



Seul 1 enfant sur 4 est correctement attaché

GSM au volant: 1 Wallon sur 10 accro

Les femmes meilleures conductrices que les hommes ?

Ethylotest antidémarrage: la mesure tant attendue entre en vigueur





CONTENU

4.

BRÈVES

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

8.

STATISTIQUES

Selon le dernier baromètre de la sécurité routière, le nombre de tués sur les routes a diminué de 3% en 2017. La situation diffère toutefois fortement en fonction des Régions.

11.

ÉDUCATION

Dans notre pays, l'auteur prend la fuite dans 11% des accidents corporels. L'éducation à la circulation routière peut aider à lutter contre ce phénomène.

12.

COMPORTEMENT

12. Changer constamment de bande ne fait pas gagner de temps et nuit à la sécurité routière et à la mobilité.
14. 3 Belges sur 4 sont irrités par les conducteurs qui téléphonent en conduisant.

16.

USAGERS

De nombreux préjugés circulent à propos des femmes au volant. L'institut Vias a procédé à une analyse statistique afin de voir s'ils étaient

justifiés.

18.

LÉGISLATION

Environ 2000 Belges demandent chaque année une exemption du port de la ceinture pour des raisons médicales... loin d'être justifiées.

20.

ÉQUIPEMENT

Seuls 23% des enfants de moins d'1,35m sont correctement attachés en voiture. Pire encore, 13% des enfants ne le sont pas du tout.

24.

VÉHICULES

Le taux de récidive des conducteurs qui se voient imposés un éthylotest antidémarrage est 75% moins élevé que ceux qui reçoivent une peine traditionnelle.

26.

APTITUDE À LA CONDUITE

Seuls 15% des Belges connaissent formellement la limite légale en matière d'acuité visuelle. Pourtant, les yeux fournissent 90% des informations au volant.

28.

ENQUÊTE

Le vélo électrique a gagné en popularité au cours des dernières années: 10% des Belges l'ont enfourché en 2017. C'est l'un des résultats de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière.

COLOPHON

Rédacteur en chef: Benoit Godart - E-mail: benoit.godart@vias.be

Rédaction: Sofie Boets, Nathalie Focant, Benoit Godart, Michèle Guillaume, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Liesje Pauwels, Anneleen Poll, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Mark Tant, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

Editeur responsable: Karin Genoe, Institut Vias, chaussée de Hæcht 1405, 1130 Bruxelles.

Tél.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: info@vias.be - internet: www.vias.be

Issn: 0755-9010

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

VIAS
institute



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

Changement de règles

Les récidivistes plus sévèrement punis

Plusieurs nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 15 février 2018 afin de punir plus sévèrement certains délits, ainsi que la récidive. Concrètement:

- les personnes qui roulent sans le permis de conduire exigé pourront être punies d'une peine d'emprisonnement;
- les peines maximales pour les délits de fuite sont revues à la hausse: les délits de fuite après un accident avec tués sont punis plus sévèrement que ceux après un accident avec blessés qui le sont eux-mêmes plus sévèrement que ceux avec des dégâts matériels;
- rouler sans assurance est considéré comme l'une des plus lourdes infractions routières qui entrent en compte pour la récidive croisée (à savoir plusieurs infractions de nature différente);
- les infractions routières ne seront plus prescrites après un mois deux ans. La durée de la prescription passe même à trois ans pour les conducteurs qui roulent en dépit d'une déchéance du droit de conduire ou sans éthylotest antidémarrage (comme c'est déjà le cas pour ceux qui roulent sans permis de conduire ou sous influence d'alcool ou de drogue).

Responsabilité accrue du titulaire de la plaque

Cette responsabilité est accrue dans la mesure où l'on doit savoir à qui l'on prête sa voiture. Si le titulaire de la plaque d'immatriculation prouve qu'il n'a pas commis l'infraction, il doit communiquer le nom de la personne qui a commis l'infraction avec son véhicule. S'il ne communique pas l'identité du conducteur, il pourra être puni sévèrement pour ce fait, indépendamment de l'infraction commise. Pour les personnes morales, il y a la possibilité d'enregistrer le conducteur habituel dans la Banque-Carrefour des véhicules via Renta. Si ce n'est pas le cas, l'identité du conducteur doit être communiquée dans les 15 jours.

Ethylotest antidémarrage obligatoire

La loi concernant l'éthylotest antidémarrage entrera en vigueur le 1er juillet 2018. Les conducteurs les plus alcoolisés qui prennent le volant seront obligatoirement condamnés par le juge à avoir un éthylotest antidémarrage dans leur véhicule (de 1 à 3 ans ou à vie), outre une déchéance du droit de conduire d'au moins 3 mois et l'obligation de repasser les 4 examens de réintégration. Cela vise avant tout les récidivistes sévères qui ont déjà été condamnés avec un taux d'alcool d'au moins 1,2 ‰ dans les 3 ans. Le juge est également obligé de condamner à l'éthylotest antidémarrage les conducteurs qui ont été contrôlés avec un taux d'alcool

très élevé d'au moins 1,8 ‰. Dans ce cas, le juge peut cependant y déroger moyennant une motivation expresse. Pour les autres infractions en matière d'alcool, le juge conserve la possibilité (sans y être toutefois obligé) de condamner à l'éthylotest antidémarrage. Ce qui est nouveau, c'est que le juge peut exclure l'éthylotest antidémarrage de certaines catégories déterminées de véhicules (sauf pour la catégorie avec laquelle l'infraction a été commise) de manière à ne pas mettre en péril la situation professionnelle du contrevenant (par exemple, si l'infraction a été commise avec une voiture, le contrevenant peut poursuivre ses activités professionnelles en tant que conducteur de camion). Une personne condamnée à l'éthylotest antidémarrage peut toujours décider de ne plus rouler pendant la période concernée. Si malgré tout il roule sans éthylotest antidémarrage, il risque d'être puni très sévèrement (emprisonnement et/ou amende et déchéance du droit de conduire).

www.code-de-la-route.be

Un accident de train virtuel pour sensibiliser les jeunes à ne pas aller sur les voies

Infrabel va sensibiliser les jeunes au moyen de la réalité virtuelle afin de les encourager à ne pas marcher sur les voies de chemin de fer. A cet effet, l'entreprise gérant l'infrastructure ferroviaire a présenté récemment une plateforme vibrante baptisée «The Floor». Au moyen de lunettes spéciales et d'écouteurs, jusqu'à 50 élèves y sont guidés le long des voies et finalement sur celles-ci, avec des effets sonores impressionnants afin de leur faire prendre conscience du danger mortel qu'ils courent en circulant sur les voies.

Cette expérience virtuelle a pour but de sensibiliser les jeunes au danger des choix impulsifs, comme traverser rapidement une voie de chemin de fer pour attraper son train. Une démarche nécessaire étant donné que le nombre de personnes repérées sur les voies a augmenté l'an dernier (807 signalements et 7 morts) tout comme celui des accidents sur les passages à niveau (51 cas recensés avec 9 morts).

«The Floor» est une version améliorée de «The Box», une campagne de sensibilisation d'Infrabel qui avait été utilisée l'an dernier durant la saison des festivals musicaux. Elle n'est d'ailleurs pas adaptée à tous les jeunes. La campagne est délibérément plus dure, pour des jeunes à partir de 12 ans. Infrabel alterne entre campagnes dures et plus douces. Après une phase test, Infrabel étendra malgré tout l'expérience de «The Floor» à tout le pays. La campagne sera ensuite présente lors d'événements, impliquant ou non la sécurité routière, lors desquels les adultes pourront également l'expérimenter.



Plus d'accidents avec un vélo électrique

Ces 2 dernières années, le nombre d'accidents impliquant un vélo électrique a presque doublé (+90%). Dans le même temps, le nombre d'accidents avec un vélo traditionnel a... baissé de 5%! En 2017, 960 cyclistes ont été impliqués dans un accident avec un vélo électrique, soit plus d'1 cycliste

sur 10 (10,5%). Cette proportion dans les accidents augmente d'année en année: il y a 2 ans, les cyclistes avec un vélo électrique représentaient 8% du nombre total de victimes à vélo enregistrées. Si nous examinons les caractéristiques des victimes, nous remarquons qu'il s'agit essentiellement de femmes et de personnes de plus de 65 ans:

- plus de la moitié (56%) des victimes impliquées dans un accident de vélo électrique sont des femmes. Pour les vélos classiques, la proportion des femmes dans les accidents n'est que de 36%.
- 39% des victimes impliquées dans un accident de vélo électrique sont par ailleurs des personnes de plus de 65 ans. Plus de 6 victimes sur 10 (61%) ont même plus de 55 ans. Pour les vélos classiques, la proportion de seniors de plus de 65 ans dans les accidents n'est que de 12%.

Les blessures des victimes se déplaçant sur un vélo électrique sont 2 fois plus graves que celles des victimes circulant sur un vélo ordinaire. Ceci est peut-être dû à l'âge moyen plus élevé des utilisateurs de vélos électriques: alors que plus de la moitié du nombre total de tués et de blessés graves utilisant un vélo électrique ont plus de 65 ans (56%), ce groupe ne représente que 34% du nombre de blessés légers. Ceci confirme que les personnes âgées sont davantage vulnérables dans la circulation.



100.000 conducteurs sans permis?

Au cours du premier semestre de 2017, 16.935 conducteurs ont été verbalisés après avoir conduit sans permis! Cela équivaut à 92 P.-V. dressés par jour. En remontant dans le temps, les chiffres donnent carrément le tournis. En moins de dix ans (de 2008 à la mi-2017), pas moins de 360.674 conducteurs ont été verbalisés pour ce motif! Evidemment, dans ce nombre, on trouve de tout: des personnes qui n'ont jamais passé leur permis, d'autres qui circulent malgré une déchéance, ou encore celles qui ont été déclarées inaptes à la conduite, etc. Mais la loi ne fait aucune différence. Rouler avec un permis non valable équivaut à rouler sans avoir de permis tout court. Bien entendu, ces P.-V. ne représentent que la partie immergée de l'iceberg. Le nombre de personnes qui roulent régulièrement sans le fameux permis reste, par définition, difficile à connaître avec précision. En France, on estime que 600.000 personnes roulent sans permis ou avec un permis non valable sur un total de 40 millions de conducteurs. Si on applique ce calcul à la Belgique, on tournerait autour de 100.000 personnes sans permis en Belgique. C'est un gros problème de sécurité routière car le risque d'accident est plus élevé avec ce type de conducteurs. Il s'agit soit de personnes n'ayant jamais passé leur permis, donc qui ne sont pas formés au code de la route, soit d'usagers déçus de leur droit de conduire pour diverses raisons. Ce qui fait qu'ils représentent un plus haut risque d'accidents. Pour lutter contre ce fléau, l'institut Vias recommande d'augmenter le risque d'être contrôlé. C'est en cela que prévenir des contrôles d'alcool, par exemple sur les réseaux sociaux, est particulièrement incivique. Car durant ceux-ci, le policier demande souvent ses papiers à l'usager, ce qui permet, outre le taux d'alcool, de détecter les personnes qui roulent sans permis. À l'avenir, le risque de se faire contrôler sera encore plus important. En particulier avec l'arrivée des caméras ANPR et des radars comportementaux, dont l'un est en test à Namur. Ce sera une arme supplémentaire pour détecter si une personne est en ordre de permis.



Campagne Bob: 2,1% de conducteurs positifs

Sur les 438.800 conducteurs soumis à un test d'haleine lors de la dernière campagne BOB menée cet hiver, seuls 9219 d'entre eux avaient trop bu, soit environ 2,1%. Il s'agit du pourcentage le plus bas depuis la création des campagnes Bob. L'an dernier, le pourcentage de conducteurs contrôlés positifs atteignait 2,3%. Le résultat le plus mauvais avait été enregistré lors de l'hiver 2003-2004 lorsque 9,9% des automobilistes contrôlés présentaient un taux d'alcool trop élevé dans le sang. Seul bémol constaté lors de la récente campagne Bob: près de 6% des conducteurs contrôlés durant les nuits de semaines étaient positifs.

Au niveau régional, seul 1,9% des conducteurs contrôlés en région bruxelloise présentaient un taux d'alcool supérieur à la limite autorisée, ce qui représente une forte diminution par rapport à la campagne précédente où 2,8% des automobilistes contrôlés avaient trop bu.

Dans le détail, 30.697 contrôles ont été effectués cet hiver en région bruxelloise dont à peine 583 se sont révélés positifs. Le nombre de contrôles positifs (1,9%) se situe, en effet, en dessous de la moyenne nationale (2,1%).

Côté wallon, le nombre de contrôles positifs continue également de diminuer avec 97,3% de conducteurs sobres. Cependant,



plus de 67% des conducteurs qui avaient consommé de l'alcool avaient beaucoup bu et présentaient une alcoolémie supérieure à 0,8 ‰ alors que la limite est de 0,5 ‰. Ce pourcentage a légèrement baissé par rapport à l'année dernière où on en comptait 71%. Pour rappel, l'alcool intervient dans un accident sur neuf.

