bruxelles-Capitale. Après deux années d'augmentation, cette Région a de nouveau atteint en 2014 son résultat le plus bas (17 tués sur place contre 21 en 2013). La situation est nettement moins positive en Flandre, seule Région où le nombre de tués sur place a augmenté (de 318 à 336, soit +5,7%).

Accidents corporels et blessés

L'évolution du nombre d'accidents corporels (+1,3%) et de blessés (+1,2%) en Région wallonne s'est rapprochée de la moyenne belge. La tendance à la hausse est un peu plus nette dans la Région de Bruxelles-Capitale: tant le nombre d'accidents corporels que le nombre de blessés sont en hausse (respectivement +3,3% et +3,9%). La Région flamande est la seule où les nombres d'accidents corporels



Nombre d'accidents corporels et de victimes enregistrés, 2012, 2013 et 2014, Région wallonne

	2012	2013	2014	Evolution 2013-2014 Nombre	Evolution 2013-2014 %
Accidents corporels	12 332	11 623	11 771	+148	+1,3%
Total victimes	16 580	15 646	15 804	+158	+1,0%
Tués sur place	321	288	262	-26	-9,0%
Blessés	16 259	15 358	15 542	+184	+1,2%

Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL – Infographie : IBSR

Nombre d'accidents corporels et de victimes enregistrés, 2012, 2013 et 2014, Région de Bruxelles-Capitale

	2012	2013	2014	Evolution 2013-2014 Nombre	Evolution 2013-2014 %
Accidents corporels	3 891	3 596	3 716	+120	+3,3%
Total victimes	4 670	4 288	4 452	+164	+3,8%
Tués sur place	20	21	17	-4	-19,0%
Blessés	4 650	4 267	4 435	+168	+3,9%

Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL – Infographie : IBSR

Nombre d'accidents corporels et de victimes enregistrés, 2012, 2013 et 2014, Région flamande

	2012	2013	2014	Evolution 2013-2014 Nombre	Evolution 2013-2014 %
Accidents corporels	28 161	26 270	26 164	-106	-0,4%
Total victimes	35 897	33 964	33 755	-209	-0,6%
Tués sur place	326	318	336	+18	+5,7%
Blessés	35 571	33 646	33 419	-227	-0,7%

Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL – Infographie : IBSR

1. Les chiffres belges parlent du nombre de tués « sur place » alors que les chiffres de France et d'Allemagne parlent du nombre de décédés « 30 jours ». Cette catégorie comprend également les victimes qui ont succombé à leurs blessures au cours des 30 jours suivant l'accident.

(-0,4%) et de blessés (-0,7%) n'ont pas augmenté.

Tendances en fonction du type d'utilisateur

Tués sur place

La tendance la plus préoccupante concerne les accidents impliquant des poids lourds: le nombre de tués sur place a augmenté de 84 à 121 (+37). Par contre, le nombre de tués chez les motards et dans les accidents impliquant des camionnettes a considérablement chuté (respectivement de 91 à 66 (-25) et de 75 à 53 (-22)).

Accidents corporels et blessés

La plus forte augmentation du nombre d'accidents corporels est observée chez les cyclistes (+8,5%). On note également une augmentation chez les motards (+3,8%) et les poids lourds (+2,7%). Les autres catégories d'utilisateurs étudiés dans ce baromètre de la sécurité routière ont, par contre, connu une légère diminution du nombre d'accidents corporels et atteint ainsi un niveau plancher record: les



Quelques tendances positives à épingle

Chute du nombre d'accidents corporels sur autoroute

Après une légère augmentation en 2013, le nombre d'accidents corporels sur autoroute a de nouveau diminué (5,0% ; -184) pour atteindre 3.501. Nous notons une petite augmentation (+1,5% ; +14) uniquement au cours du troisième trimestre. Le nombre de tués sur place est resté inchangé (108). La baisse du nombre de tués sur place durant la seconde moitié de l'année a pu compenser la forte augmentation observée pendant le premier trimestre (+10).

Les accidents corporels en nette diminution la nuit

L'évolution des accidents corporels et des tués sur place diffère en 2014 également d'une période de la semaine à l'autre. Ainsi, alors que les accidents corporels ont connu une légère augmentation en journée (+1,7%), ils ont fort diminué pendant la nuit (-7,8%). Le nombre de tués

sur place a diminué dans chacune des périodes de la semaine sauf les journées de semaine (+7). La baisse du nombre de tués les nuits de week-end (-4) est due à l'évolution survenue durant le quatrième trimestre (-13).

Baisse du nombre d'accidents impliquant des jeunes

Parmi les tendances positives du baromètre de l'IBSR notons la baisse du nombre d'accidents corporels impliquant de jeunes automobilistes (18-24 ans): -6,0% par rapport à 2013 (soit un niveau plancher record de 7.949 accidents). C'est surtout les nuits que la diminution est la plus notable (de 121 à 84 tués, soit -37).

Conclusion

Même si l'évolution qu'a connue notre pays en 2014 est plus positive qu'en France et en Allemagne, où tant le nombre d'accidents que celui de tués ont augmenté, les résultats de ce baromètre de la sécurité routière sont en demi-teinte. Le nombre de tués est certes en diminution, mais cette tendance est trop faible pour nous permettre d'atteindre les objectifs fixés. C'est pourquoi l'IBSR organisera des Etats Généraux de la Sécurité Routière fin de cette année 2015 afin de faire le point sur le chemin encore à parcourir et les moyens que nous pouvons mettre en œuvre pour y parvenir.

L'ensemble du baromètre se trouve sur <http://www.ibsr.be/fr/presse/barometre-de-la-securite-routiere>.

Annelies SCHOETERS

L'extinction de l'éclairage public sans danger ?

En ces temps difficiles, les communes recherchent des moyens de préserver leur situation financière ou de l'assainir. Le fait d'éteindre l'éclairage public pendant certaines heures de la semaine permet de réduire la consommation d'énergie. Les économies ainsi réalisées ne sont pas négligeables et peuvent atteindre plusieurs milliers d'euros par an dans le cas d'une commune de taille moyenne. Mais qu'en est-il de l'impact sur la sécurité routière ?

Développement d'une nouvelle approche

L'incertitude concernant les effets négatifs que pourrait avoir l'extinction de l'éclairage public sur la sécurité routière empêche de nombreuses communes de franchir elles-mêmes le pas. C'est pourquoi l'IBSR a développé une approche destinée à identifier les éventuels points névralgiques spécifiques à chaque commune et à examiner comment ceux-ci pourraient être résolus. Cette méthode a été testée lors d'un projet pilote mené dans la commune de Heuveland située en Flandre-Occidentale.

Visite de terrain

Une équipe d'inspecteurs de la sécurité routière de l'IBSR a analysé les routes du Heuveland équipées d'un éclairage public, avant et après l'extinction des lampes. Chaque situation où le fait d'éteindre l'éclairage public risquait d'augmenter l'insécurité routière des différents usagers a été prise en considération. Nous avons effectué des enregistrements

vidéo et pris des photos. Les caractéristiques des points posant problème ont été enregistrées au moyen d'un GPS. Toutes les remarques ont été consignées puis discutées au sein de l'équipe avant d'être retranscrites dans un rapport circonstancié et détaillé présenté à la commune.

Rapport

Le rapport décrit brièvement chaque problème détecté («constatations»), précise pour qui il pourrait représenter un problème de sécurité, quelle pourrait être la nature des conséquences et fait une estimation de l'ampleur des risques encourus («risques»). Il propose également des mesures d'infrastructure et autres («recommandations») qui pourraient permettre de résoudre les problèmes de sécurité et donc d'éteindre l'éclairage public sans que cela ne représente un danger.

Eventuels points névralgiques

Le travail de terrain s'est concentré sur les aspects de la route susceptibles de représenter un danger pour la sécurité routière. Il ne s'agit pas seulement d'éventuels problèmes liés à la visibilité de la route, empêchant les automobilistes d'en évaluer le tracé et augmentant ainsi leur risque de se faire surprendre par la présence imprévue de virages, de carrefours, de ralentisseurs de trafic, d'îlots centraux, etc. En effet, l'extinction des lampes augmente aussi l'insécurité due à la présence d'obstacles le long de la chaussée tels que arbres, fossés, poteaux d'éclairage, etc. Le risque de percuter des obstacles sur la chaussée comme par exemple des voitures en stationnement ou d'autres usagers (cyclistes ou piétons qui traversent ou non) est éga-

lement nettement plus important en cas d'absence d'éclairage public. Les carrefours de Heuveland se sont avérés très peu visibles la nuit alors qu'il faut souvent y céder la priorité aux véhicules débouchant des artères adjacentes.

Propositions aux communes

L'analyse réalisée à Heuveland par l'IBSR faisait figure de projet pilote. Ce projet nous a permis de développer une approche, de la peaufiner et de la mettre en pratique mais aussi de former plusieurs nouveaux collaborateurs. Il doit également nous permettre de faire, à l'avenir, une estimation précise du nombre d'heures de travail nécessaires pour mener à bien ce type d'étude et donc d'établir un devis pertinent à l'intention des autres communes susceptibles d'être intéressées par ce nouveau service proposé par l'IBSR. Le rapport concernant Heuveland leur permet de se faire une idée de ce qu'elles peuvent attendre d'une telle étude et peut éventuellement les convaincre de son utilité et de son importance en termes de sécurité routière.

Philip Vaneerdewegh
Responsable de projet Mobilité et Infrastructure

Les communes intéressées peuvent prendre contact avec l'IBSR :
(02)244.15.11 ou mobil@ibsr.be).



Les caméras embarquées en questions

Chaque jour, de nombreuses vidéos d'incidents de circulation divers sont diffusées sur Internet: accidents ou «quasi-accidents», cabrioles à grande vitesse, événements étranges. Ces images sont généralement filmées par une caméra installée sur le tableau de bord d'une voiture, appelée dashcam. La vente de ces caméras embarquées fait aujourd'hui un tabac.

Régulièrement, des vidéos filmées par de petites caméras embarquées dans des voitures font la une de l'actualité. Ainsi, celle d'un accident survenu sur la E40 à Aalter entre une voiture et un camion immobilisé sur une bretelle de sortie de l'autoroute a été visualisée près de 8 millions de fois sur Youtube ! La vue masquée par un camion circulant sur la première bande, une conductrice emprunte trop brusquement la sortie d'autoroute après un dépassement et emboutit un autre camion à l'arrêt sur la bretelle de sortie. Sa voiture est ensuite heurtée de plein fouet par un troisième poids lourd. La conductrice a heureusement survécu à cet accident.

Il s'agit assurément d'images choquantes, mais on peut espérer qu'elles inciteront les usagers à réfléchir à leur style de conduite (modérer leur vitesse, emprunter à temps les entrées et sorties d'autoroute, veiller à toujours pouvoir freiner pour un obstacle, etc.) afin d'éviter de commettre le même style d'erreur.

Légal ou pas ?

Les dashcams sont légales en Belgique. Les automobilistes peuvent filmer ce qui se passe sur la route. Si une personne peut être identifiée sur la base des images reprises, celle-ci doit toutefois donner son consentement pour la diffusion des images. Mais quelles sont les autres règles pour les dashcams ? La Commission de la protection de la Vie Privée fait la différence entre trois types d'usage¹.

1. Dashcam pour usage récréatif

Un particulier peut utiliser une dashcam pour filmer la route de ses vacances, par exemple. S'il conserve les images de ce trajet en voiture chez lui et utilise cet enregistrement uniquement à «des fins personnelles ou domestiques» (se repasser les images à la maison ou dans le cercle familial), la loi «vie privée» ne s'applique pas et il ne doit donc pas se conformer aux règles de cette loi.

Mais, à partir du moment où cette même personne rend les images publiques (par exemple en les diffusant sur Internet ou en les partageant avec un nombre important de personnes, comme lors d'une soirée d'information), la loi vie privée sera d'application et la personne concernée devra respecter certaines obligations. En tant que «responsable du traitement», elle devra respecter entre autres le principe de proportionnalité, répondre à l'obligation d'information, prendre les mesures de sécurité nécessaires et faire une déclaration.

2. Dashcam pour usage à des fins de preuve en cas de collision

Le conducteur peut aussi acheter une dashcam afin de collecter des preuves en cas de collision. Dans ce cas, il ne s'agit pas de données à caractère personnel ordinaires (comme un nom, une adresse et un numéro de téléphone) mais de données à caractère personnel judiciaires.

En principe, la loi «vie privée» interdit le traitement de telles données à caractère personnel judiciaires. Cette interdiction connaît toutefois plusieurs exceptions. Une des exceptions qui pourrait être invoquée en l'occurrence est celle où le traitement est nécessaire pour la gestion de contentieux. Dans ce cas, l'utilisation d'une dashcam est possible, à condition de respecter les autres dispositions de la loi «vie privée».

En tant que responsable du traitement, le propriétaire de la dashcam devra respecter entre autres le principe de proportionnalité (effacer les images le soir si rien de problématique ne s'est produit pendant la journée, par exemple), répondre à l'obligation d'information (du point de vue pratique, cela devra se faire lors d'une première prise de contact, par exemple juste après la collision, si on parle à l'autre partie), prendre les mesures de sécurité nécessaires et faire une déclaration.

3. Dashcam pour usage dans l'habitacle d'un taxi

Si une société de taxis décide, pour des raisons de sécurité, d'installer une caméra dans un taxi pour en filmer l'intérieur (par

exemple pour prévenir le vandalisme ou le vol ou pour renforcer la sécurité du chauffeur), ce ne sera pas la loi «vie privée» qui s'appliquera mais bien la loi «caméras» car on peut parler ici d'une caméra de surveillance fixe dans un lieu fermé accessible au public (à savoir l'habitacle d'un taxi). Les principales obligations sont d'apposer un pictogramme afin d'informer les passagers de la surveillance par caméra et d'effectuer une déclaration.

Ce qu'il faut en penser ?

Utilisées à bon escient, les dashcams peuvent avoir un effet préventif et améliorer la sécurité routière. A partir du moment où les conducteurs savent que leurs infractions peuvent être filmées à tout moment,

ils adapteront leur comportement. Un autre avantage est qu'elles permettent de résoudre plus facilement les litiges entre automobilistes, raison pour laquelle certaines compagnies d'assurance encouragent leur utilisation. Les images de l'incident permettent également d'accélérer le traitement du dossier par les compagnies d'assurances. Même les frais consentis par la compagnie d'assurances elle-même pourront être considérablement réduits grâce à l'utilisation de dashcams. Ailleurs en Europe, des initiatives similaires sont prises. Ainsi, au Royaume-Uni, où des compagnies d'assurances offrent aux automobilistes qui ont installé une dashcam une remise sur les primes pouvant atteindre 12,5%, la majorité des utilisateurs reconnaissent avoir fait l'acquisition d'une dashcam dans le but de disposer d'images probantes en cas d'accident (59%).

Ces vidéos désignent souvent efficacement la partie en tort. Les dashcams commencent à jouer un rôle de plus en plus important dans l'investigation des cas de fraude à l'assurance et des accidents de roulage. En cas de contestation entre les parties impliquées, les images de l'accident peuvent permettre de trancher.

L'avis de l'IBSR

Filmer la circulation est tout à fait légal et le phénomène va encore prendre de l'ampleur. A partir du moment où quasi tous les conducteurs auront une caméra embarquée (comme c'est le cas en Russie, par exemple), les comportements extrêmes d'agressivité risquent d'être nettement moins nombreux, ce qui aura évidemment un impact positif sur la sécurité routière. Les dashcams pourraient donc avoir un rôle préventif. Il faut néanmoins encadrer au mieux le phénomène, notamment en donnant les principes élémentaires de précaution, afin d'éviter les dérives, à savoir:

- les conducteurs qui saisissent la justice pour la moindre infraction, ce qui engorgerait inévitablement les parquets;
- les excès (ex.: les conducteurs qui postent sur Internet des vidéos avec possibilité d'identifier le conducteur ou ceux qui postent des vidéos en ayant soin de couper auparavant les extraits qui ne les avantagent pas);
- les règlements de compte (ex.: j'ai des démêlés avec mon voisin, je vais le suivre et poster une «compil» de ses infractions)

Vous avez une dashcam ?

• 3 choses à faire

- Allumez-la chaque fois que vous prenez le volant.
- Mettez au besoin les images à la disposition des autorités ou des compagnies d'assurances.
- Respectez la vie privée d'autrui en masquant les yeux et les numéros d'immatriculation lorsque vous publiez des vidéos sur les médias sociaux.

• 3 choses à ne pas faire

- Ne la placez pas dans un endroit qui obstrue votre visibilité.
- Ne touchez pas à la caméra pendant que vous conduisez.
- Vérifiez, lorsque vous quittez la Belgique, si les dashcams sont légales dans le pays où vous circulez (en Autriche et en Grèce, par exemple, l'utilisation d'une dashcam est passible d'une lourde amende).

¹. Voir <http://www.privacycommission.be/fr/dashcams>.

Ronds-points: quelles règles ?

Ces dernières années, le nombre de ronds-points a fortement augmenté sur nos routes. Pourtant, les règles n'y sont pas toujours appliquées correctement par tous les usagers. Un petit rappel s'impose...

Dans la plupart des cas, les ronds-points présentent une série d'avantages par rapport aux carrefours classiques, surtout en matière de fluidité et de sécurité du trafic automobile. Il n'est dès lors pas étonnant qu'ils aient connu énormément de succès à partir des années 1990. Pourtant, les règles de circulation en vigueur ne sont pas toujours comprises ou connues de tous les usagers.