Des routes musicales pour protéger les automobilistes

Connaissez-vous les routes musicales ? C'est un concept assez récent qui vise à installer des rainures sur le bitume. Au passage d'une voiture, cela crée une mélodie. Mais cela ne fonctionne que si l'automobiliste roule à la bonne vitesse. Le concept est né au Japon : Shinoda est ingénieur japonais et travaillait avec son équipe sur un chantier. En arrachant du bitume avec sa machine, il a réalisé que cela créait une sorte de mélodie au passage des roues. Nous sommes alors en 2007 et l'idée va s'étendre à d'autres pays. Le Danemark, les États-Unis et la Corée du Sud l'ont déjà adopté et si l'on en croit les vidéos qui circulent sur internet, le concept plaît aux automobilistes – plus qu'aux riverains qui trouvent cela très bruyant ! Certains tronçons ont été rebouchés et installés sur des autoroutes ou dans des zones industrielles plus isolées.

Si cette invention paraît sympathique aux mélomanes, sachez qu'elle vise avant tout la sécurité routière, de la même manière que les bandes rugueuses installées sur des zones dangereuses dont le but est de lutter contre la somnolence du chauffeur, prévenir un automobiliste déconcentré.



Rhume des foins = 10 à 20% de la population

L'allergie au pollen fait souffrir entre 10 et 20% de la population à cette période de l'année. Outre la simple gêne liée aux éternuements, elle a d'autres impacts, notamment sur la route.

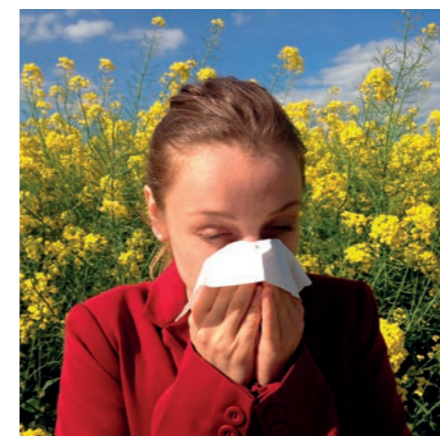
Ainsi, de très nombreuses personnes souffrant du rhume des foins prennent des antihistaminiques, médicaments qui réduisent les symptômes de cette affection très désagréable. En soi, il s'agit d'une bonne chose: une personne qui éternue continuellement, qui a le nez qui coule ou dont les yeux sont remplis de larmes, n'est pas dans les meilleures conditions de vigilance pour conduire un véhicule. Pourtant, il suffit de lire les notices accompagnant ces antihistaminiques pour constater que nombreux sont ceux, parmi ces médicaments, qui peuvent causer des étourdissements, de la somnolence, des pertes de concentration ou encore ralentir les réactions. Le conducteur doit en être conscient.

Le risque est maximal en début de traitement, en cas de prise plus élevée que la dose prescrite ou lorsqu'on combine plusieurs médicaments. De même, l'association de certains médicaments avec de l'alcool peut multiplier les effets indésirables sur la perception, la concentration et les réactions. Il vaut donc mieux limiter la consommation d'alcool lorsqu'on prend des antihistaminiques.

Une étude menée par l'université de Maastricht a montré que les gens qui souffrent de rhinite allergique conduisent moins bien en période de crise. Vingt personnes atteintes de rhumes des foins ont été choisies pour

passer deux épreuves de conduite. Dans la première épreuve, les participants ont utilisé un vaporisateur nasal contenant un placebo. Dans l'autre, il diffusait une substance provoquant des allergies. Un appareil a ensuite enregistré les trajectoires des voitures. Les chercheurs ont constaté qu'après avoir inhalé des symptômes d'allergie, les conducteurs déviaient de l'itinéraire optimal ce qui n'était pas le cas avec le placebo. L'écart observé était lié à un risque accru d'accidents, et comparable aux effets de 5 g d'alcool dans 10 ml de sang (la limite légale en Belgique). Ces conclusions n'auront sans doute rien d'étonnant pour ceux et celles qui souffrent de rhinite allergique. Les yeux qui larmoient diminuent la vision, les éternuements éloignent l'attention de la route... Comme toutes les tâches un peu complexes, la conduite est plus difficile au moment d'une crise d'allergie.

Rappelons que l'art. 35 de la loi sur la police de la circulation routière punit la conduite dans un état analogue à l'ivresse résultant de l'emploi de médicaments, d'une amende de 1600 à 16.000 € et d'une déchéance du droit de conduire de 1 mois à 5 ans voire définitive.



Influence de l'heure d'été sur la sécurité routière

L'institut Vias a procédé à une analyse des statistiques d'accidents afin de mesurer l'impact du passage à l'heure d'été. Les résultats montrent un impact négatif du passage

à l'heure d'été à très court terme. Il y a plus d'accidents le matin à l'heure de pointe et moins le soir, mais l'augmentation est plus importante que la diminution (+54% contre -2%). Le bilan est donc globalement négatif à très court terme. Mais dès la 2e semaine suivant le passage à l'heure d'été, l'influence se fait moins ressentir. Clairement, la fatigue induite par le changement d'heure explique ces résultats. A plus long terme, l'impact est plutôt légèrement positif.

Plusieurs études étrangères confirment les résultats de cette analyse. On observe une influence légèrement favorable du passage à l'heure d'été à long terme, surtout pour les victimes les plus graves. L'étude la plus complète est celle menée par le «Transport Research Laboratory» (TRL) en Angleterre. Les résultats montrent que le transfert d'une heure de luminosité le matin, quand le nombre de victimes sur les routes est relativement peu élevé, vers la soirée, quand il y en a plus, est favorable à la sécurité routière. Les estimations font état d'une diminution du nombre de tués d'environ 3% et du nombre de blessés graves de 0,7%.

Nombre de morts sur les routes en baisse dans l'UE

Le nombre de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne en 2017 s'est établi à 25.300, soit une baisse de 2% sur un an. Cette diminution est toutefois insuffisante pour atteindre les objectifs que l'UE s'est fixés en matière de sécurité routière, a souligné la Commission. La tendance est certes «encourageante», mais «à ce rythme, nous aurons du mal à atteindre notre objectif consistant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020», a déploré la commissaire européenne en charge des Transports, Violeta Bulc.

Selon les chiffres de la Commission, 300 personnes de moins ont été tuées sur les routes européennes en 2017 par rapport à 2016, et 6.200 de moins qu'en 2010 (-20%). Mais environ 135.000 personnes ont été gravement blessées l'année dernière, dont beaucoup de piétons, cyclistes et motocyclistes, considérés comme des

usagers particulièrement «vulnérables» par la Commission. Le coût socio-économique des accidents de la route est estimé à 120 milliards d'euros par an (traitements médicaux, incapacité de travail, etc.). La baisse du nombre de morts sur les routes aurait dû être bien plus forte (-38% entre 2010 et 2017) pour envisager d'atteindre l'objectif de 2020. «Pendant quatre ans d'affilée, la Commission européenne a annoncé de mauvais résultats en matière de sécurité routière. Et pendant quatre ans d'affilée, il n'y a eu presque aucune nouvelle action de l'UE sur des mesures concrètes pour combattre ce fléau des morts et blessés sur les routes», a regretté Antonio Avenoso, directeur exécutif de l'ETSC.

La commissaire Bulc a annoncé mardi un paquet de mesures pour le mois de mai afin de renforcer la sécurité routière, qui doit permettre de mieux cibler les investissements vers les «points noirs» accidentogènes, ou encore améliorer les règles en matière de sécurité pour les véhicules.

L'Estonie (-32%) et la Slovaquie (-20%) ont enregistré les reculs les plus nets en 2017, mais le nombre de tués sur les routes a augmenté en Slovaquie (+12%).





Le nombre de tués sur les routes a baissé de 3% en 2017

Selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués sur les routes a diminué de 3% en 2017 par rapport à 2016. La situation diffère toutefois fortement en fonction des Régions. Ainsi, le nombre de tués a augmenté à Bruxelles, a stagné en Wallonie et a sensiblement baissé en Flandre. En Wallonie, les accidents de voiture posent un gros problème: il y en a moins qu'en Flandre mais ils font presque deux fois plus de tués! Au niveau national, nous avons atteint un niveau historiquement bas, mais cela ne sera probablement pas suffisant pour atteindre l'objectif fixé à l'horizon 2020.

Le nombre de tués sur place a baissé sur nos routes au cours de l'année 2017: -3% par rapport à 2016 (soit 483 tués sur place au

lieu de 500). Il s'agit d'un niveau historiquement bas. Il convient d'ajouter, au nombre de tués sur place, les personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident pour obtenir le nombre total de tués sur nos routes. Selon les estimations de l'institut Vias, ce nombre devrait s'élever à environ 620 en 2017 (contre 637 en 2016). Bref, atteindre l'objectif de 420 tués maximum en 2020 sera vraiment très difficile.

Le nombre de blessés est également en recul (de 51.074 à 48.227, soit -6%), ainsi que le nombre d'accidents (de 39.850 à 37.786, soit -5%).

Tous les indicateurs sont à un niveau plancher jamais atteint depuis la création du baromètre de la sécurité routière. Au total, près de 3000 vies ont été sauvées et 60.000 accidents évités ces 10 dernières années.

	2016	2017	Évolution 2016-2017 #	Évolution 2016-2017 %
Accidents corporels	39.850	37.786	- 2064	- 5,2%
Total victimes	51.574	48.710	- 2864	- 5,6%
Tués sur place	500	483	- 17	- 3,4%
Blessés	51.074	48.227	- 2847	-5,6%

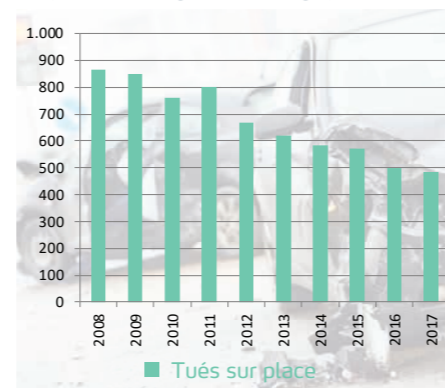
Source des données: Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL - Infographie: institut Vias

Évolution du nombre d'accidents corporels enregistrés, Belgique



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

Évolution du nombre d'accidents corporels enregistrés, Belgique



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

Régions: plus de tués sur les routes en Wallonie qu'en Flandre

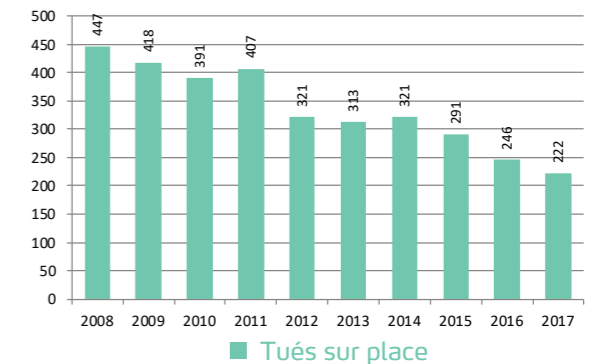
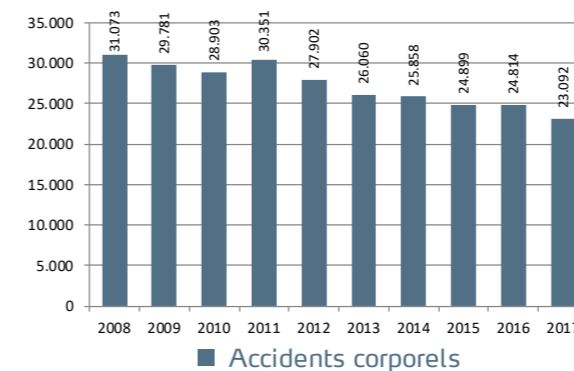
Comme c'est le cas depuis 2014, le nombre de tués sur place n'a quasiment pas évolué en Wallonie (de 245 à 246 (+0,4%)). Le nombre de décédés 30 jours devrait

atteindre 305 en 2017, alors que l'objectif est de 200 tués maximum d'ici 2020. A Bruxelles, le nombre de tués sur place a augmenté pour passer de 9 à 15. Au total, le nombre de décédés 30 jours devrait se situer entre 20 et 30 en 2017. La situation est meilleure en Flandre où le nombre de tués sur place a baissé (de 246 à 222, soit

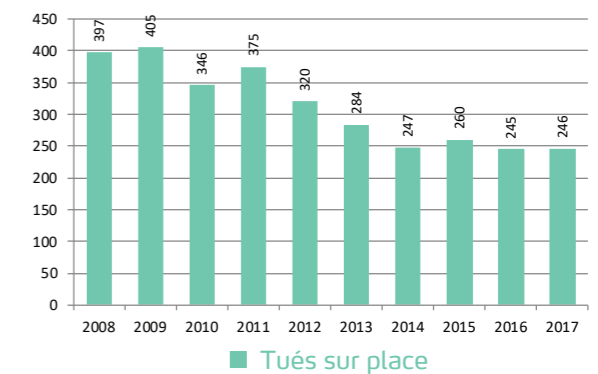
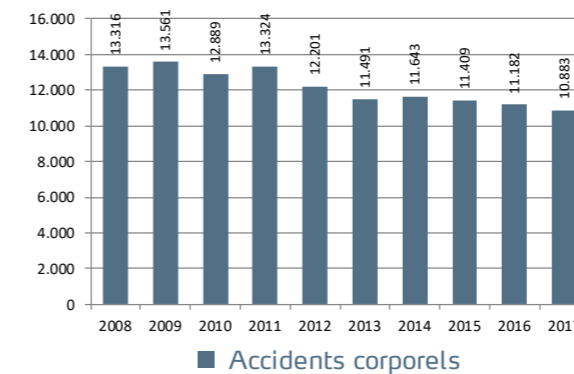
-10%). Le nombre de décédés 30 jours devrait s'élever à 290, alors que l'objectif pour 2020 avait été fixé à 200.