L'article 2.39 du code de la route définit un rond-point comme une «voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5». Cela signifie que, d'après la loi, toutes les places circulaires ne sont pas des ronds-points et, a contrario, que tous les ronds-points ne doivent pas forcément être circulaires. Les places carrées, rectangulaires ou d'une autre forme peuvent, elles aussi, être indiquées par le signal D5 et correspondre, du même coup, à la dénomination légale d'un rond-point. L'îlot central aménagé ne doit pas nécessairement être surélevé pour répondre à la définition. Il peut, par exemple, consister en un simple marquage peint au sol ou en une différence au niveau du revêtement de sol.

Règles à respecter

1. S'engager dans un rond-point

- Avant de vous engager dans un rond-point, essayez de savoir où vous devrez ensuite le quitter (les directions sont parfois indiquées le long des voies d'accès). Vous évitez ainsi les manœuvres inopinées lorsque vous êtes à l'intérieur du rond-point.
- Ralentissez lorsque vous approchez du rond-point. Les voies d'accès sont souvent pourvues de passages pour piétons ou de traversées de pistes cyclables. Soyez donc particulièrement attentif et cédez le passage aux usagers qui traversent. Vous êtes en présence d'une piste cyclable séparée de la route ? Redoublez de prudence: dans certains ronds-points pourvus d'une telle piste cyclable, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs bénéficient de la priorité. Par ailleurs, il peut parfois s'agir de pistes cyclables avec une circulation dans les deux sens. Faites attention à la signalisation.
- Cédez le passage à tous les conducteurs (donc également aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs !) qui se trouvent déjà dans le rond-point.
- Lorsque vous vous engagez dans un rond-point, vous ne devez pas enclencher vos clignotants !

2. Dans le rond-point

- Si vous quittez le rond-point dès la sortie suivante, il vaut mieux emprunter la bande de circulation de droite. Si vous ne quittez pas le rond-point tout de suite, vous pouvez aussi rouler plus à

gauche. N'oubliez pas que vous devrez à nouveau vous remettre à droite pour quitter le rond-point. Si cela implique un changement de bande de circulation, l'utilisation des clignotants est obligatoire.

- Si, en tant que cycliste ou conducteur de cyclomoteur, vous devez rouler sur la chaussée dans un rond-point, il vaut mieux ne pas rouler trop à droite. Un mètre du bord de la chaussée représente une bonne distance. Vous pouvez ainsi être mieux vu par les autres conducteurs.
- Faites attention aux conducteurs qui viennent de votre gauche. Bien qu'ils n'aient pas priorité lorsqu'ils effectuent une manœuvre, il se peut qu'ils vous coupent subitement la route afin de quitter le rond-point.
- En tant qu'automobiliste, redoublez de prudence vis-à-vis des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteur !
- En tant que cycliste ou conducteur de cyclomoteur, vous devez également être particulièrement vigilant, surtout en présence de poids lourds. Attention à l'angle mort. Assurez-vous que tous les conducteurs vous ont bien vu !

3. Quitter le rond-point

- Enclenchez toujours vos clignotants de droite pour prévenir les autres usagers que vous êtes sur le point de quitter le rond-point. Ceci est une obligation !
- Juste avant de quitter le rond-point, il vaut mieux se trouver sur la bande de droite. Attention: lorsque vous vous portez vers la droite, vous effectuez une manœuvre. Vous êtes donc tenu de céder le passage aux conducteurs

(y compris les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs) qui circulent à votre droite dans le rond-point.

- Au moment de quitter le rond-point, n'oubliez pas de céder le passage aux piétons qui traversent. Les cyclistes aussi ont priorité lorsqu'ils circulent

dans le rond-point ou sur une piste cyclable prioritaire. Règle générale: soyez vigilants !

Benoit Godart

Nombre d'accidents corporels selon le type d'infrastructure (2009-2013)

	Année	En section	En carrefour avec agent qualifié	En carrefour avec signaux tricolores	En carrefour avec signaux b1 ou b5	En carrefour avec priorité de droite	En rond-point
Belgique	2009	31.392	89	3696	8078	4866	619
	2010	30.323	95	3530	7606	4520	655
	2011	31.089	63	3386	7277	4297	571
	2012	28.662	72	3712	7961	4434	676
	2013	26.771	83	3393	7409	4046	641
	2009-2013	148.237	62	3166	6816	3899	566

2009-2013	En section	En carrefour avec agent qualifié	En carrefour avec signaux tricolores	En carrefour avec signaux B1 ou B5	En carrefour avec priorité de droite	En rond-point	
Région wallonne	77%	0,2%	3,0%	12,5%	6,4%	1,1%	100%
Région flamande	62%	0,1%	8,4%	19,1%	9,4%	1,5%	100%
Région de Bruxelles-Capitale	55%	0,5%	16,3%	8,2%	18,6%	1,2%	100%
Belgique	65%	0,2%	7,6%	16,3%	9,3%	1,4%	100%

Accidents

Un peu plus d'1% seulement des accidents corporels ont lieu dans les ronds-points, preuve du caractère «sécurisant» de ce type d'infrastructure. C'est 7 fois moins que les accidents dans les carrefours avec feux.



Gardez vos distances !

Chaque année, entre 8000 et 9000 accidents corporels impliquent un véhicule percuté par l'arrière, soit pas moins d'un accident sur 5 ! L'une des causes possibles de ce type d'accident est le non-respect de la distance de sécurité. Pourtant, lors de la mesure nationale de vitesse sur autoroute menée par l'IBSR en 2011, il s'est avéré que 40 % des automobilistes ne respectent pas une distance de sécurité suffisante.

Quoi de plus irritant que de se faire talonner par un conducteur agressif et trop pressé ? Ce type de comportement peu convivial, malheureusement de plus en plus répandu, peut avoir de graves conséquences: le moindre pépin et c'est l'accident...

En 2013, 7950 accidents corporels ont impliqué un véhicule embouti par l'arrière. A cela s'ajoute 307 collisions en chaîne. Ce type d'accident est certes moins répandu que les collisions sur la côté, mais au total, cela représente quand même plus de 22 accidents par jour !

Outre la distraction du conducteur, le non-respect de la distance de sécurité est indéniablement l'une des causes majeures des accidents par l'arrière.

Code de la route

Les camions sont les seuls types de véhicule pour lesquels une règle chiffrée existe dans le code de la route. Pour les autres

	2009	2010	2011	2012	2013
En chaîne (4 conducteurs ou plus)	323	328	359	395	307
Frontale (ou en croisement)	5171	4834	4866	4497	4282
Par l'arrière (ou en parallèle)	9272	9112	9224	8305	7950
Par le côté	15752	15005	16395	15262	13949
Avec un piéton	4340	4056	4450	4414	4134
Un usager contre un obstacle situé sur la chaussée	1244	1163	1286	1113	1065
Un usager contre un obstacle situé hors de la chaussée	7899	7639	7270	6515	6176
Un seul usager, pas d'obstacle	2821	2812	2997	2681	2531
Autre ou inconnu	975	970	1097	1052	887
Sous-total	9595	9440	9583	8700	8257

Chiffres pondérés
Source: SPF Economie DG Statistique / Analyse: IBSR

types de véhicule, il n'y a pas de règle quantitative claire concernant la distance de sécurité.

Art. 10.1.2

Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

Art. 10.1.3

Le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

Art. 18.2

En dehors des agglomérations les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée

dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

C'est quoi «suffisante» ?

En fait, une distance de sécurité «suffisante» est celle que l'on doit respecter lorsqu'on suit un autre véhicule à la même vitesse. Elle doit offrir au conducteur l'espace nécessaire et suffisant pour s'arrêter à temps en cas de freinage brusque. En effet, face à un événement imprévu, le conducteur réagit toujours avec un léger temps de décalage. Il faut donc se ménager une espèce de «zone de sécurité».

Deux secondes vitales

Concrètement, dans des conditions de circulation normales (chaussée sèche, bonne visibilité), on estime que la distance minimale à respecter entre deux véhicules correspond à la distance parcourue par un véhicule pendant une durée d'au moins deux secondes. C'est d'ailleurs la définition utilisée dans le code de la route français. Il s'agit en effet du temps moyen qu'il faut à un cerveau pour percevoir l'information et la traiter.

Bien entendu, cette distance varie en fonction de la vitesse: plus le conducteur roule vite, plus il doit laisser d'espace entre son véhicule et celui qui précède, ce qui n'est pas toujours facile sur des routes de plus en plus encombrées.

Comment faire ?

Deux petites règles peuvent vous faciliter la tâche. La plus connue est celle des deux crocodiles: il suffit de prendre un point de repère le long de la route (ex.: un poteau) devant le véhicule qui vous précède. Dès qu'il passe à hauteur de ce point de re-

père, prononcez mentalement «un crocodile, deux crocodiles», ce qui correspond à deux secondes. Si vous atteignez ce point de repère avant d'avoir fini d'articuler votre deuxième crocodile, vous le suivez de trop près et il vous faudra donc lever le pied. Attention: si la chaussée est mouillée, il faut ajouter un troisième crocodile.

Il est également possible d'appliquer la règle suivante: en divisant par deux la vitesse à laquelle vous roulez, vous obtenez la distance minimale que vous devez laisser entre votre véhicule et celui qui vous précède. Si vous roulez, par exemple, à 120 km/h, la distance de sécurité s'élève à 60 mètres. Sachant que plus ou moins 40 mètres séparent deux poteaux d'éclairage le long des autoroutes, il devient plus facile de se représenter concrètement cette distance.

Benoit GODART



Sur les autoroutes françaises, la distance de sécurité peut être vérifiée à l'aide du marquage routier.



Vers un permis à points en Belgique ?

De nombreux pays européens appliquent déjà un système de permis à points. En Belgique, le permis à points a été légalement introduit en 1990¹, mais en l'absence d'arrêtés d'exécution, la loi n'a toujours pas été mise en œuvre à ce jour. L'IBSR a récemment publié un rapport qui résume les objectifs, le fonctionnement et les effets du permis à points tel qu'il existe actuellement dans différents pays européens.

L'IBSR a réalisé une étude de la littérature² sur le fonctionnement, les objectifs poursuivis et l'efficacité du permis à points en Europe où pas moins de 22 pays ont adopté une certaine forme de permis à points.

Voici les principales conclusions de cette étude et les recommandations émises par l'IBSR pour que le système du permis à points soit le plus efficace possible.

Valeur ajoutée d'un système à points en Belgique

Arguments favorables

Sur la base de l'étude de la littérature, nous pouvons avancer plusieurs arguments attestant que l'introduction d'un permis à points pourrait être utile pour notre pays.

Aperçu des pays européens disposant d'une forme de système à points en fonction de l'année d'introduction (BestPoint 2012)

État membre	Année de l'introduction
Royaume-Uni	1972
Allemagne	1974
Finlande	1981
France	1992
Pologne	1998
Slovénie	1998
Bulgarie	2000
Chypre	2000
Grèce	2000
Hongrie	2001
Irlande	2002
Luxembourg	2002
Pays-Bas	2002
Roumanie	2002
Italie	2003
Lettonie	2004
Malte	2004
Danemark	2005
Autriche	2005
Espagne	2006
Tchéquie	2006
Croatie	Infos indisponibles



- L'effet constaté est plus important pour un faible niveau de sécurité routière que pour un niveau élevé. En la matière, la Belgique recueille un score moyen en Europe. A priori, on peut s'attendre à un effet plus important qu'en Suède, par exemple, où la sécurité routière est plus élevée.
- Un permis à points a essentiellement un effet sur les attitudes et le comportement des conducteurs. Dans ce domaine, notre pays obtient un score inférieur à celui de nos pays voisins (excès de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool, port de la ceinture) et cela peut être considéré comme un

- des principaux facteurs liés au nombre d'accidents et de victimes de la route.
- L'introduction d'un permis à points attirera davantage l'attention du public sur la sécurité routière pendant quelques années au minimum et nécessitera une communication et une sensibilisation d'envergure. Cela aura au moins un impact indirect sur la sécurité routière.
- La mesure exige une centralisation des données relatives aux infractions routières. Cela permettra dès lors de mieux contrôler le niveau d'application (et, si nécessaire, de l'adapter) et de mieux comprendre le lien entre les infractions et les accidents.

Bien qu'il soit difficile de comparer directement nos statistiques avec celles des pays voisins (les mesures sont prises selon d'autres procédés), les études SARTRE, notamment, nous apprennent que nos résultats sont inférieurs en ce qui concerne l'alcool, la vitesse et la ceinture. Ce comportement résulte tant de l'attitude des Belges que de la probabilité perçue (subjective) d'être pris sur le fait.

Adhésion sociale

L'introduction d'un permis à points n'est pas une mesure populaire car elle est souvent associée à un renforcement (considéré comme inutile) des sanctions. Il existe déjà une adhésion sociale pour le renforcement des mesures dans plusieurs domaines, notamment en matière d'alcool et de drogues au volant. Ainsi, la dernière mesure d'attitudes de l'IBSR nous apprend que: «Les conducteurs belges estiment que les règles relatives à la consommation de stupéfiants (89% des répondants) et d'alcool au volant (78% des répondants) doivent être plus strictes. En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et la vitesse, l'adhésion sociale pour un renforcement des règles est nettement plus faible (ceinture: 59%; vitesse: 53%).».

Les avis relatifs à l'introduction d'un permis à points ont été sondés en 2012. Un peu moins de la moitié des répondants se déclarait favorable à l'introduction d'un permis à points (49%). On trouve une même tendance dans l'Enquête d'Insécurité routière de l'IBSR: 55% se déclarent favorables à un permis à points³. Ce pourcentage n'est pas encore très élevé par rapport à d'autres pays dans lesquels le système a

été introduit. Il conviendra donc de travailler à la communication et à la sensibilisation lors de l'introduction de la mesure.

Le système à points est lié au niveau de contrôle et de communication. Des mesures complémentaires en matière de répression sont essentielles. Un risque élevé de se faire contrôler et une communication régulière dans les médias s'avèrent indispensables. Les conducteurs doivent être convaincus que le risque de se faire contrôler est élevé. Cela exige non seulement des contrôles réguliers, mais également une communication sur ceux-ci. Les conducteurs doivent être informés des éventuels contrôles, des résultats de ceux-ci et de la sécurité routière en général.

Outre les conséquences et les risques d'un comportement infractionnel, il est également essentiel de relever les éléments satisfaisants sur la route et de communiquer les chiffres sur les comportements appropriés. En effet, nous sommes tentés de suivre le grand nombre et voulons adopter un comportement socialement souhaitable. Si la majorité de la population respecte le code de la route, il convient alors d'en faire état. En d'autres termes, la communication doit se focaliser sur les infractions, mais également sur la majorité qui ne commet pas d'infractions.

Recommandations de BestPoint

Entre 2010 et 2012, le projet européen BestPoint a été consacré à l'introduction de systèmes de permis à points. Les

rapports finaux ont été publiés en 2012. Outre une analyse des différents types de systèmes existant en Europe, des directives ont également été formulées afin de pouvoir mettre en œuvre un système aussi optimisé que possible, tout en espérant une plus grande collaboration et harmonisation futures.

Les recommandations ont été formulées sur la base des études (d'évaluation), mais également d'expériences accumulées dans les pays dans lesquels le système a été introduit et sur la base des opinions d'experts. De plus amples informations sont fournies dans les différents manuels du projet BestPoint. Voici un résumé des principales recommandations.

Principes de base généraux

- Le système à points doit être simple et clair afin que les conducteurs soient informés des mesures qu'ils doivent respecter et des sanctions infligées dans le cas contraire.
- Les infractions engendrant des points de pénalité doivent afficher un lien clair avec des accidents (ex.: vitesse et alcool). Le port de la ceinture est également important.
- Les points de pénalité doivent être fixés en fonction du risque ou de la gravité d'une infraction. En d'autres termes, plus le risque d'accident est élevé, plus le nombre de points de pénalité doit aussi l'être.
- Le conducteur doit pouvoir être identifié lors de l'attribution des points de pénalité. Si ce n'est pas le cas, le point de pénalité doit être attribué au propriétaire du véhicule.
- Un comportement approprié doit être

1. Loi du 18 juillet 1990 modifiant la loi relative à la police de circulation, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité (Moniteur belge, 8 novembre 1990).

2. De Schrijver G., Van den Bergh W. S. (2015) Vers un permis à points en Belgique ? Etude exploratoire de la littérature. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

3. Ici, seuls les conducteurs de voitures ont été interrogés dans le cadre de l'évaluation de l'attitude.

récompensé. Par exemple, une annulation des points de pénalité ou un bonus peut être accordé à l'échéance d'une durée déterminée sans infraction.

- La durée pendant laquelle un point demeure sur le permis de conduire ne peut être inférieure à une année. Plus les infractions sont graves ou fréquentes, plus la durée est longue. Un système prévoyant l'attribution annuelle d'un bonus de points récompensant un comportement approprié peut également être prévu.
- Un système à points en vertu duquel les conducteurs perdent des points serait, selon les théories psychologiques, plus efficaces qu'un système en vertu duquel les points sont additionnés, étant donné que les personnes préfèrent ne rien perdre.

Organisation du système

- La procédure administrative relative au traitement des points doit être simple, transparente et efficace.
- Un registre centralisé est nécessaire avec toutes les informations nécessaires sur les conducteurs.
- Un service administratif centralisé est nécessaire afin d'envoyer les décisions et informations aux conducteurs.
- Les informations doivent être à jour et leur consultation doit être aisée. La population doit également pouvoir les consulter facilement, par exemple via Internet (dans le respect de la protection de la vie privée).
- Avant d'atteindre la valeur limite, des lettres d'information et d'avertissement relatives au nombre de points doivent être envoyées.