La situation est plus uniforme pour ce qui est du nombre d'accidents, en baisse dans les 3 Régions (-3% en Wallonie, -1% à Bruxelles et -7% en Flandre).

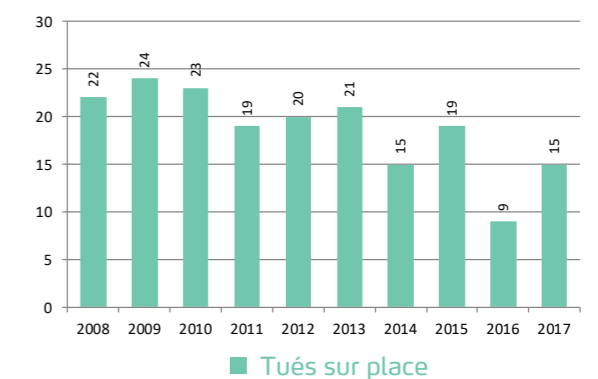
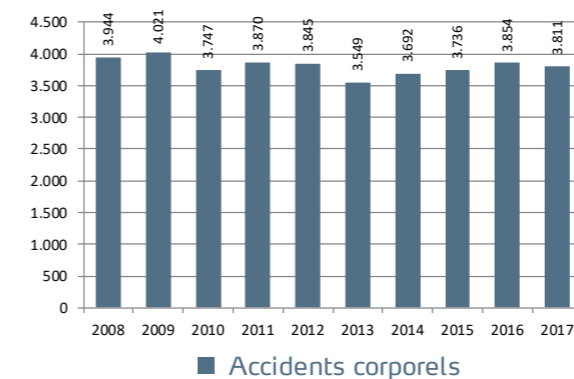
Région flamande



Région wallonne



Région de Bruxelles capitale



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

Provinces: Namur particulièrement à la traîne

La province de Namur est responsable à elle seule de la stagnation du nombre de tués sur les routes wallonnes. En effet, le nombre de tués y est passé de 44 à 59, alors que la tendance est à la baisse dans toutes les autres provinces. Seul le Hainaut atteint toutefois un niveau historiquement bas (82 tués); le Brabant wallon égale celui de 2013 (15 tués). Quant au nombre d'accidents, il est en légère hausse dans le Brabant wallon et à Liège; il baisse dans les autres provinces.

En Flandre, seule la province d'Anvers connaît une augmentation du nombre de tués (de 50 à 67 tués). Le nombre d'accidents baisse partout, parfois de manière considérable (-12% dans le Limbourg).

Tendances suivant le type d'usager

Hausse du nombre d'accidents avec un camion

Le nombre d'accidents diminue pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les camions (+3%). Cette hausse est toutefois plus importante en Wallonie: +6%. La baisse est la plus marquée pour les accidents avec un cyclo (-13%). Les accidents avec un piéton, un deux-roues motorisé, une voiture ou une camionnette atteignent un niveau historiquement bas en 2017.

Plus de tués parmi les piétons

Alors que le nombre d'accidents impliquant un cyclo n'a jamais été aussi bas, le nombre cyclomotoristes tués est passé de 10 à... 17! Les accidents sont donc beaucoup plus graves qu'avant. Le nombre de piétons tués est également en nette hausse (de 49 à 64 tués). Pour les autres usagers, le nombre de tués est en diminution au niveau national et atteint même un niveau historiquement bas pour les occupants de voiture, les cyclistes et les motards. A noter la tendance diamétralement opposée entre les Régions pour les occupants de voiture: le nombre de tués



baisse en Flandre (de 119 à 86) et augmente en Wallonie (de 147 à 157) et à Bruxelles (de 1 à 4). Les accidents de voiture sont 3,5 fois plus graves en Wallonie qu'en Flandre.

Hausse du nombre de tués la semaine en journée

Le nombre d'accidents a diminué quelle que soit la période de la semaine. Par contre, le nombre de tués a fortement augmenté en semaine la journée (+10) et a surtout baissé le week-end en journée (-21).

Nombre historiquement bas de tués chez les seniors...

Bien qu'il y ait de plus en plus de seniors, le nombre de tués sur les routes a légèrement baissé chez les plus de 65 ans (de

96 à 89 tués). C'est le niveau le plus bas jamais atteint. Ces 10 dernières années, le nombre de seniors tués dans la circulation a baissé de 35%, alors que leur population augmentait de 15%.

... et chez les jeunes

Le nombre d'accidents impliquant un jeune automobiliste (18-24 ans) a diminué de 8% et le nombre de tués dans ces accidents de 5%. Ces deux indicateurs atteignent un niveau record. Sur un plus long terme, le nombre de jeunes tués dans la circulation a baissé de plus de 50% ces 10 dernières années! C'est la tendance positive la plus notable de l'ensemble du baromètre.

L'ensemble du baromètre se trouve sur www.vias.be

Benoit GODART
Quentin LEQUEUX

Conclusion

Au niveau national, le bilan provisoire de l'année 2017 montre une évolution légèrement positive de la sécurité sur nos routes par rapport à la même période en 2016. Tant le nombre de tués que le nombre d'accidents sont en (légère) baisse. Cette évolution ne sera toutefois pas suffisante pour atteindre l'objectif de 420 tués maximum sur les routes en 2020. Une analyse plus détaillée montre toutefois de grosses différences entre les Régions, avec une tendance nettement plus favorable en Flandre qu'en Wallonie et à Bruxelles.

Sur les 15 mesures proposées lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2015, 13 ont été transposées ou sont sur le point de l'être. Un cadre légal strict est en place et, pour que ces mesures commencent réellement à porter leurs fruits, la priorité actuelle est d'augmenter le nombre de contrôles. Cela devrait ainsi nous permettre de nous rapprocher le plus possible de l'objectif de 420 tués maximum sur les routes en 2020. Tous ensemble, nous devons doubler d'efforts pour réduire le nombre de tués et blessés sur nos routes.



Délits de fuite: quand la panique prend le dessus

Selon une enquête de l'association « Rondpunt », près de 70% des Flamands comprennent que l'on soit pris de panique et que l'on prenne la fuite après avoir causé un grave accident de la route. Mais il y a une différence entre comprendre l'état de panique et cautionner la fuite. Quelle que soit la façon dont vous voyez les choses... le délit de fuite reste un acte lâche puisque l'auteur des faits fuit sa responsabilité. Cet agissement est d'autant plus grave lorsqu'une personne gravement blessée est laissée sur le carreau. Dans notre pays, l'auteur prend la fuite dans 11% des accidents corporels.

Panique

Que vous soyez en état de panique après un accident et submergé par les émotions est « compréhensible ». D'ailleurs, nous rencontrons cette réaction émotionnelle chez de nombreuses personnes impliquées dans un accident (grave). Or nous remarquons que la plupart d'entre elles parviennent à garder le contrôle de cet état de panique ou de cette forte réaction émotionnelle. Elles restent sur place et essaient tant bien que mal de redresser la situation. Comment veiller à ce que chacun réagisse de la sorte?

Peut-être ne devrions-nous pas nous accrocher à ce sentiment de panique? Il ne s'agit à proprement parler que d'une vague émotionnelle, appelée aussi réaction « fight-

flight ». La décision impulsive de prendre la fuite a trait à d'autres éléments que nous pouvons qualifier de « pensées morales ». Et tout ça commence avant de prendre la route. Suis-je à ce moment-là apte à conduire? Est-ce que j'ai l'intention de respecter le code de la route? Est-ce que je tiens compte des autres usagers ou est-ce que je les considère comme des obstacles?

Alcool, documents pas en ordre...

La conduite sous l'influence de l'alcool ou le fait de conduire un véhicule sans avoir les documents nécessaires à son bord incitent souvent le conducteur à prendre la fuite en cas d'accident. Il conviendrait peut-être d'intégrer à l'éducation à la circulation routière le civisme et nos valeurs telles que la démocratie, l'éthique et le social. Comment appliquer ce principe à la circulation et à la sécurité routière?

Droits à la mobilité

La démocratie est notamment une question de droits de l'homme. L'un de ces droits est celui à la mobilité. Tout le monde peut y prétendre, peu importe la façon de se déplacer. Le cycliste « vulnérable » et le « senior » au volant aussi. D'un point de vue éthique, il s'agit de tenir compte des autres et de se respecter mutuellement mais il importe aussi de respecter les règles dans la circulation, règles qui ne nous avantagent

pas toujours (les règles de priorité ou encore l'interdiction de dépasser des cyclistes dans une rue cycliste par exemple).

Chaque usager doit se poser des questions fondamentales lorsqu'il se rend dans la circulation. C'est la loi du plus fort qui règne sur la route ou le respect mutuel s'applique-t-il afin que tout le monde rentre chez soi en toute sécurité? Pourquoi je respecte ou j'enfreins telle ou telle règle? Est-ce simplement pour éviter une amende ou pour garantir la sécurité des autres? Comment j'assume mes responsabilités lorsque je commets une erreur? Est-ce que je connais mes limites et est-ce que je peux suffisamment me contrôler? Il est primordial que les écoliers se posent déjà ce genre de questions.

Education routière

L'éducation à la circulation routière revêtira ainsi un sens plus large que la connaissance du code de la route, l'aptitude à conduire un véhicule et la capacité de raisonnement dans une situation de trafic. C'est plus difficile qu'il n'y paraît. Pourtant, les parents, les éducateurs et les enseignants s'occupent quotidiennement de l'éducation des enfants, à eux maintenant de les éduquer en matière de circulation routière. Ce n'est que lorsque tout le monde sera convaincu de l'importance de cette approche que nous pourrons bannir de la circulation le délit de fuite, véritable fléau de notre société.

Ludo KLUPPELS

Changer constamment de bande nuit à la mobilité et à la sécurité routière

Dans les embouteillages, certains conducteurs changent constamment de bande, espérant grappiller quelques secondes sur leur temps de trajet. Pourtant, les études montrent qu'un tel comportement ne fait pas gagner de temps et nuit à la sécurité routière et à la mobilité.

Pourquoi toujours la mauvaise bande?

Dans les embouteillages, bon nombre de conducteurs ont l'impression que la bande qu'ils ont choisie « avance » moins vite que les autres.

Des chercheurs de l'Université de Toronto ont analysé le sujet et réalisé deux tests: une simulation informatique au cours de la première phase et des enregistrements vidéo lors de la seconde.

Les résultats ont confirmé ce que l'on présentait: 70% des personnes pensent que les véhicules circulant sur les autres bandes se déplacent plus rapidement (alors que la circulation s'écoule en fait plus lentement sur ces bandes) et 65% affirment vouloir changer de bande s'ils en ont la possibilité.

Cette illusion résulte en fait de la concomitance entre plusieurs éléments.

Causes mathématiques...

Au moment où les voitures accélèrent, les distances de sécurité augmentent, ce qui implique que vous dépassiez, en un laps de temps relativement bref, un certain nombre de voitures. Lorsque vous êtes à l'arrêt et que les mêmes voitures vous dépassent, cela dure beaucoup plus longtemps en raison des distances de sécurité plus grandes entre ces voitures. Le temps de frustration dure donc plus longtemps que le temps de plaisir. En d'autres termes, dépasser 20 voitures prend moins de temps que d'être dépassé soi-même par 20 voitures. On a alors l'illusion de voir défiler plus de 20 voitures. Bien évidemment, ce phénomène est encore accentué lorsqu'on est à l'arrêt pare-chocs contre pare-chocs.