Mesures complémentaires

- La mise en œuvre et la communication sont des éléments essentiels au bon fonctionnement d'un système à points. Des actions raisonnables et régulières sont importantes. Les contrôles automatiques de la vitesse et des alcootests réguliers sont en tout cas nécessaires.
- Des différences dans les niveaux d'application et de communication sont importantes afin de tenir la population en éveil.
- Les actions et les contrôles sont nécessaires afin de lutter contre les effets secondaires tels que la conduite sans permis de conduire, le délit de fuite et le commerce de points. La population doit également être suffisamment informée sur les conséquences possibles de ces infractions.
- Des statistiques régulières sont importantes. Elles peuvent être utilisées en fonction de la communication. Elles sont également nécessaires aux fins de l'évaluation et du suivi du système à points.

Retrait du permis de conduire

- Si la limite de points est atteinte, le permis de conduire doit être retiré. La durée recommandée de la déchéance du permis de conduire est de 3 à 12 mois.
- Des formations de réhabilitation après le retrait du permis de conduire sont recommandées.
- Des systèmes liés aux véhicules tels que les éthylotests embarqués, les limiteurs de vitesse et les boîtes noires permettant de contrôler le comportement routier, peuvent servir d'alternatives

aux formations de réhabilitation ou aux retraits du permis de conduire.

Formations

- Les mesures intermédiaires telles que les lettres d'avertissement et les formations permettent de réagir plus rapidement et d'envoyer un signal au conducteur.
- Un conducteur devrait suivre une formation à partir de 2 infractions graves.
- Les formations doivent être axées sur la prévention de la récidive; il faut donc travailler sur l'attitude. Elles doivent être conçues sur mesure et dispensées à de petits groupes homogènes afin de bénéficier d'un effet plus spécifique.

Règles applicables aux groupes cibles spécifiques

- En ce qui concerne les jeunes, des formations spécifiques doivent être prévues afin de pouvoir intervenir et agir au plus tôt sur le changement de comportement et sur la perception du risque.
- Les jeunes seront de préférence plus rapidement orientés vers une formation.
- Les jeunes conducteurs devraient relever d'un système plus strict étant donné qu'ils constituent un groupe à risques (retrait de permis plus rapide), mais les évaluations en la matière ne sont pas univoques.
- Les conducteurs professionnels doivent disposer d'un permis à points vu leur grande implication dans la circulation. Des infractions spécifiques (ex.: temps de repos) doivent être prévues pour ce groupe. De plus, un retrait de permis peut avoir des conséquences

importantes et des alternatives doivent être proposées.

- En ce qui concerne les récidivistes, à savoir les conducteurs qui ont déjà perdu plusieurs fois leur permis, il est nécessaire de prévoir une réhabilitation poussée et une thérapie. La prolongation de la déchéance du permis ne résout pas le problème.

BestPoint souligne également que la collaboration internationale est essentielle afin de justifier et d'opérationnaliser le système à l'égard des étrangers. Un modèle en cinq étapes est proposé pour ce faire:

1. collaboration entre pays afin que les informations relatives aux infractions puissent être échangées.
2. application des directives dans chaque pays afin que le système soit introduit partout d'une manière similaire.
3. création d'un permis de conduire virtuel pour les conducteurs étrangers.
4. introduction obligatoire dans tous les pays européens d'un système prévoyant un nombre limité d'infractions. Un tableau de conversion sera prévu si nécessaire afin que les points puissent être calculés en fonction du pays.
5. entrée en vigueur d'un système harmonisé au niveau européen.

Recommandations pour un permis à points en Belgique

Il ressort de cette étude qu'un système de permis à points peut aider à augmenter la sécurité routière et ceci au moins pen-

dant la période initiale après l'introduction. Avant d'introduire un tel système, une étude préalable approfondie s'impose tant sur sa nature que sur la mise en œuvre opérationnelle et l'implémentation pratique. Les coûts en matière de mise en place, déploiement et entretien du système doivent également être minutieusement analysés et être examinés par rapport à l'augmentation prévue de la sécurité routière. Si les résultats de cette analyse coûts-bénéfices semblent positifs, l'IBSR recommande alors d'également introduire le permis à points en Belgique.

L'effet de ce système sera toutefois faible et provisoire s'il devait être introduit hâtivement et sans mesures d'accompagnement. Lors de l'introduction, la population devra être largement informée sur le système et sur les objectifs poursuivis. Son introduction n'a de sens que si un niveau suffisant de contrôle peut être garanti après la phase de mise en œuvre. Une communication et une sensibilisation permanentes seront nécessaires afin de conserver les effets. Il conviendra également d'élaborer une vaste palette de mesures et de sanctions alternatives afférentes aux infractions au code de la route afin de garantir l'efficacité.

De plus, une attention particulière devra être portée à la manière dont un système de points de pénalité peut être intégré dans le cadre policier et juridique. En la matière, une collaboration entre le niveau fédéral et régional sera nécessaire vu la régionalisation de plusieurs infractions (ex.: excès de vitesse) au 1er janvier 2015.

Wouter VAN DEN BERGHE



Impact de la météo sur la sécurité routière

L'IBSR assure notamment le suivi de l'évolution du nombre d'accidents de la route et de victimes. Son rôle ne se limite toutefois à décrire les tendances observées: il lui incombe également de les expliquer. C'est pourquoi une étude s'est penchée sur l'impact de la météo sur l'accidentalité¹.

Assurer la veille statistique de l'évolution de la sécurité routière est une mission importante de l'IBSR. Celui-ci remplit notamment cette mission à travers la publication de rapports statistiques annuels et régionaux et du baromètre trimestriel de la sécurité routière. Décrire les évolutions observées n'est toutefois pas suffisant, raison pour laquelle l'IBSR réalise également des recherches visant à les comprendre et les expliquer.

De nombreux éléments peuvent influencer à la hausse ou à la baisse le nombre d'accidents. Sur le long terme, des changements dans la formation des conducteurs, la législation, le contexte économique, l'équipement des véhicules, l'infrastructure, la répression et la politique criminelle voire le climat font notamment varier l'exposition au risque (l'importance du trafic) et le risque d'accident. En Belgique, malgré une hausse constante du trafic, il se dessine ainsi une tendance de fond à la baisse du nombre d'accidents corporels.

Dans une approche à plus court terme, comme celle que retient le plus souvent l'IBSR dans le baromètre de la sécurité routière ou dans les rapports statistiques

annuels, certains éléments plus ponctuels peuvent également avoir un impact (plus immédiat) sur le nombre d'accidents et de victimes enregistrés. Ces éléments vont soit renforcer la tendance de fond à la baisse, soit aller à l'encontre de celle-ci.

Conditions météo

Parmi ceux-ci se trouvent les conditions météorologiques. Même si une météo dégradée ne constitue que très rarement la cause directe d'un accident, on ne peut nier que les conditions météorologiques jouent à la fois sur l'exposition au risque (décision de se mettre ou non en route et choix du mode de déplacement) et sur le risque d'accident (hausse ou baisse de la probabilité d'avoir un accident pour une même distance parcourue). Elles influencent de la sorte le nombre d'accidents corporels enregistrés.

Plusieurs études belges et de nombreuses études internationales démontrent l'existence d'une relation entre les conditions météorologiques et les accidents de la route. La météo constitue donc une dimension environnementale importante à prendre en considération dans l'analyse de l'évolution des statistiques d'accidents. C'est d'ailleurs ce que réalisent déjà plusieurs pays, comme la France, avec son modèle Giboulée qui permet d'observer l'évolution du nombre d'accidents en enlevant tout effet de saison ou de météo. Idem pour l'Allemagne (BAST) qui intègre des paramètres météorologiques dans son modèle de projection du nombre d'accidents.

Etude de l'IBSR

L'objectif de cette étude est de déterminer dans quelle mesure les conditions météorologiques influencent (ou non) le nombre d'accidents corporels et mortels en Belgique. Pour ce faire, l'IBSR a comparé le nombre moyen d'accidents enregistrés les jours connaissant une météo particulière au nombre moyen d'accidents enregistrés les jours à la météo «normale». L'impact de six paramètres météorologiques est investigué: la pluie, la neige, le brouillard, le vent violent, la température et deux indicateurs composites définissant le «beau» et le «mauvais» temps. L'IBSR a également étudié dans quelle mesure l'impact d'un même paramètre météorologique varie selon le type d'utilisateur (piéton, cycliste, motocycliste, voiture, camionnette ou poids lourd) et le moment de la semaine (semaine ou week-end).

Les analyses portent sur les accidents de la route avec blessés (ou tués) enregistrés en Belgique entre 2003 et 2012. Les données relatives aux accidents proviennent de la base de données des accidents corporels constituée par les services de police et mise à disposition par la Direction Générale Statistique du SPF Economie. Les conditions météorologiques de chaque journée sont basées soit sur cette même base de données, soit sur les données de l'Institut Royal Météorologique belge.

Principaux résultats

Pour chaque condition météorologique et chaque type d'utilisateur, le nombre moyen d'accidents corporels enregistrés par jour est comparé au nombre moyen d'acci-

dents observés un jour normal. Le tableau ci-après donne un aperçu de ces comparaisons. Les conditions associées à un nombre d'accidents plus élevé qu'un jour

normal sont indiquées en rouge, avec des flèches ascendantes; les conditions associées à un nombre d'accidents moindre sont indiquées en vert avec des flèches

descendantes. La force des effets est représentée par le nombre de flèches. Seules les effets statistiquement significatifs sont repris dans le tableau.