...et psychologiques

A cette considération mathématique s'ajoutent plusieurs mécanismes psychologiques. Ainsi, lorsque nous avons dépassé un véhicule, celui-ci disparaît derrière nous et nous le perdons rapidement de vue. A l'inverse, le véhicule qui nous a dépassé reste, de façon agaçante, dans notre champ de vision pendant un certain temps. En outre, le fait que nous regardions moins à droite et à gauche lorsque nous sommes en mouvement qu'à l'arrêt joue également un rôle. Enfin, la frustration d'avoir été dépassé

demeure plus longtemps à l'esprit que la réussite d'avoir dépassé un certain nombre de véhicules. En d'autres termes, dépasser un plaisir bref, être dépassé une longue torture.

L'ensemble de ces éléments nous fait croire que le trafic s'écoule plus rapidement sur les autres bandes de circulation et nous incite à changer de bande.

Ayant l'impression qu'ils ont pris la bande la moins rapide, certains conducteurs en changent sans arrêt, ce qui nuit non seulement à la mobilité mais également à la sécurité.

Impact sur la mobilité

Deux éléments expliquent que les changements intempestifs de bande nuisent à la mobilité. Primo, le conducteur qui effectue ce changement va prendre, pendant un certain temps, la place de 2 véhicules, ce qui entraîne une baisse de la capacité de la route. Secundo, le conducteur qui déboîte oblige les autres usagers à freiner, ce qui nuit aussi au flux de la circulation. Par conséquent, plus il y a de changements de bande, plus l'ensemble des usagers perdent du temps.

De manière générale, on estime qu'une bande de circulation permet de faire passer 1.800 véhicules par heure (et donc 2 bandes

de circulation = 3.600 véhicules par heure). Si 1 conducteur sur 5 change régulièrement de bande (ex.: pendant 10% de son temps), l'autoroute va perdre 2% de sa capacité totale et, par conséquent, les bouchons vont également augmenter de 2%. C'est une estimation minimale car elle ne tient pas compte des freinages qui entraînent la circulation en accordéon.

Impact sur la sécurité routière

Le fait de changer constamment de bande nuit clairement aussi à la sécurité routière. Les situations dangereuses naissent quand deux conducteurs circulant sur deux bandes effectuent cette manœuvre en même temps ou quand le conducteur qui change

de bande surestime l'espace disponible pour s'y insérer. Certains changent même de bande en « forçant le passage ». Tous ces changements de bande peuvent également être très dangereux pour les motards qui se faufilent entre les files.

Aux Etats-Unis, les autorités estiment que 4% de tous les accidents de la route sont dus à des changements de bande. Ce type d'accidents entraîne chaque année des dégâts estimés à plusieurs millions de dollars. En Belgique, environ 355.000 accidents corporels et matériels ont lieu chaque année. Si on extrapole les chiffres américains, cela signifie que plus de 14.000 accidents pourraient être dus aux changements de bande intempestifs dans notre pays.

Quelle bande est la plus rapide?

En moyenne, les conducteurs des trois bandes vont à la même vitesse. Le fait de changer constamment de temps ne fait pas gagner de temps. Sur une autoroute à 3 bandes, par exemple, on serait tenté de croire que la 3e bande est celle qui permet d'avancer plus vite car il y a moins de conducteurs qui s'insèrent directement après une entrée. Mais ce n'est pas le cas, justement à cause de tous les changements de bandes (vers l'extérieur ou l'intérieur) qui viennent « homogénéiser » la vitesse de tout le monde. Certaines études néerlandaises montrent que la 1re bande peut, dans certaines situations, être moins « rapide » mais c'est loin d'être toujours le cas.

Benoit GODART



3 Belges sur 4 irrités par le GSM au volant

3 Belges sur 4 sont irrités par les conducteurs qui téléphonent en conduisant. Pourtant, 1 Belge sur 7 a utilisé son GSM au volant au cours de... la semaine écoulée et 1 Wallon sur 10 déclare ne jamais pouvoir se passer de son GSM en conduisant! Voilà quelques résultats d'une nouvelle enquête menée par l'institut Vias auprès d'un échantillon représentatif de la population belge.

3 Belges sur 4 sont irrités par les conducteurs qui téléphonent en conduisant. Pourtant, 1 Belge sur 7 a utilisé son GSM au volant au cours de... la semaine écoulée et 1 Wallon sur 10 déclare ne jamais pouvoir se passer de son GSM en conduisant! Voilà quelques résultats d'une nouvelle enquête menée par l'institut Vias auprès d'un échantillon représentatif de la population belge.

3/4 des Belges irrités par l'usage du GSM au volant

De tôt le matin à tard le soir, le GSM occupe une place prépondérante dans notre vie quotidienne, à tel point qu'il suscite parfois de l'agacement. L'endroit où il est jugé le plus irritant est, sans trop de surprise, la voiture: trois quarts des Belges (74%) sont irrités par les automobilistes qui utilisent leur GSM pendant la conduite. L'agacement est beaucoup plus important en Flandre

(86%) qu'en Wallonie (61%) et à Bruxelles (49%). L'utilisation du GSM pendant un repas (72%) et au cinéma (47%) irrite aussi bon nombre de Belges.

25% des Belges s'indignent par ailleurs de l'utilisation du GSM en rue, notamment par les piétons. Ici aussi, les différences régionales sont marquées. Le pourcentage en Flandre (32%) est deux fois plus élevé qu'en Wallonie et à Bruxelles (15%). Les Flamands sont donc nettement davantage agacés par l'usage du GSM dans la circulation que les Wallons et les Bruxellois.

Pas de GSM en voiture? Impossible pour 1 Wallon sur 10

5% des personnes interrogées disent ne pas du tout pouvoir se passer de leur GSM en conduisant. Il existe toutefois une grosse différence entre les Régions: les Flamands ne sont que 2% à être totalement « accros » à leur téléphone, alors que les Bruxellois (6%) et les Wallons (10%) sont respectivement 3 et 5 fois plus nombreux. C'est dans les transports en commun que les Belges ont le plus de mal à se passer de leur GSM (25%).

1 Belge sur 7 a utilisé son GSM la semaine dernière pendant qu'il conduisait

1 Belge sur 7 (14%) avoue avoir utilisé son

GSM au volant au cours de la semaine écoulée. Chez les jeunes, ce pourcentage grimpe à 1 sur 5 (20%). Chez les plus de 55 ans en revanche, le pourcentage n'est que de 5%. La plupart des gens utilisant le GSM au volant ont recours au kit mains libres. Ce n'est pas interdit mais une récente étude de l'institut Vias a révélé que les personnes qui utilisaient un tel kit étaient également distraites et remarquaient moins les signaux routiers et les autres usagers.

5% des conducteurs signalent avoir lu un SMS ou un mail au volant la semaine dernière. 3% ont envoyé un mail ou un SMS avec le GSM en main. L'envoi ou la lecture d'un SMS multiplie par 23 au moins le risque d'accident étant donné que le conducteur ne regarde absolument plus la route. 2% ont avoué avoir téléphoné en tenant le GSM à la main.

9 Belges sur 10 disent ne pas avoir besoin d'aide pour se passer de leur GSM en voiture

Ces dernières années, un nombre croissant d'outils technologiques ont envahi le marché pour aider le conducteur à laisser son GSM de côté dans la voiture. Il existe ainsi de multiples applications qui empêchent le conducteur d'utiliser son téléphone au volant. Il est néanmoins frappant de constater que près de 91% des Belges disent être

capables de laisser leur GSM de côté sans recourir à une aide externe. 2,5% affirment que rien ne peut les forcer à ne pas continuer à utiliser leur GSM pendant qu'ils conduisent.

Seul 1 Belge sur 3 sait que l'amende est fixée à 116 euros

Le code de la route est très clair. L'article 8.4 stipule ce qui suit: « Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main. »

Une infraction à ces règles de circulation constitue une infraction du 2^e degré, passible d'une amende de 116 euros. Seul 1 Belge sur 3 (35%) connaît le montant exact. 40% n'en ont aucune idée et 15% pensent que l'amende s'élève à 174 euros. Chaque année, 100.000 amendes sont infligées pour usage du téléphone au volant. Au cours des 6 premiers mois de 2017, 52.528 infractions ont été constatées, soit 290 amendes par jour.

Conclusion

Selon les estimations les plus prudentes, au moins 5% de l'ensemble des accidents de la route avec blessé ou tué sont dus à l'usage du téléphone mobile au volant, ce qui représente donc chaque année au minimum 30 tués et 2.500 blessés dans notre pays. Bien que le Belge condamne vivement l'usage du téléphone par les autres conducteurs, il continue régulièrement de téléphoner, d'envoyer des SMS et des mails. Les Flamands sont nettement plus nombreux que les Bruxellois et les Wallons à être irrités par l'usage du GSM au volant tant par les automobilistes, les cyclistes que les piétons.

Benoît GODART

10 conseils pour ne pas toucher son téléphone en conduisant

1 Débranchez...

La solution est radicale mais elle est efficace: éteignez votre portable ou mettez-le en mode « avion » avant de prendre le volant.

2 ... ou téléchargez une application qui vous y aide

Certaines applications répondent à votre place lorsque vous êtes au volant. Une fois activée, votre téléphone se met en veille et un message de prévention est envoyé aux personnes qui essaient de vous joindre.

3 Mettez-le dans votre coffre

Vous avez peur de craquer? Mettez toutes vos affaires (toutes, téléphone compris) dans le coffre de votre voiture. En plus, cela éloignera les voleurs à la tire.

4 Anticipez

Le coup de fil super urgent à votre boss ou à votre mari/femme, c'est AVANT de prendre le volant.

5 Déléguez!

Si vous êtes accompagné(e), demandez à votre passager de prendre la communication.

6 Faites une pause

Si vous voulez répondre à un appel, écouter vos messages, passer un coup de fil, lire ou écrire un SMS, profitez-en pour faire une pause. Bien sûr en vous arrêtant dans un lieu approprié et sécurisé pour soi et pour les autres (parking, aire de repos, place de stationnement, etc.).

7 Calculez

Pensez à ce qui vous pend au nez si vous êtes verbalisé un téléphone à l'oreille! Avec 116 euros, il y a moyen de faire bien d'autres choses...

8 Détendez-vous...

Vous avez manqué un appel, et alors? Soyez positif: savourez ce moment de déconnexion! Tous les appels téléphoniques n'ont pas (loin s'en faut et heureusement) un caractère d'urgence!

9 Méfiez-vous...

.. de votre kit main-libres: téléphoner de cette manière est également dangereux. Ce n'est pas tant le fait de tenir le téléphone en main qui est risqué, c'est la distraction causée par la conversation qui nous emmène « ailleurs » que sur la route.

10 Pensez aux autres!

Assurez-vous toujours, lorsque vous appelez quelqu'un, qu'il/elle n'est pas en train de conduire. Et si c'est le cas, proposez de le rappeler plus tard!



Femmes au volant: sus aux préjugés

De nombreux préjugés circulent à propos des femmes au volant. A l'occasion de la journée internationale des droits de la femme, l'institut Vias a procédé à une analyse statistique qui montre notamment qu'elles prennent moins de risques au volant et sont moins souvent impliquées dans les accidents graves.

Les statistiques d'accidents

Accidents moins graves pour les femmes

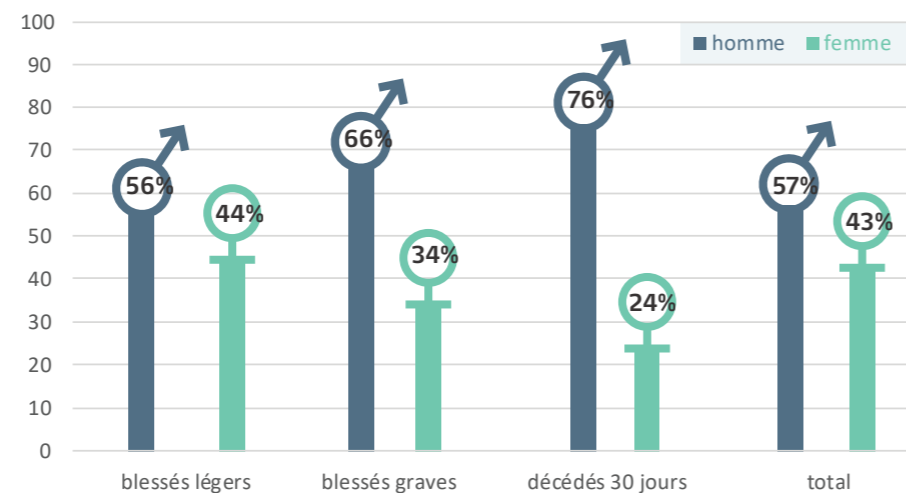
En cas d'accident, les femmes sont moins gravement atteintes que les hommes, preuve de leur plus grande prudence. Ainsi, elles représentent:

- 44% des blessés légers;
- mais 34% des blessés graves;
- et seulement 23% des tués.

En d'autres termes, les représentantes de la gent féminine sont impliquées dans des accidents moins graves que leurs homologues masculins.

D'autres chiffres confirment la moindre gravité des accidents des femmes: les accidents impliquant une conductrice de voiture se soldent deux fois moins souvent pas un décès

Proportion d'hommes et de femmes parmi les différents types de blessés/tués en Belgique



que les accidents impliquant un conducteur de voiture. On compte 10 décès par 1.000 accidents corporels pour les accidents impliquant une automobiliste, contre 19 pour les accidents corporels impliquant un automobiliste.

Moins de femmes impliquées dans un accident en général...

Qu'elles soient conductrices, passagères ou piétons, les femmes représentent 43% des victimes de la route (tués ou blessés). Leur proportion descend même à 37% lorsque

seuls les conductrices sont pris en compte. Par contre, jusqu'à 62% des passagers tués ou blessés sont des femmes. Le fait que les hommes prennent plus souvent le volant que les femmes peut expliquer en partie ces résultats.

De même, 26% des femmes victimes de la route étaient passagères, contre seulement 12% des hommes. 11% des femmes ont, par ailleurs, été tuées ou blessées alors qu'elles se déplaçaient à pied, alors que ce pourcentage est de 8% pour les hommes. Ces différences s'expliquent ici aussi en grande partie par des choix différents en termes de mobilité.

... à tout âge

A tout âge, le nombre de femmes victimes de la route est moins élevé que le nombre d'hommes. La différence est particulièrement marquée chez les jeunes (15-19 ans et 20-24 ans) et les trentenaires (30-34 ans et 35-39 ans), où l'on compte 1,4 fois plus de victimes de sexe masculin que de victimes de sexe féminin (pour 100.000 habitants).

Mobilité différente

Sans surprise, l'analyse selon le mode de déplacement reflète également les habitudes différentes des hommes et des femmes en la matière. Seuls 11% des motocyclistes et 3% des occupants de poids lourds victimes d'un accident sont des femmes. Inversement, jusqu'à 61% des occupants de bus ou de car et 52% des piétons sont des femmes.

Les amendes et les condamnations

Selon une étude de l'institut Vias, près de 2/3 des conducteurs qui reçoivent une perception immédiate après avoir commis une infraction au code de la route et 3/4 des contrevenants condamnés devant un tribunal de police sont des hommes.

Les comportements à risque

Alcool au volant: les hommes 4 fois plus contrôlés positifs

Dans des conditions comparables (personne de même âge, au même moment de la semaine, avec même provenance, et le même nombre de passagers), la probabilité qu'un homme conduise en ayant dépassé la limite légale en matière d'alcoolémie est 4 fois plus élevée que pour les femmes. Ainsi, la dernière mesure de comportement de l'institut Vias montre que quasi 4% des hommes contrôlés roulaient sous influence d'alcool, contre seulement 1,0% des femmes. Ceci s'explique non seulement par une plus grande prudence des femmes au moment de décider de prendre le volant ou non, mais aussi par leur consommation d'alcool en général significativement plus faible que chez les hommes. Les mesures

d'attitudes de l'institut Vias révèlent que les hommes trouvent en général plus acceptable que les femmes de rouler sous l'influence de l'alcool.

Cette propension des hommes à conduire davantage sous l'influence de l'alcool se traduit aussi dans les statistiques d'accidents: seuls 5% des femmes conductrices soumises au test d'haleine après un accident corporel étaient effectivement sous influence d'alcool. Le pourcentage monte à 11% chez les hommes.

Ceinture de sécurité

En matière de port de la ceinture aussi, les hommes font preuve d'un plus grand laxisme. Le taux de port a toujours été plus élevé chez les femmes que chez les hommes. Lors de la mesure de comportement de l'institut, 90,4% des conducteurs portaient leur ceinture contre 93,5% des conductrices.

Vitesse

En matière de vitesse aussi, les hommes sont plus laxistes que les femmes en ce qui concerne le respect des limitations. Ainsi, quand on pose la question « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous dépassé sciemment la vitesse lorsque les conditions le permettaient? », il y a de grandes différences entre les réponses des femmes et celles des hommes, surtout pour ce qui est de « rouler à 140km/h sur autoroute » et de « rouler à 70km/h en agglomération »

En ce qui concerne les normes sociales, les hommes sont beaucoup moins nombreux (54%) que les femmes (63%) à penser que

leur environnement social estime qu'il faut respecter les limitations de vitesse. Ce résultat laisse entendre que les hommes ressentent moins de pression sociale à respecter les limitations.

GSM au volant

Lorsqu'on compare le taux d'utilisation du GSM au volant des hommes et des femmes, on constate une différence importante entre les deux sexes, que ce soit pour les conversations téléphoniques ou les manipulations. 3,6% des hommes utilisent le GSM au volant contre 2,4% des femmes. Les femmes conductrices ont également moins tendance à manipuler leur GSM que les hommes. Cette différence s'observe principalement sur autoroute (3,7% des hommes manipulent leur GSM sur autoroute, contre 1,6% des femmes).

Conclusion

Les femmes sont beaucoup moins impliquées dans les accidents graves que les hommes parce qu'elles prennent moins de risques. De toute évidence, le comportement féminin au volant est plus prudent, plus responsable et plus respectueux des autres usagers. A l'inverse, l'homme tend davantage à relativiser ses fautes et semble moins conscient des dangers qu'il court (et fait courir), notamment en matière de vitesse.

Ceci explique aussi pourquoi plus de 90% des conducteurs qui participent aux formations que l'institut Vias dispense dans le cadre des peines alternatives sont des hommes...

Benoit GODART





Ces 10 dernières années, 2.000 Belges ont été exemptés du port de la ceinture!

Environ 2.000 Belges demandent chaque année une exemption du port de la ceinture pour des raisons médicales... loin d'être justifiées. Aux Pays-Bas, par exemple, les demandes sont 4 fois moins nombreuses. Pourtant, l'enjeu est de taille. Ainsi, 60% des usagers tués dans un accident sur autoroute n'étaient pas attachés au moment de l'accident. Pour l'institut Vias, il est temps de réformer le système...

Ceinture de sécurité: état de la situation

Le 1er mars 2013, le montant de l'amende pour non-port de la ceinture doublait. En 2016, près de 75.000 personnes ont encore été verbalisées pour avoir « omis » de la boucler alors que la ceinture est obligatoire à l'avant depuis 1975 et à l'arrière depuis 1991. Aujourd'hui, les derniers comptages effectués par l'institut Vias montrent que 92% des passagers avant et 85% des passagers arrière la portent. C'est une augmentation considérable par rapport à il y a 10 ans, mais dans les faits, la petite proportion d'usagers qui ne s'attachent pas paient un lourd tribut à la route. Ainsi, plus de 60% des conducteurs et passagers tués dans un accident sur autoroute ne portaient pas leur

ceinture au moment de l'accident.

La ceinture est obligatoire pour réduire la gravité des accidents. Malgré tout, de nombreux Belges obtiennent chaque année une exemption et rejettent de ce fait un important mécanisme de sécurité.

Réglementation

L'article 35.1.1 du code de la route stipule que « le conducteur et les passagers de véhicules automobiles en circulation doivent porter la ceinture de sécurité, aux places qui en sont équipées ». Le code de la route prévoit également certaines exemptions, notamment pour « les personnes qui sont en possession d'une exemption délivrée, en raison de contre-indications médicales graves, par le Ministre compétent pour la sécurité routière ou son délégué ».

2.000 exemptions chaque année

Selon les chiffres du SPF Mobilité, environ 20.000 exemptions ont été octroyées ces 10 dernières années, dont les 3/4 à titre définitif, soit une moyenne de 2.000 exemptions par an. Ces chiffres sont en baisse mais restent très (trop) importants. A titre de comparaison, le bureau central qui traite les demandes d'exemption aux Pays-

Bas (CBR) reçoit à peine 500 demandes par an. Et ce ne sont pas toutes de nouvelles exemptions car la durée de validité maximale est de 5 ans. Il y a donc aussi des renouvellements.

L'exemption? Jamais justifiée

Les experts de la circulation, les ergonomes et le personnel médical et paramédical confirment qu'il n'existe pas de raisons médicales justifiant une exemption du port de la ceinture! Bien qu'elle ait des inconvénients ou soit inconfortable dans certains cas, il est toujours préférable de la boucler. Une adaptation de la ceinture ou du véhicule peut réduire une grande partie de l'inconfort. De plus, l'inconfort ne doit pas primer sur l'avantage que présente la ceinture en termes de sécurité. En fait, l'exemption ne peut être considérée que dans le cas où la vie est plus menacée par le port de la ceinture que par son non-port.

Selon le professeur Nijs, chirurgien traumatologue à l'Hôpital universitaire Gasthuisberg de Leuven: "En cas d'accident, le port de la ceinture peut, dans certains cas, aggraver les blessures de personnes qui souffrent d'affections sévères. Mais les conséquences seront toujours beau-

coup plus graves lorsque ces personnes ne la portent pas. C'est pourquoi j'estime que les exemptions ne sont pas justifiées. » La réaction du professeur Nijs est reprise dans une petite [vidéo](#).

En outre, il serait préférable de n'octroyer aucune exemption pour une durée illimitée. En effet, compte tenu du fait qu'il est toujours préférable de porter sa ceinture que de ne pas la boucler, on peut agir en tenant compte des éventuelles évolutions techniques, médicales et ergonomiques. La durée de validité maximale peut être fixée à 5 ans par exemple.

La situation actuelle

Toute personne souhaitant être exemptée du port obligatoire de la ceinture doit se présenter chez son médecin traitant qui peut lui délivrer une attestation médicale. Avec ce document, le médecin signale que son patient présente une contre-indication médicale grave en ce qui concerne l'utilisation de la ceinture de sécurité. Actuellement, le médecin ne dispose toutefois d'aucune directive ni d'indication pour l'aider à évaluer une « contre-indication médicale grave ». Pour recevoir l'exemption, il suffit ensuite

au patient d'envoyer l'attestation du médecin au SPF Mobilité, qui l'octroie.

La situation idéale

L'exemption doit être considérée comme une mesure exceptionnelle qui ne peut être accordée que s'il y a une raison médicale suffisante. La première chose à faire serait de dresser une liste des pathologies ou des cas pour lesquels une exemption ne peut pas être octroyée (liste négative). Il reviendrait au médecin traitant de déclarer que la demande est injustifiée sur une base purement administrative, mais il ne prendrait pas lui-même la décision d'exempter son patient. Il fournirait seulement des informations médicales pertinentes à une instance centrale qui enregistrerait la demande, l'évaluerait, prendrait la décision selon une liste de critères négatifs et motiverait son choix. La motivation suggérerait, en cas de refus, une solution (de rechange). Si l'exemption est octroyée, les données sont transmises au SPF qui la délivrerait. Pour les conducteurs, toute demande d'exemption devrait s'accompagner d'une évaluation de l'aptitude à la conduite car les deux sont liées.

L'octroi d'une exemption n'a pas seulement des conséquences pour la personne concernée. En effet, la personne non attachée se transforme en projectile pouvant heurter d'autres passagers. C'est pourquoi la personne requérant et la personne octroyant l'exemption portent toutes les deux une certaine part de responsabilité. Ces aspects devraient être abordés au cours de la demande d'exemption.

Conclusion

La ceinture est l'invention qui a permis de sauver le plus de vies dans le domaine des transports. Les professionnels de la santé sont unanimes: ses bienfaits sont bien plus nombreux et importants que l'inconfort qu'elle provoque dans certains cas. Le fait qu'autant de personnes soient exemptées n'est pas une bonne chose pour la sécurité routière. L'exemption doit rester une mesure exceptionnelle prise par un organe totalement indépendant, sur la base d'une liste de cas dans lesquels elle ne peut pas être octroyée. La ceinture doit être et rester un réflexe naturel pour tous...

Benoit GODART
Mark TANT



Seul 1 enfant sur 4 est correctement attaché en voiture

Seuls 23% des enfants de moins d'1,35m sont correctement attachés en voiture. Pire encore, 13% des enfants ne le sont pas du tout. Voilà notamment ce qui ressort d'une nouvelle étude de grande envergure menée par l'institut Vias. Et pourtant, les dispositifs de retenue réduisent le risque de blessures mortelles de 70% pour les bébés de moins de 1 an et de 55% pour les enfants de 1 à 4 ans. Chaque année, près de 5.000 parents reçoivent par ailleurs une amende de 174 euros pour avoir enfreint la législation sur les sièges-autos...

Tous les 3 ans, l'institut Vias réalise une mesure nationale sur l'utilisation conforme des sièges-autos. Pour cette 3e édition, plus de 1.000 enfants ont été observés à travers le pays afin de voir comment ils étaient transportés. Les conducteurs ont

également dû répondre à un questionnaire en vue d'obtenir des informations sur les facteurs influençant la façon dont ils attachaient leurs enfants.