	Facteur météo étudié	Pluie	Neige et pluie	Brouillard et Pluie	Vent violent et pluie
	Période couverte par l'analyse	Année	De décembre à mars	De septembre à février	De novembre à février
Jours sélectionnés pour l'analyse	Jours pluvieux (pluie seule ; définition stricte) (702 jours)	Jours de neige et pluie seules (151 jours)	Jours de brouillard et pluie seuls (107 jours)	Jours de vent violent et pluie seuls (151 jours)	
Jours de contrôle	Jours normaux (555 jours)	Jours normaux (95 jours)	Jours normaux (123 jours)	Jours normaux (95 jours)	
Accidents corporels	Total	→	↘↘	→	↗↗
	Piéton	→	→	→	↗↗
	Cycliste	↘↘↘	↘↘↘	↘↘	↘↘
	Motocycliste	↘↘↘	↘↘↘	↘↘↘	↘↘
	Voiture	↗	↘	→	↗↗
	Voiture seule	↗↗	↗↗	↗↗	↗↗
	Voiture contre voiture	↗↗	↗	↗	↗↗
	Camionnette	↗	→	→	↗↗
	Poids lourd	↗	→	→	→

	Facteur météo étudié	Froid relatif	Chaleur relative	Mauvais temps relatif	Beau temps relatif
	Période couverte par l'analyse	Année	Année	Année	Année
Jours sélectionnés pour l'analyse	Jours relativement froids pour la saison (763 jours)	Jours relativement chauds pour la saison (750 jours)	Jours relativement maussades pour la saison (355 jours)	Jours relativement beaux pour la saison (203 jours)	
Jours de contrôle	Jours à la température normale (2140 jours)	Jours à la température normale (2140 jours)	Jours normaux (265 jours)	Jours normaux (265 jours)	
Accidents corporels	Total	↘	↗	↘	↗↗↗
	Piéton	↘	↗	↘	↗
	Cycliste	↘	↗	↘↘↘	↗↗↗
	Motocycliste	↘	↗	↘↘↘	↗↗↗
	Voiture	↘	↗	↘	↗↗↗
	Voiture seule	→	→	↗↗	→
	Voiture contre voiture	→	→	↗	↗
	Camionnette	→	↗	→	↗
	Poids lourd	→	↗	→	→

¹Focant N. (2014), «Y a-t-il plus d'accidents de la route quand il pleut ? Analyse exploratoire de l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route en Belgique». Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Les résultats les plus marquants sont les suivants:

- La combinaison d'un temps sec, relativement chaud et relativement ensoleillé pour la saison est la situation météorologique influençant le plus fortement le nombre quotidien d'accidents. Dans ces circonstances, le nombre moyen d'accidents corporels enregistrés par jour est 18,5% plus élevé que lorsque la météo est «normale».
- La neige constitue le deuxième facteur météorologique le plus influent et est bénéfique en termes de sécurité routière: comparés aux jours «normaux», les jours à la fois neigeux et pluvieux connaissent une diminution de 12,2% du nombre d'accidents corporels.
- Viennent ensuite trois paramètres dont l'influence est statistiquement significative mais faible. Le mauvais temps de façon globale est synonyme d'une diminution de 9,8% du nombre quotidien d'accidents corporels. Un jour relativement froid pour la saison est associé à une baisse de 7,1% du nombre d'accidents.

Et un jour relativement chaud enregistre une augmentation de 9,0% du nombre d'accidents. Restent enfin les jours de brouillard (et de pluie) et les jours pluvieux qui ne semblent pas enregistrer un nombre différent d'accidents que les jours à la météo «normale».

Les analyses démontrent en outre que la variation du nombre total d'accidents est souvent le résultat d'un effet important sur ceux impliquant les deux-roues (vélos ou motos). Les accidents impliquant ces usagers sont les plus sensibles aux conditions météorologiques. Il est très probable, dans le cas présent, que les hausses ou les baisses observées du nombre d'accidents soient principalement le reflet d'un changement dans le nombre de deux-roues sur les routes, plutôt que d'une modification du risque d'accident.

A l'opposé se trouvent les accidents corporels impliquant un poids lourd dont le nombre quotidien varie très rarement selon les circonstances météorologiques. Les accidents impliquant une voiture ou une camionnette varient davantage, sans que l'effet des paramètres météorologiques ne soit très prononcé.

Analyses complémentaires

Des analyses complémentaires ont également été réalisées afin d'évaluer l'impact des conditions météorologiques sur la gravité des accidents et la variabilité de cet impact selon le moment de la semaine (se-

maine / week-end).

Il s'avère que la gravité des accidents ne dépend généralement pas des conditions météorologiques. De même, l'effet d'un paramètre météorologique sur le nombre d'accidents corporels est souvent identique en semaine et pendant le week-end. Une interaction significative ne s'observe que dans un nombre restreint de cas, essentiellement pour les jours de pluie et pour les jours de mauvais temps. Pour les motocyclistes, néanmoins, le moment de la semaine semble jouer un rôle significatif: l'effet de la pluie, d'une température faible ou élevée et du mauvais temps (sur le nombre d'accidents impliquant un motocycliste) est renforcé durant le week-end.

Il est très probable que l'impact de la météo sur le nombre d'accidents s'explique en grande partie par une hausse ou une réduction de la mobilité. Des données sur la mobilité des différents types d'usager, avec une faible résolution temporelle, seraient toutefois nécessaires pour pouvoir différencier ces deux effets.

Cette étude pilote identifie néanmoins les paramètres météorologiques ayant une influence favorable ou, au contraire, défavorable sur l'accidentalité en Belgique. Elle indique, de plus, comment cette influence varie (ou non) selon le type d'usager et la période de la semaine. L'IBSR dispose ainsi de pistes pour l'interprétation de l'évolution du nombre d'accidents et d'une base pour de futures études investiguant plus en détail l'impact de la météo en termes de sécurité routière en Belgique.

Nathalie FOCANT

Alcool au volant: les bonnes pratiques à l'étranger

Les indicateurs relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool sont préoccupants pour la Belgique. Notre pays se retrouve avec l'Italie, l'Espagne, le Portugal dans un groupe où conduire après avoir consommé un ou deux verres (dans le meilleur des cas !) fait partie d'une certaine norme, de surcroît plus souvent transgressée. Il s'agit donc d'un véritable enjeu pour la Belgique.

La trop grande tolérance vis-à-vis de l'alcool au volant dans le chef de certains conducteurs se traduit évidemment dans les statistiques d'accidents. Chaque année, plus de 5400 accidents corporels impliquent au moins un usager sous l'influence de l'alcool, soit plus de 12% de l'ensemble des accidents. Cela signifie donc qu'en Belgique, un accident corporel sur 8 est dû à l'alcool.

L'IBSR a donc décidé de mener une étude¹ afin d'identifier des mesures qui ont déjà fait leurs preuves à l'étranger et qui pourraient également être appliquées dans notre pays dans la lutte contre l'alcool au volant.

Méthode

En d'autres termes, il s'agit d'une étude exploratoire veillant à mieux comprendre en quoi les autres pays ont été plus efficaces dans la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Pour cette étude, 4 pays connaissant une faible prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool ont été choisis (la Suède, la Finlande, la Pologne et l'Estonie), 2 pays ayant connu une amélioration considérable en la matière (la Grèce et l'Irlande) et le pays voisin de la Belgique ayant les meilleurs résultats concernant l'alcool au volant, à savoir les Pays-Bas. Les mesures pour lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool ont été étudiées et comparées entre elles.

Résultats

Les principaux résultats relatifs à la prévalence, à l'acceptabilité sociale et aux mesures pour lutter contre l'alcool au volant sont brièvement présentés dans les lignes qui suivent.

Le tableau ci-après montre un aperçu des variables descriptives concernant la conduite sous l'influence de l'alcool dans les sept pays sélectionnés et la Belgique. Les pays sont classés suivant leurs résultats pour ce qui est de la conduite sous l'influence de l'alcool au-dessus de la limite légale autorisée (CSI). Un aperçu de 19 pays européens au total était repris dans le questionnaire des experts et les avis/réflexions/commentaires des experts nationaux ont ensuite été demandés. Cet aperçu repose sur les données du projet SARTRE4 (Cestac & Delhomme (Eds.), 2012) et des informations nationales complémentaires issues de la littérature (pour plus d'informations voir également: Meesmann et al., 2013).

Aperçu des valeurs nationales sélectionnées concernant la conduite sous influence

Pays	CSI ²	Taux d'alcool légal	Consommation annuelle d'alcool au niveau national	Amis CSI ³	Risque objectif de se faire contrôler ⁴	Risque subjectif de se faire contrôler ⁵
	2010	2012	2010	2010	2010	2010
	% au moins une fois	CAS ‰	litre d'alcool pur par tête (≥15)	% d'accord ? (très/assez)	% au moins une fois	% au moins une fois
Suède	1,53	0,2	9,2	2,7	56,9	80,0
Finlande	2,11	0,5	12,3	4,6	68,1	87,3
Pologne	2,25	0,2	12,5	14,1	42,4	54,5
Estonie	3,69	0,2	10,3	19,3	69,1	68,9
Pays-Bas	6,61	0,5	9,9	31,8	44,4	71,2
Irlande	9,02	0,5	11,9	7,7	34,7	72,1
Grèce	14,48	0,5	10,3	21,8	39,6	81,4
Belgique	26,48	0,5	11	41,9	32,7	74,5

Source: Cestac & Delhomme (Eds.), 2012; WHO, 2014, ETSC, 2012; infographie: IBSR

1. Meesmann, U. & Rossi, M. Good practices driving under influence of alcohol. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité routière.
 2. CSI (conduite sous l'influence de l'alcool au-dessus de la limite légale): à quelle fréquence avez-vous pris le volant au cours du mois écoulé avec une alcoolémie supérieure au seuil légal ?
 3. Amis CSI: arrive-t-il à la plupart de vos amis de conduire sous l'influence de l'alcool ?
 4. Risque objectif de se faire contrôler: combien de fois avez-vous été soumis à un contrôle alcool au cours des trois dernières années ?
 5. Risque subjectif de se faire contrôler: si vous pensez à un trajet en voiture ordinaire, quelle est selon vous la probabilité que vous soyez soumis à un contrôle alcool ?

Prévention de la CSI

Sur les 19 pays européens comparés dans l'étude SARTRE 4, la Suède, la Finlande, la Pologne et l'Estonie enregistrent les 4 meilleurs résultats en termes de conduite sous l'influence de l'alcool. Selon une comparaison opérée entre 2002 et 2010 (SARTRE 3 et 4), la situation en matière de conduite sous l'influence de l'alcool s'est considérablement améliorée en Grèce. L'Irlande et la Slovénie ont également enregistré des progrès conséquents en la matière. Malgré cela, la Grèce présente une prévalence relativement élevée de la conduite sous l'influence de l'alcool (juste en-deçà de la moyenne des 19 pays européens étudiés).

Autres caractéristiques descriptives

Voici d'autres caractéristiques frappantes des pays avec une prévalence très faible de CSI (Suède, Finlande, Pologne et Estonie):

- Faible limite d'alcool légale avec une CAS de 0,2 ‰ (à l'exception de la Finlande);
- Faible prévalence perçue de CSI des amis essentiellement dans les pays scandinaves (Suède et Pologne); dans les anciens pays du bloc de l'Est (Pologne et Estonie), la CSI des amis est proche de la moyenne enregistrée dans les 19 pays.
- Risque objectif élevé de se faire contrôler;
- Risque subjectif élevé de se faire contrôler dans les pays scandinaves mais pas dans les anciens pays du bloc de l'Est;

La consommation annuelle d'alcool au niveau national ne semble pas être di-

rectement liée à la prévalence de la CSI. La Pologne, par exemple est le pays qui consomme le plus d'alcool par rapport aux 19 pays européens et enregistre quand même les troisièmes chiffres les plus faibles en termes de CSI. Dans certains pays comme en Pologne et en Finlande, on est conscients du fait qu'il ne faut pas conduire après avoir bu même si on y consomme beaucoup d'alcool.

Acceptabilité sociale CSI

Selon les experts nationaux, la CSI est absolument inacceptable en Suède, en Finlande, en Pologne et en Irlande, inacceptable en Estonie et plutôt inacceptable en Grèce. La CSI est également inacceptable pour la plupart des conducteurs belges (84%) mais seul un peu plus de la moitié (59%) trouve que l'alcool au volant est absolument inacceptable (Meesmann et al., 2014).

Disponibilité de l'alcool

L'alcool s'achète assez facilement dans la plupart des pays dès l'âge de 18 ans. La vente est uniquement limitée en Suède et en Finlande. En Suède, il ne peut être acheté qu'au restaurant à partir de 18 ans et dans des magasins de vente d'alcool spécifiques à partir de 20 ans. En Finlande, la vente d'alcool dans les supermarchés est limitée aux boissons à faible concentration d'alcool (< 4,7 vol.%). Les boissons fortes doivent être achetées également dans des magasins spécialisés. La vente d'alcool dans les stations-services est par ailleurs limitée le long des autoroutes néerlandaises.

Taux d'alcool légal

La plupart des pays obtenant de bons résultats au niveau de la conduite sous l'influence de l'alcool ont un taux d'alcool autorisé de 0,2 ‰ (Suède, Estonie et Pologne). Dans tous les autres pays, la limite d'alcool générale est fixée à 0,5 ‰. Dans les pays avec une limite fixée à 0,5 ‰, à l'exception de la Finlande, une limite plus basse du taux d'alcool (0,2 ‰) est en vigueur pour les conducteurs débutants et la Grèce et l'Irlande en imposent une également pour les conducteurs professionnels. En outre, en Grèce, le seuil limite d'alcoolémie de 0,2 ‰ s'applique également aux deux et trois-roues.

Politique criminelle

Tous les 7 pays sélectionnés effectuent des contrôles continus en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, avec des actions renforcées au cours de certaines périodes comme Noël, les vacances nationales, au milieu de l'été, etc. Lorsqu'il est question de contrôles renforcés, tous les pays communiquent d'une manière ou d'une autre à un large public. Dans tous les pays, les conducteurs impliqués dans des accidents corporels, sont obligatoirement soumis à un test d'alcoolémie. Cette recommandation DRUID n'est que partiellement appliquée dans la pratique en Grèce et aux Pays-Bas.

Montant de la peine

En comparaison de la Belgique, le montant de la peine en cas de CSI est plus élevé dans la plupart des pays sélectionnés. En Suède et en Pologne par exemple, la durée minimale et maximale du retrait

du permis de conduire en cas de première infraction en matière d'alcool varie entre 1 et 3 ans (Suède) et 1 et 10 ans (Pologne) au lieu de 0-6 mois en Belgique.

Réhabilitation du conducteur

Dans la majorité des pays obtenant de très bons résultats (Estonie, Suède, Pays-Bas et Finlande en partie), des programmes de réhabilitation sont prévus pour les conducteurs contrôlés en état d'ivresse. Par ailleurs, un programme «éthylotest antidémarrage» est proposé en Finlande, en Suède et aux Pays-Bas. En règle générale, ces programmes sont combinés à une réhabilitation/un traitement ainsi qu'à un suivi régulier. Pour le moment, aucun pays n'utilise d'éthylotest antidémarrage comme appareil obligatoire pour certains groupes de conducteurs (ex. conducteurs professionnels). En Finlande uniquement, les véhicules assurant le transport scolaire doivent être équipés d'un éthylotest antidémarrage si la commune l'a prescrit ou a payé pour ce dispositif, mais ceci n'est donc pas le cas dans la pratique pour tous les transports scolaires.

Education et campagnes

Dans tous les pays sélectionnés, le thème de «l'alcool au volant» est abordé dans la formation à la conduite et partiellement aussi à l'école. De plus, la plupart des pays mènent systématiquement des campagnes contre la conduite sous l'influence de l'alcool ou informent de manière diverse des risques liés à l'alcool au volant. L'approche au niveau de la sensibilisation est souvent multidisciplinaire. Elle est menée en coopération avec différents sec-



teurs tels que la sécurité routière, la santé et l'éducation.

Conclusion

Dans tous les pays avec une faible prévalence de la CSI, un vaste système de mesures est appliqué pour lutter contre l'alcool au volant; il se compose de divers éléments comme la législation, la politique criminelle, la réhabilitation et la sensibilisation. Les pistes de réflexion suivantes visant à améliorer la politique en matière de CSI en Belgique peuvent être déduites des recommandations d'experts internationaux:

- accroissement de l'activité en matière de politique criminelle en combinaison avec une hausse des tests non sélectifs, des contrôles alcool obligatoires

en cas d'accident et communication autour des contrôles;

- hausse du montant de la peine pour CSI;
- intensification des programmes de réhabilitation pour les contrevenants en matière d'alcool;
- développement de programmes d'éthylotest antidémarrage avec suivi et accompagnement;
- actions afin de rendre la CSI socialement inacceptable;
- intensification de la collaboration avec différents secteurs concernant l'éducation et les campagnes.

La faisabilité et la transposition dans la pratique de ces mesures en Belgique devraient être examinées en détail.

Uta MEESMANN
Myriam ROSSI

L'IBSR mesure la vitesse des motards

Pour la première fois, l'IBSR a réalisé une mesure représentative et objective de la vitesse pratiquée par les deux-roues motorisés en Belgique et a observé la manière dont ils circulent entre les files. Les résultats de cette étude montrent que les motards roulent plus vite et commettent plus d'excès de vitesse que les automobilistes, même si les différences sont parfois minimes. Moins de problèmes ont, par contre, été observés avec les conducteurs de scooters. Par ailleurs, la moitié des motards ne respectent pas les règles de circulation dans les files.