Moins d'1 enfant sur 4 correctement attaché

Moins d'1 enfant sur 4 (23%) est correctement attaché et transporté dans un siège adapté à son poids et sa taille. Le pourcentage d'enfants correctement attachés est légèrement supérieur à Bruxelles (26%) par rapport à la Wallonie (24%) et surtout la Flandre (21%).

La moitié des enfants (50%) sont installés dans un siège conforme mais ne sont pas correctement attachés. 1 enfant sur 7 (14%) voyage dans un siège non adapté à sa taille ou son poids, la moitié d'entre eux n'est, qui

plus est, pas correctement attachée.

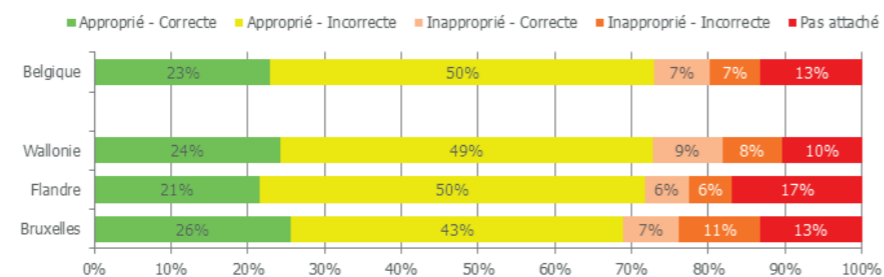
Plus consternant encore: 13% des enfants ne sont carrément pas attachés. Ce pourcentage inclut tant les enfants qui ne voyagent pas dans un dispositif de retenue que les enfants installés dans un dispositif de retenue, mais qui ne sont pas attachés.

5 facteurs qui influencent l'utilisation correcte des sièges-autos

1. Petits trajets = danger

Sur des parcours réguliers et courts, inférieurs à 10km, le pourcentage d'enfants attachés correctement dans le dispositif approprié est plus faible que pour les trajets plus longs.

Répartition des enfants observés selon le degré d'utilisation du siège-auto



Source: Institut Vias



2. Les sièges face à la route et les rehausseurs problématiques

Les dispositifs de retenue dont une utilisation non conforme a été le plus souvent détectée sont les sièges face à la route et le rehausseur avec dossier. La gravité des conséquences d'une collision dans laquelle l'enfant est impliqué est la plus élevée quand seule la ceinture est utilisée pour attacher l'enfant.

3. Danger à l'arrière au milieu

On relève un plus grand pourcentage d'utilisation inappropriée des sièges-autos sur le siège arrière central. Ceci est dû au fait qu'il n'y a pas toujours suffisamment de place pour un dispositif de retenue pour enfants. Répartition des enfants observés installés dans un dispositif de retenue selon la qualité de son utilisation, en fonction de l'emplacement dans le véhicule

4. Les grands-parents bons élèves

Le pourcentage d'utilisation non conforme est beaucoup plus élevé quand l'enfant est transporté par une autre personne que par les (grands-)parents. De plus, on n'a observé aucun enfant transporté par les grands-parents, qui n'était pas attaché dans le siège ou dont celui-ci n'était pas fixé.

Répartition des enfants observés installés dans un dispositif de retenue selon la qualité de son utilisation, en fonction de la relation avec le conducteur

5. Le conducteur montre l'exemple

Comme dans d'autres domaines de la sécurité routière, les enfants sont fortement influencés par l'exemple venu des «plus grands». Ainsi, une proportion plus élevée

d'enfants ne sont pas correctement attachés lorsque le conducteur ne la boucle pas lui-même.

3/4 des personnes interrogées estiment avoir bien attaché leur enfant

77% des personnes interrogées pensaient transporter leur enfant correctement dans un siège conforme. Dès lors, nombreux sont ceux à ne pas être au courant que leur enfant n'est pas correctement attaché.

Lorsqu'ils ont été explicitement confrontés à la mauvaise utilisation de leur siège, les raisons suivantes ont été le plus souvent invoquées: inattention ou manque de temps (20%), l'enfant s'attache lui-même ou ne se laisse pas faire (18%) et ignorance quant à l'installation correcte du siège-auto (14%).

Ne pas bien attacher son enfant: quelles conséquences?

Pour quelques cas de mauvaise utilisation (ceinture tournée par exemple), l'impact sur la sécurité est évidemment moins conséquent que lorsque la ceinture suit un trajet complètement erroné. Chez plus d'un tiers des enfants, un mauvais usage nuit tellement à l'efficacité du dispositif de retenue pour enfants que l'enfant encourt des lésions graves voire mortelles en cas d'accident.

Lorsque l'enfant n'est pas du tout attaché, les conséquences sont souvent très lourdes.

En cas de collision à une vitesse de 50km/h, l'impact correspond à 35 fois le poids de la personne. Un enfant de 25kg se transforme en une masse de quasi une tonne. Une collision à une vitesse de 50km/h est comparable à une chute de 10m environ, soit près de 3 étages! Bref: ne pas attacher son enfant en voiture revient à le laisser jouer sur un balcon sans garde-fou.

Que dit la loi?

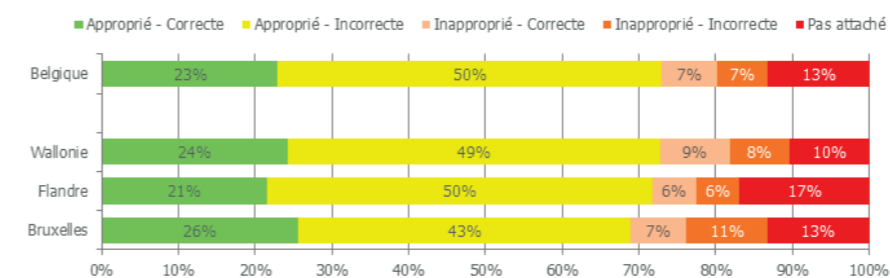
« Les enfants de moins de 18 ans et de moins d'1,35m doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté ». Depuis janvier 2013, toute personne qui enfreint cet article commet une infraction du 3e degré, passible d'une perception immédiate de 174€. En 2016, 4.940 P-V ont été distribués (contre 4.781 en 2015, soit une hausse de 3%).

Conclusion

Les dispositifs de retenue pour enfants réduisent le risque de blessures mortelles de 70% pour les bébés de moins de 1 an et de 55% pour les enfants de 1 à 4 ans. Malgré cette redoutable efficacité, seuls 23% des enfants sont correctement attachés. Pour améliorer la situation à l'avenir, l'institut Vias a émis quelques recommandations. Parmi celles-ci, un mode d'emploi clair avec des symboles est un premier pas pour éviter les mauvaises installations. La diffusion accrue d'informations sur l'utilisation conforme de dispositifs de retenue pour enfants est également indispensable, notamment dans les commerces spécialisés. Enfin, certaines installations non conformes sont dues au fait que les parents ne prennent pas le temps ou que le trajet est de courte distance, par exemple. Il faut dès lors continuer de les sensibiliser aux risques encourus en cas d'accident et renforcer les contrôles de police.

Quentin LEQUEUX
Annelies SCHOETERS
Liesje PAUWELS

Répartition des enfants observés installés dans un dispositif de retenue selon la qualité de son utilisation, en fonction de la relation avec le conducteur



Source: institut Vias

10 conseils pour ne plus commettre d'erreur en attachant son enfant

1. Informez-vous à temps du type de siège adapté à votre enfant. Les sièges-autos sont homologués soit suivant le poids soit suivant la taille. n'hésitez pas. Les sièges qui en sont équipés sont plus faciles à installer.
2. Avant l'installation, lisez attentivement la notice d'utilisation.
3. Veillez toujours à ce que le siège soit orienté dans la bonne direction. Pour les sièges-bébés, ça veut dire dos à la route.
4. Assurez-vous que la ceinture suive le bon « trajet ».
5. La ceinture ne peut pas non plus être tournée, elle perd ainsi de sa résistance.
6. Si vous avez la possibilité de choisir un système ISOFIX,
7. Veillez à ce qu'il n'y ait pas trop de jeu au niveau des sangles, un gros centimètre maximum. La ceinture doit également être bien tendue partout.
8. Faites en sorte que les sangles ou la ceinture passent bien au-dessus de l'épaule, et donc pas derrière le dos ou sous l'aisselle.
9. N'attachez pas votre enfant uniquement pour de longs trajets. Un accident peut aussi survenir lors de courts trajets.
10. Si votre enfant s'attache-lui même, vérifiez s'il l'a fait correctement.

Quelques mauvaises utilisations des sièges-autos



Les sangles du siège-enfant ne sont pas suffisamment tendues



Le siège-enfant n'est pas correctement fixé au véhicule



Le siège-bébé n'est pas correctement fixé au véhicule



Le siège-bébé est installé dans le mauvais sens



La ceinture se trouve sous les bras de l'enfant



Le dossier n'est pas parfaitement adapté à l'enfant

Ne pas attacher son enfant revient à le laisser jouer sur un balcon sans garde-fou

Les résultats de cette enquête font froid dans le dos: 3 enfants sur 4 ne sont pas bien attachés en voiture. Les raisons invoquées par les accompagnants sont principalement l'inattention, la perte de temps, le fait que l'enfant s'attache lui-même ou l'ignorance quant à une installation correcte. C'est la raison pour laquelle nous plaçons en faveur de campagnes ciblées visant à placer les parents devant leurs responsabilités. Et nous appelons les fabricants de sièges-autos à communiquer clairement sur l'usage correct de ces dispositifs de retenue.

Les parents d'enfants en bas âge reconnaissent être stressés le matin: à chaque fois c'est la course pour apprêter les enfants, s'assurer qu'ils déjeunent, les laver, leur mettre leurs chaussures et veste. Puis foncer à la voiture avant d'affronter le trafic et de les conduire à l'école ou à la crèche. Dans cette cohue, on ne prête souvent pas suffisamment attention à ce que son enfant soit bien attaché en voiture. Résultat des courses, trois quarts des enfants ne sont pas en sécurité en voiture.

Les conséquences peuvent être dramatiques. Une collision à une vitesse de 50km/h est comparable à une chute de 10 mètres environ, soit près de 3 étages. Bref: ne pas attacher son enfant en voiture revient à le laisser jouer sur un balcon sans garde-fou. Rien ne peut donc justifier qu'un enfant sur 8 ne soit absolument pas attaché en voiture: sans dispositif de retenue pour enfants ou sans ceinture.

Dans ce cadre, la responsabilité repose entièrement sur les épaules des accompagnants d'enfants: parents, grands-parents ou un autre adulte. Prendre quelques minutes de son temps pour attacher correctement son enfant peut lui sauver la vie. Il ressort de notre étude que les adultes sont souvent négligents quand il s'agit d'attacher les enfants si bien que ces derniers sont souvent mal attachés. Un enfant sur 7 s'avère trop grand ou trop petit pour le dispositif de retenue dans lequel il est ins-

tallé. Il s'agit souvent de petits enfants déjà attachés avec la ceinture seule alors qu'ils devraient encore être transportés dans un siège-auto qui leur est adapté.

Dans 6 cas sur 10, l'enfant ou le siège n'est pas correctement attaché. Très souvent, les sangles ne sont pas bien positionnées autour de l'enfant ou elles sont trop distendues car l'enfant trouve cela plus confortable. Certains enfants ne se laissent pas faire au moment de les attacher mais cela ne justifie en aucun cas le fait de ne pas les attacher comme il se doit.

Dans d'autres cas, le siège n'est pas fixé correctement dans la voiture. Là aussi, la responsabilité de l'adulte accompagnant est mise en cause. Pour y remédier, il suffit simplement de consulter la notice d'utilisation du siège-auto. Malheureusement, ça n'est fait que dans un cas sur deux. Ici aussi, il est indispensable de lire attentivement les instructions du fabricant.

Les fabricants aussi ont leur part de responsabilité. L'étude de l'institut Vias montre que les instructions concernant l'installation des dispositifs de retenue pour enfants pourraient être beaucoup plus claires. La lé-

gislation européenne exige que les instructions soient claires mais celles-ci doivent aussi donner envie de les lire. Nous encourageons donc les fabricants à rédiger des instructions simples et limpides. En outre, ils devraient également penser à simplifier la façon d'attacher les enfants. En gagnant en simplicité, l'installation se fera plus vite et mieux.

Mais la responsabilité incombe surtout au parent ou à l'adulte accompagnant. Les résultats inquiétants de l'enquête exigent des campagnes de sensibilisation permanentes, via des dépliants, brochures et les médias sociaux, à l'importance de l'utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants. Les supermarchés, crèches, écoles et organisations de l'enfance ont également un rôle à jouer à cet égard.

Et si la meilleure façon de sensibiliser en la matière était le comportement exemplaire du parent: en bouclant sa ceinture, à l'arrière également, les enfants apprennent automatiquement les bonnes attitudes à adopter.

Karin GENOE





L'éthylotest antidémarrage diminue d'au moins 75% le risque de récurrence

La Chambre a approuvé hier le projet de loi relatif à l'amélioration de la sécurité routière dont le projet phare est l'imposition d'un éthylotest antidémarrage pour certains conducteurs condamnés pour alcool au volant. Selon un nouveau rapport de l'institut Vias, le taux de récurrence des conducteurs qui se voient imposés un éthylotest antidémarrage est 75% moins élevé que ceux qui reçoivent une peine traditionnelle. Cette nouvelle loi constitue donc un énorme pas en avant dans la lutte contre les accidents dus à l'alcool.

A partir du 1er juillet, les récidivistes condamnés avec un taux d'alcool d'au moins 1,2 ‰ et les conducteurs condamnés avec un taux d'alcool d'au moins 1,8 ‰ seront obligés d'installer un éthylotest antidémarrage dans leur voiture. Cette mesure avait été recommandée lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de décembre 2015.

1,8 ‰ ? 1 conducteur sur 5 !

Selon une analyse statistique de l'institut Vias, le taux d'alcool moyen des conducteurs impliqués dans un accident est d'1,7 ‰. Mais plus de 4 automobilistes sur 10 (42%) ont une alcoolémie de 1,8 ‰ ou

plus ! Si on ne prend que les 40-54 ans, c'est carrément 51%, soit plus d'un conducteur sur 2 !!!

Un taux d'1,8 ‰ correspond à une consommation de 8 à 11 verres d'alcool sur une courte période de 2 heures, ce qui entraîne un comportement totalement inadéquat au volant (déjà avec un taux d'1 ‰, la plupart des personnes sont ivres). Ainsi, en cas d'accident, les conducteurs présentant un taux d'alcool d'1,5 ‰ et plus courent environ 200 fois plus de risques d'y laisser la vie que les conducteurs sobres.

Pour lutter contre ce petit pourcentage de conducteurs qui nuisent fortement à la sécurité routière, les campagnes de sensibilisation ont montré leurs limites. C'est pourquoi le ministre fédéral de la Mobilité a décidé de rendre obligatoire l'éthylotest antidémarrage dans certains cas.

L'éthylotest antidémarrage en questions

L'éthylotest antidémarrage, c'est quoi ?

Pour démarrer le véhicule, le conducteur doit d'abord souffler dans un éthylotest raccordé au démarreur. L'éthylotest empêche

le véhicule de démarrer si le taux d'alcool est supérieur à 0,2 ‰. Mais ce n'est pas tout. L'appareil enregistre toutes les données: le taux d'alcool dans l'haleine, le nombre de fois que l'appareil a été utilisé et le moment où le conducteur a soufflé. Afin d'éviter toute tentative de fraude, l'appareil est programmé pour demander au conducteur de souffler également à des intervalles réguliers pendant la conduite. Celui-ci dispose alors d'un délai de 15 minutes pour garer sa voiture dans un endroit réglementaire.

Que dit exactement la nouvelle loi ?

En cas de récurrence à partir d'1,2 ‰ ainsi qu'en cas de taux d'alcool très élevé à partir d'1,8 ‰, un éthylotest antidémarrage doit en principe toujours être imposé. En cas de récurrence, en plus de l'éthylotest antidémarrage, une peine de minimum trois mois de déchéance est couplée aux quatre examens de réintégration (psychologique, médical, théorique, pratique). Lorsqu'un conducteur est contrôlé pour la première fois avec une forte concentration d'alcool (au moins 1,8 ‰), le juge peut déroger à cette obligation à condition de le motiver explicitement. Dans ce cas, le juge appliquera les règles existantes en matière de sanctions, à savoir une amende de 1600 à 16.000 euros, une déchéance facultative ou, en cas d'hom-

cide involontaire, une déchéance obligatoire avec des examens de réintégration.

Qu'est-ce qui change par rapport à avant ?

Jusqu'à présent, les juges avaient la possibilité, mais pas l'obligation, d'imposer un éthylotest antidémarrage pour une durée d'1 à 5 ans ou à titre définitif. Dorénavant, ils seront en principe contraints de l'imposer aux récidivistes à partir d'1,2 ‰ et aux conducteurs présentant un taux d'alcool d'au moins 1,8 ‰. La durée maximale durant laquelle un éthylotest antidémarrage peut être imposé est réduite à trois ans ou à titre définitif. Une évaluation de l'institut Vias montre en effet que cette durée est suffisante pour obtenir un changement de comportement.

Combien ça coûte ?

Le coût global (programme d'encadrement, installation et utilisation de l'éthylotest antidémarrage) se situe aux alentours de 3700 € la première année. Il est ensuite dégressif. Lors de son jugement, le juge peut prévoir que ces frais soient intégralement ou partiellement déduits de l'amende. Pour rappel, les amendes pour alcool au volant varient de 1600 € à 16.000 € et atteignent même 40.000 € en cas de récurrence.

En quoi consiste le programme d'encadrement ?

Avec le programme d'encadrement, le candidat apprend à adapter son comportement pour dissocier consommation d'alcool et conduite d'un véhicule à moteur. L'organisme fournit à la personne condamnée des explications sur le déroulement complet du programme, les coûts, les sanctions en cas de non-respect des conditions, ainsi que des renseignements sur la formation. Celle-ci se compose de deux volets: d'un côté, les formateurs donnent des instructions sur l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage, d'un autre côté, ils sensibilisent aux risques et aux conséquences de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Qui est concerné ?

De manière plus générale, plus d'1 conducteur sur 5 (21%) dépassant la limite légale lors des contrôles présente une alcoolémie de plus d'1,8 ‰. Chaque année, 50.000 conducteurs sont en moyenne verbalisés pour alcool au volant. On peut donc supposer que parmi eux, environ 10.000 conducteurs ont une alcoolémie de plus de 1,8 ‰. Par contre, on ne sait pas combien d'entre eux sont récidivistes.

Pourquoi l'éthylotest antidémarrage a-t-il rencontré si peu de succès jusqu'à présent ?

Depuis le lancement effectif de l'éthylotest antidémarrage, seuls 67 conducteurs condamnés ont intégré le programme d'encadrement de l'institut Vias et font l'objet d'un accompagnement. De nombreux juges de police se montrent récalcitrants par rapport à cet instrument parce que les contrevenants sont rarement disposés à faire installer un éthylotest antidémarrage, soit parce qu'ils le trouvent trop coûteux ou jugent le programme d'encadrement trop lourd, soit parce qu'ils roulent avec un véhicule de société et ne veulent pas en informer leur employeur, soit encore parce qu'ils roulent avec plusieurs véhicules au sein de leur entreprise (par exemple les chauffeurs de bus ou de camion). Pour ce qui est du prix de la mesure, la fabrication à plus grande échelle

des appareils fera certainement chuter leur coût, ce qui aura assurément un effet bénéfique sur la mesure.

Est-ce vraiment efficace ?

Selon une nouvelle étude de l'institut Vias, l'éthylotest antidémarrage obligatoire permet de réduire de 75% le risque de récurrence. L'étude montre toutefois que le programme d'encadrement est indispensable. Sans lui, le conducteur a tendance à retomber rapidement dans ses travers.

Conclusion

Ces dernières années, les campagnes de sensibilisation combinées à un risque accru de se faire contrôler ont convaincu l'immense majorité de la population de ne pas prendre le volant sous l'influence de l'alcool. Une petite minorité de conducteurs reste toutefois imperméable aux messages de sensibilisation et provoque de nombreux accidents sur nos routes. En effet, chaque année, plus de 180 personnes perdent la vie dans environ 5000 accidents dus à l'alcool. L'éthylotest antidémarrage est un moyen plus efficace d'éviter les cas de récurrence en matière d'alcool au volant que les peines classiques actuelles. Ce n'est certes pas une solution miracle, mais c'est un outil précieux d'aide à la conduite pour certains conducteurs. Il leur permet notamment de garder leur travail et de continuer à mener une vie sociale normale.

Benoit GODART



Pas de bonne conduite sans une bonne vue

Des capacités de conduite diminuées en raison d'une mauvaise vue réduisent le temps de réaction face aux signaux, aux panneaux routiers et aux événements dans la circulation et sont susceptibles de donner lieu à un accident. Une étude de l'institut Vias révèle que seuls 15% des Belges connaissent formellement la limite légale en matière d'acuité visuelle. Pourtant, les yeux fournissent 90% des informations au volant.

La limite pas très connue

Selon une étude de l'institut Vias¹, seule un peu plus de la moitié des automobilistes belges savent qu'il existe une législation relative à l'acuité visuelle au volant, mais à peine 15% connaissent formellement la limite légale (à savoir 5 sur 10 pour les deux yeux). Il est évidemment possible, le cas échéant, de porter des lunettes ou des lentilles de contact pour corriger une vue déficiente.

Dégradation avec l'âge

90% des informations pertinentes pour la conduite automobile sont visuelles.

Or, à partir de 45 ans, elle se dégrade. Le champ visuel rétrécit, l'on souffre de presbytie, la vue est moins bonne surtout pour la conduite de nuit et il y a un risque accru d'aveuglement par les phares avant des autres véhicules. Les jeunes peuvent également en souffrir car toutes les pathologies oculaires ne sont pas liées à l'âge.

Une visite régulière nécessaire

Pour rouler en toute sécurité, il est absolument nécessaire de se faire régulièrement contrôler les yeux et de porter des lunettes ou lentilles de contact appropriées. Se rendre régulièrement chez un ophtalmologue est la seule manière de s'assurer que sa vue est optimale. Sachez aussi qu'un certain nombre d'affections visuelles se manifestent progressivement si bien qu'elles ne sont que rarement dépistées de manière spontanée (ou elles le sont parfois aussi trop tard). Les oculistes ou opticiens sont incapables de pallier tous les problèmes de vue étant donné qu'ils ne sont pas tous corrigibles. Certains troubles de la vue ne peuvent être solutionnés avec des lunettes, des lentilles ou une opération. Dans pareil cas, le conducteur n'a pas d'autre choix que d'adapter ses habitudes ou son comportement en ne conduisant plus de nuit par

exemple. C'est l'ophtalmologue qui décide si une personne répond aux normes médicales définies par la loi.

Normes médicales relatives aux fonctions visuelles

L'Annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire donne un aperçu des normes minimales et attestations concernant l'aptitude physique et psychique pour la conduite d'un véhicule à moteur (www.codedelaroute.be). Pour ce qui est des fonctions visuelles, des normes spécifiques s'appliquent aux conducteurs de cyclomoteurs, de motos et de voitures (groupe 1) et aux conducteurs de bus, de camions et de taxis (groupe 2).

1. Généralités

Les conducteurs des groupes 1 et 2 peuvent se rendre chez l'ophtalmologue de leur choix. C'est lui qui détermine l'acuité visuelle, l'aptitude à la conduite et la durée de validité de celle-ci. L'évaluation de l'aptitude à la conduite tient compte de divers aspects du fonctionnement visuel nécessaires à la conduite d'un véhicule à moteur en toute sécurité. Une attention particulière est portée à l'acuité visuelle, le champ de vision, la vision crépusculaire, la sensibilité

à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie.

2. Acuité visuelle

L'acuité visuelle est la capacité de l'œil à discerner de petits détails. Une acuité de 10/10 est considérée comme normale; une acuité de 0/10 représente une cécité totale. Avec une acuité de moins de 3/10, vous êtes officiellement malvoyant. Une acuité de 5/10 signifie que l'on doit tout regarder 2 fois plus près pour voir la même chose qu'une personne ayant une acuité de 10/10.

La loi stipule que les conducteurs du groupe 1 doivent avoir une acuité visuelle binoculaire, au besoin avec des lunettes ou des lentilles de contact, d'au moins 5/10. Sur avis favorable de l'oculiste, une personne qui ne répond pas à ces normes, peut exceptionnellement être déclarée apte à la conduite par le médecin du CARA à condition qu'elle atteigne une acuité visuelle d'au moins 3/10, au besoin avec des lunettes ou des lentilles de contact, et satisfasse aux normes relatives au champ visuel.

Les conducteurs du groupe 2, conducteurs de bus et de camions, doivent avoir une acuité visuelle, au besoin avec une correction optique, d'au moins 8/10 pour le meilleur œil et d'au moins 1/10 pour le moins bon.

3. Champ visuel

Les conducteurs reçoivent 98% de leur communication visuelle via le « champ de vision ». L'ampleur du champ de vision comprend tout ce que vous percevez sans bouger les yeux ou la tête. Le champ de vision sert notamment à nous positionner et à garder le cap. Normalement, le champ visuel horizontal est de 170° et le vertical de 80°.