Vitesse moyenne

Sur toutes les routes sauf celles à 90 km/h à une bande, la vitesse moyenne des motards est légèrement au-dessus de la limitation. Au total, près de la moitié des motards étaient en excès de vitesse au moment de l'observation.

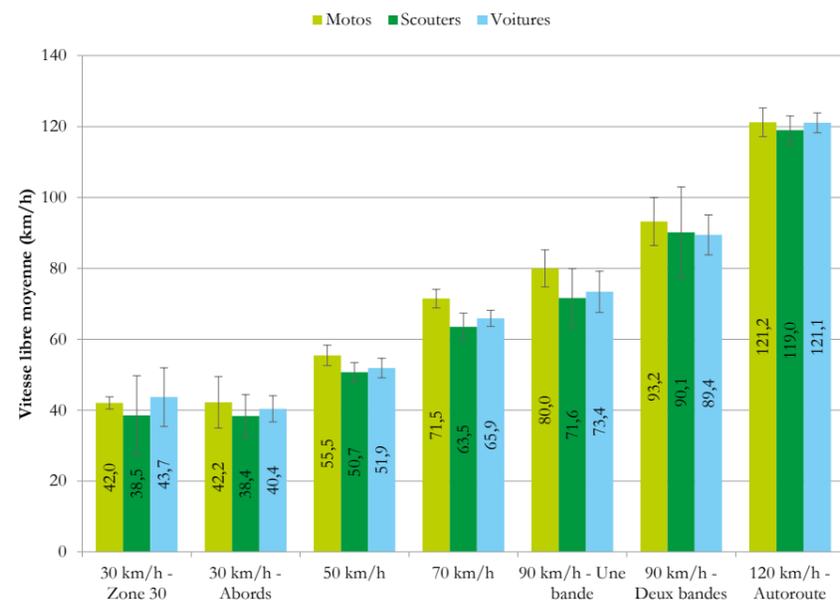
En général, la vitesse des motards est plus élevée que celle des automobilistes, sauf dans les zones 30 (légèrement inférieure) et sur autoroute (équivalente). La différence est de:

- 5 km/h sur les routes à 70 km/h;
- 7 km/h sur les routes à 90 km/h à une bande;
- 4 km/h sur les routes à 90 km/h à deux bandes.



Les motards parcourent environ 1% des kilomètres, mais sont impliqués dans 8% des accidents et représentent 14% des tués. Ils sont donc surreprésentés parmi les victimes de la route. L'une des principales causes d'accidents est la vitesse. Une analyse approfondie des accidents graves ou mortels de motos réalisée par l'IBSR en 2013¹ a ainsi montré qu'au moins 1 motard sur 3 roulait trop vite au moment de l'accident.

Partant de ce constat, l'IBSR a donc décidé de mesurer, à 300 endroits répartis un peu partout en Belgique, la vitesse des motards et des conducteurs de scooters à différents moments de la journée et de la semaine et de la comparer avec celle des automobilistes. Lorsque les deux-roues dépassaient des files, l'IBSR a également observé si les règles étaient respectées.

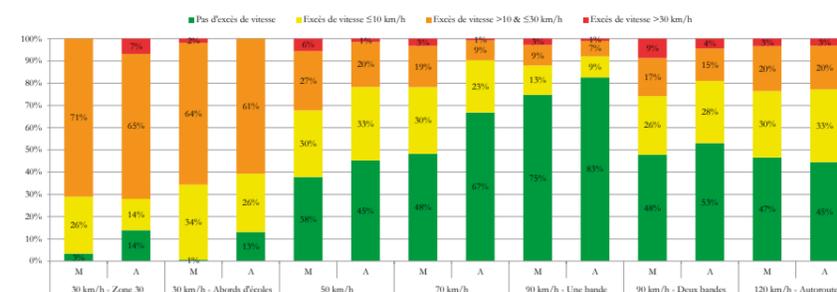


Vitesse moyenne par type de véhicule

Excès de vitesse

La proportion de motards en excès de vitesse est légèrement plus importante que celle des automobilistes. Cette différence est significative sur tous les types de routes sauf dans les zones 30 où le problème de respect de la limitation touche toutes les catégories d'utilisateurs.

- En agglomération, la proportion de motards en excès de vitesse de plus de 30 km/h est nettement plus importante que celle des automobilistes (6% au lieu de 1%). Au total, seul un tiers des motards respectent le 50 km/h en agglomération.
- Sur les routes à 70 km/h, 22% des motards dépassent la limitation de vitesse de plus de 10 km/h contre seulement 10% des automobilistes.
- Sur les routes limitées à 90 km/h avec deux bandes de circulation dans chaque sens, la proportion de motards qui roulent à plus de 120 km/h est aussi sensiblement plus importante que celle des automobilistes (9% au lieu de 4%).



Excès de vitesse par les motocyclistes (M) et les automobilistes (A)

Les résultats en détail

Régions

La vitesse moyenne pratiquée par les motards est comparable dans les 3 Régions. La seule différence significative a été observée sur les routes à 90 km/h: la vitesse moyenne y est plus élevée de 8 km/h en Flandre qu'en Wallonie, ce qui peut s'expliquer par le fait que les motards empruntent des routes plus sinueuses en Wallonie dans le cadre de leurs déplacements touristiques.

¹ Martensen, H. & Roynard, M. (2013). MOTAC - Motorcycle accident causation. Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.



Circulation entre les files

Depuis septembre 2011, le code de la route autorise les motards à circuler entre les files. Dans ce cas, ils ne peuvent toutefois pas dépasser la vitesse de 50 km/h et la différence de vitesse avec les véhicules qui se trouvent sur ces bandes de circulation ou files ne peut être supérieure à 20 km/h.

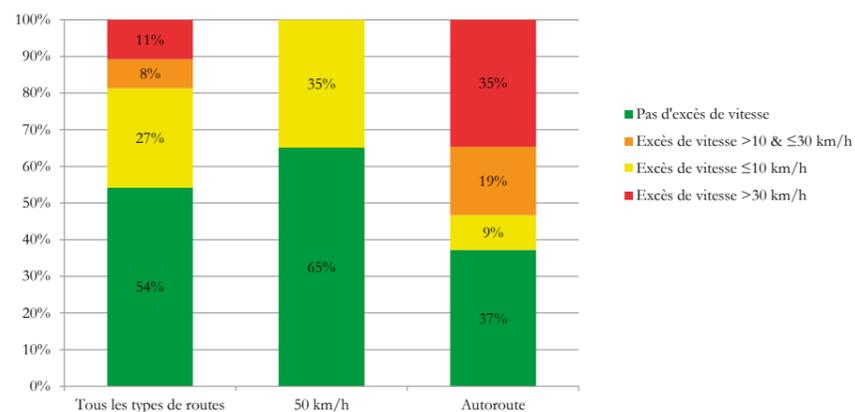
Le respect de cette règle laisse surtout à désirer sur autoroute: la vitesse moyenne des motards dans les files est de 72 km/h. 35 % des motards roulent même à plus de 80 km/h ! Et même dans le groupe des motards dont la vitesse n'excède pas 50 km/h, certains roulent probablement trop vite par rapport aux autres véhicules. Nous pouvons donc en conclure que moins de la moitié des motards respectent les règles de la circulation entre les files.

Moments de la semaine

En général, la vitesse moyenne des motards est de 3 à 8 km/h plus élevée le week-end que pendant la semaine. Sur autoroute, cette différence culmine même à 9 km/h.

Motards seuls / motards en groupe

Sur la plupart des routes, il n'y a pas de différence significative entre les vitesses des motards seuls et celles des motards en groupe, sauf sur les routes situées en agglomération où ces derniers roulaient 4 km/h plus vite.



Respect du 50 km/h par les motocyclistes circulant en inter-files.

Conducteurs de scooters

L'IBSR a observé des différences parfois substantielles entre le comportement des conducteurs de scooters et celui des motards. Ainsi, la plupart du temps, la vitesse moyenne des conducteurs de scooters est équivalente, voire légèrement inférieure à celle des automobilistes. Le nombre de conducteurs de scooters qui respectent les limitations est également plus élevé sur toutes les routes (sauf sur celles à 90 km/h à deux bandes). Par rapport aux motards, il y a moins de conducteurs de scooters qui commettent de gros excès de vitesse, sauf dans les zones 30.

Mathieu ROYNARD
Philip TEMMERMAN

FAIS LA FÊTE
SANS TE PRENDRE LA TÊTE
TAXI FRIENDS : LA SOLUTION DE COVOITURAGE DES FÊTARDS



Application gratuite



GO FOR ZERO

NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

IBSR

LES SIGNAUX ROUTIERS PRÉSENTÉS AUX ENFANTS

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

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

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

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

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

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



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

Pour connaître les conditions générales de vente :

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

Les commandes peuvent se faire :

via le webshop: webshop.ibsr.be,

par fax : 02/244.15.28

par courriel : shop@ibsr.be.

Merci de mentionner les références suivantes : F831.