La loi stipule entre autres que le champ visuel binoculaire horizontal des conducteurs du groupe 1 doit être d'au moins 120°. Autour du centre du champ visuel, l'amplitude doit s'étendre d'au moins 50° vers la gauche et la droite et d'au moins 20° vers le haut et vers le bas. Les 20° centraux ne peuvent présenter aucun défaut absolu. Si le champ de vision ne répond pas au minimum fixé par la loi, l'ophtalmologue déclarera le patient inapte à la conduite. Dans des cas exceptionnels, le médecin du CARA peut y déroger.

Le champ visuel binoculaire horizontal des conducteurs du groupe 2 doit être au minimum de 160°. Autour du centre du champ visuel, l'amplitude doit s'étendre d'au moins 70° vers la gauche et la droite et d'au moins 30° vers le haut et le bas. Les 30° centraux ne peuvent présenter aucun défaut absolu. Un conducteur n'ayant qu'un seul œil fonctionnel est inapte à la conduite. Il n'y a pas d'exception possible.

Les lunettes de soleil à verres correcteurs négligées

A peine 43% des automobilistes disposant de lunettes à verres correcteurs, ont également des lunettes de soleil correctrices. La non-utilisation de lunettes de soleil à verres correcteurs peut entraîner des situations dangereuses. Si l'on porte des lunettes de soleil sans verres correcteurs, l'on perd une partie des fonctions visuelles. En outre, le soleil bas peut vous aveugler si vous roulez en voiture sans lunettes de soleil. Le soleil bas est à l'origine de 660 accidents corporels en moyenne chaque année, et ce, depuis 5 ans.

En Belgique, il n'existe aucune obligation quant à la détention de telles lunettes de réserve. Il arrive toutefois que les conducteurs perdent leurs lunettes ou s'assoient dessus par accident. A l'étranger, la loi impose dans certains pays d'avoir des lunettes correctrices de réserve à bord de la voiture. Quiconque part en voiture à l'étranger doit y prêter attention car cette obligation est d'application en France, en Allemagne, au Portugal, en Espagne, en Autriche ou en Suisse.

Sofie BOETS



1. Enquête sur la possession et le port de lunettes dans la voiture auprès d'un échantillon belge représentatif de 1.000 personnes. Etude menée par l'institut Vias en décembre 2016 à la demande de Pearle Opticiens.



Le vélo électrique 2 fois plus populaire qu'il y a 3 ans: 10% des Belges l'utilisent

6 Belges sur 10 sont opposés à une zone 30 généralisée dans les centres-villes. En Wallonie, 7 personnes sur 10 ne prennent jamais les transports en commun. Quant au vélo électrique, il a gagné en popularité au cours des dernières années. 10% des Belges l'ont enfourché en 2017; c'est deux fois plus qu'il y a trois ans. Voilà quelques-uns des principaux résultats de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière menée par l'institut Vias pour la 6e année consécutive. Cette année, les résultats ont été ventilés en fonction des provinces....

Début janvier, l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière en était à sa 6^e édition cette année. Son objectif est de vérifier si le sentiment d'insécurité des usagers de la route, leur comportement en matière de déplacements et leur adhésion à certaines mesures de sécurité routière évoluent au fil des ans.

Sentiment d'insécurité

Le sentiment d'insécurité croît chez les utilisateurs des transports en commun

Entre 2012 et 2016, le nombre de tués dans la circulation a chuté en Belgique de 770 à 637. Le nombre d'accidents corporels a suivi

la même tendance et est passé de 44.234 à 40.096. L'on peut logiquement s'attendre à ce que le sentiment subjectif d'insécurité suive la sécurité routière objective. Mais les résultats de l'enquête 2017-2018 ne viennent pas confirmer cette hypothèse. Le sentiment d'insécurité stagne pour tous les modes de transport. Il est même en légère hausse parmi les usagers des transports en commun. Les attentats de mars 2016 y sont probablement pour quelque chose. Malgré cela, les transports en commun restent le mode de transport dans lequel les usagers se sentent le plus en sécurité.

Les cyclistes se sentent le plus en danger à Bruxelles

Les motards se sentent nettement moins en sécurité en Wallonie qu'en Flandre. Même constat chez les cyclistes qui se sentent systématiquement plus en sécurité dans les provinces flamandes que dans les provinces wallonnes. C'est à Bruxelles qu'ils se sentent les plus vulnérables.

Mobilité des Belges

Deux fois plus de personnes se déplaçant sur un vélo électrique en 3 ans

Près de la moitié des personnes interrogées (46%) ont roulé au moins une fois à vélo en

2017. Ce nombre est toutefois nettement moins important dans les provinces wallonnes où l'usage du vélo se situe autour des 25%. Dans la province de Luxembourg, ce pourcentage tombe même à 17%.

Par contre, dans presque chaque province flamande, plus de la moitié des citoyens se sont déplacés à vélo au cours de l'année écoulée. Anvers vient en tête avec 68%. Le Brabant flamand est la province flamande comportant le moins d'adeptes de la bicyclette (45%).

Pour ce qui concerne le vélo électrique, nous constatons aussi qu'il est beaucoup plus prisé en Flandre qu'ailleurs, avec un pourcentage atteignant même 16% dans le Limbourg. Au total, 10% de tous les Belges ont utilisé un vélo électrique au cours de l'année écoulée, soit deux fois plus qu'en 2014 (5%). Le cadre juridique plus clair a certainement favorisé cet engouement.

Seuls 3 Wallons sur 10 empruntent les transports en commun

Les usagers des transports en commun sont de loin les plus nombreux à Bruxelles (63%), mais aussi dans la plupart des provinces flamandes où 40 à 45% des personnes interrogées voyagent en train, en tram ou en bus. En Wallonie, quasiment 70% de la population totale ne s'est jamais

déplacée en transport en commun au cours de l'année écoulée!

L'auto, toujours reine de la route

Le Belge compte en premier lieu sur la voiture pour effectuer ses déplacements. 81% de tous les Belges en ont conduit une au cours de l'année écoulée. Elle est de très loin le mode de transport le plus populaire. Le Belge parcourt en moyenne 149 kilomètres par semaine au volant d'une voiture contre 10 kilomètres à vélo.

Ici aussi, nous observons des différences de taille d'une Région à une autre. C'est en Flandre-Orientale (17km par semaine) et dans la province d'Anvers (16km) que le vélo est le plus utilisé, alors que les habitants de la province de Luxembourg n'effectuent que 2km sur leur bicyclette en moyenne. La part en pourcentage des modes de transport autres que la voiture reste toujours très restreinte à l'exception de la Région de Bruxelles-Capitale où il y a un meilleur équilibre entre les différents moyens de déplacement.

Comportement avoué

1 personne interrogée sur 3 a roulé trop vite au cours du mois écoulé

La vitesse excessive demeure l'un des problèmes majeurs sur nos routes. Près d'un tiers des Belges avouent avoir roulé trop vite durant le mois dernier, tant en agglomération (29%), sur autoroute (30%) que hors agglomération (33%). Par ailleurs, les Belges utilisent encore massivement le GSM en voiture. Ainsi, un quart d'entre eux (25%) a téléphoné avec un kit mains libres le mois dernier et 1 sur 10 (9%) l'a fait avec le GSM en main.

L'alcool et la vitesse problèmes majeurs en Wallonie

12% des Belges ont conduit sous l'emprise de l'alcool au cours du dernier mois. Ce pourcentage est le plus faible à Anvers et à Bruxelles (10%) et le plus élevé dans les provinces de Luxembourg (16%) et de Namur (15%). Les résultats concernant les excès de vitesse suivent la même tendance. C'est

dans la province de Luxembourg que l'on route le plus souvent trop vite hors agglomération (51%). A l'inverse, le pourcentage de conducteurs dépassant les limitations de vitesse est inférieur à 20% sur tous les types de route à Bruxelles.

Adhésion sociale à certaines mesures de sécurité routière

6 Belges sur 10 contre une zone 30 généralisée dans les centres-villes

Il existe une forte adhésion sociale en faveur de plusieurs mesures de sécurité. Près de trois quarts (74%) des Belges se montrent favorables à un éthylotest antidémarrage obligatoire pour les récidivistes. Cette mesure entrera en vigueur courant 2018. 68% souhaitent plus de contrôles alcool et 57% plus de contrôles vitesse.

60% des personnes interrogées sont opposées à une zone 30 généralisée dans les centres-villes. Un gros travail de sensibilisation reste donc à faire pour convaincre du bien-fondé de cette mesure bénéfique pour la sécurité routière. Idem pour le permis à points qui ne franchit pas la barre des 50% de partisans ni en Flandre ni en Wallonie.

44% des Flamands sont pour et 38% sont contre. L'opposition est plus forte en Wallonie: seuls 28% des Wallons sont pour; 56% contre.

Conclusion

Bien que le nombre de victimes de la route chute, le sentiment d'insécurité ne diminue pas pour autant. Le Belge exige à juste titre plus d'efforts pour garantir la sécurité routière. L'importante adhésion sociale en faveur d'une intensification des contrôles vitesse et alcool est de bon augure. Ces contrôles et d'autres mesures doivent rendre nos routes plus sûres pour tout le monde.

Le Belge continue de se déplacer essentiellement en voiture même si le vélo électrique devient de plus en plus populaire ces dernières années. Pour améliorer la mobilité, il est nécessaire de miser sur plusieurs modes de transport utilisés en parfaite harmonie. Le fait que le Belge juge opportun d'imposer l'éthylotest antidémarrage pour les récidivistes est positif puisque cette mesure va entrer en vigueur dans les mois qui viennent. Elle permettra d'empêcher, de manière ciblée, les conducteurs de reprendre le volant après avoir bu.

Benoit GODART



Safety Day

Le vendredi 1^{er} juin 2018, l'institut Vias et Securitas organiseront conjointement le Safety Day. Emily Coenegrachts, directrice commerciale à l'institut Vias et Christophe Van Eesbeek, coordinateur chez Securitas Safety Solutions nous parlent de cette journée.



Emily Coenegrachts
Commercial Director Vias institute



Christophe Van Eesbeek
Coordinateur Securitas Safety Solutions

Qu'est-ce que le Safety Day?

Emily Coenegrachts: Le Safety Day est une collaboration unique entre l'institut Vias et Securitas. Nous offrons aux managers HR, de la flotte et de la sécurité, ainsi qu'aux conseillers en prévention l'opportunité de tester une partie de notre offre. Il y aura une quinzaine d'animations et de workshops.

Christophe Van Eesbeek: Au total, ce sont pas moins de 60 sessions qui sont prévues. Non seulement il sera possible d'avoir un bon aperçu de notre offre mais ce sera également l'occasion de découvrir de nouvelles sources d'inspiration pour une prochaine journée de la sécurité.

A quels types de workshops les participants peuvent-ils s'attendre?

Emily Coenegrachts: Le visiteur peut notamment tester les animations Bob et divers simulateurs (simulateurs vélo et de conduite), assister à des représentations

théâtrales mais il aura aussi tout le loisir de suivre une initiation à la lutte contre l'incendie, à l'utilisation d'un DAE ou encore un workshop consacré à l'évacuation. De plus, nous attirons l'attention sur l'aspect mobilité avec un workshop Bike@work, un atelier New Urban Mobility et il y aura même au programme des séances de coaching personnalisé « eco-driving » et « safe driving ».

Pourquoi organiser ce Safety Day?

Emily Coenegrachts: Tant l'institut Vias que Securitas reçoivent souvent des demandes de clients pour organiser (une partie d') une journée consacrée à la sécurité. Nous nous sommes associés pour offrir une offre intégrale. En tant qu'entreprise, inutile de faire appel à plusieurs parties pour l'organisation de votre journée de la sécurité. Vous pouvez vous adresser aussi bien à l'institut Vias qu'à Securitas. Nous prêtons une oreille attentive à vos besoins spécifiques et vous fournissons une proposition sur mesure.

Christophe Van Eesbeek: Cette journée de la sécurité, c'est non seulement l'occasion idéale de trouver son inspiration pour un prochain « Safety Day ». Mais nous couvrirons aussi ce jour-là la sécurité au sens large par le biais de nombreux thèmes, points de vue et expériences. La sécurité au travail, durant le trajet domicile-travail et lors de déplacements professionnels mais aussi des conseils utiles pour la sécurité de votre famille, rien ne sera laissé au hasard.

Où peut-on trouver plus d'informations sur le Safety Day?

Christophe Van Eesbeek: Les personnes intéressées peuvent se rendre à partir du 20 avril sur safetyday2018.be pour obtenir un aperçu complet du programme. Elles peuvent également directement s'y inscrire.

Emily Coenegrachts: Il faudra être rapide car le nombre de places est limité. En outre, il y a un tarif early bird pour les plus réactifs.

Informations utiles:

Le Safety Day se tiendra le 1er juin à l'institut Vias
Chaussée de Haecht 1405 | 1130 Bruxelles

Il y a un tarif early bird de 295 EUR valable jusqu'au 5 mai inclus.

En outre, cette formation est un recyclage obligatoire pour les conseillers en prévention et fait également partie du portefeuille PME.



