



Piétons: les plus de 65 ans vulnérables

Alcool au volant: résultats de la mesure de comportement

Impact des normes sociales sur la sécurité routière

Drogues au volant: succès des peines alternatives





Télétravail ?

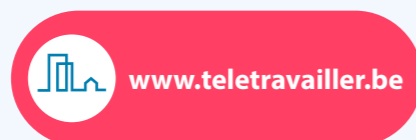
Vous êtes intéressé par le travail à domicile ou le télétravail ? Il y a tant d'informations sur la Toile que vous ne vous y retrouvez plus. Que devez-vous vraiment savoir si vous voulez, en tant qu'employeur, définir une politique de télétravail ?

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

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

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

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



CONTENU

4. BRÈVES

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

8. COMMUNICATION

8. Il y a encore eu, en 2018, plus de 4000 accidents avec tués ou blessés impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool. Le slogan de la nouvelle campagne BOB se veut univoque : « Bob. 100 % sobre ».

10. COMPORTEMENT

10. D'après la nouvelle mesure de comportement de l'institut Vias, en moyenne 1,9% des conducteurs circulent en Belgique avec une alcoolémie supérieure à la limite légale autorisée. Mais ce pourcentage varie très fortement en fonction du moment de la semaine.

16. Un des manières de comprendre pourquoi les usagers adoptent un comportement dangereux en dépit des risques perçus est de se focaliser sur les normes sociales.

19. ENQUÊTE

19. Pendant les fêtes, plus de la moitié des Belges choisiront un Bob ou seront certains de ne pas avoir dépassé la limite avant de prendre le volant. La plupart des autres s'organiseront autrement. Ainsi, 1 Wallon sur 6 compte dormir sur les lieux de la fête, par exemple. Quelques explications.

20. DROGUES

Fin septembre, dans la province d'Anvers, tous les services de police ont organisé des contrôles pour montrer que drogues et conduite automobile ne vont pas ensemble.

23. STATISTIQUES

Le nombre de tués dans la circulation a augmenté de 17% au cours des 9 premiers mois de 2019 par rapport à la même période l'an dernier. Mais cette hausse est surtout due à un 1er semestre catastrophique.

26. USAGERS

Le nombre de piétons qui décèdent après un accident connaît une tendance à la baisse en Europe. Toutefois, leur part dans le nombre total de tués dans la circulation est en hausse depuis des années.

COLOPHON

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

Rédaction: Sofie Boets, Mélanie Brion, Stijn Daniels, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Uta Meesman, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Louise Schinckus, Freya Sloomans, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

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

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

ISSN: 0755-9010

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



Membre de l'Union des Editeurs de la Presse Périodique

La voiture reste le moyen de transport le plus utilisé

Le moyen de transport favori des Belges reste la voiture, d'après l'enquête Monitor du SPF Mobilité en partenariat avec l'institut Vias. En valeur absolue, le nombre de déplacements en auto n'a fait qu'augmenter au cours des années et près d'un trajet sur cinq couvre une distance inférieure à cinq kilomètres. Sur dix déplacements, le Belge choisit la voiture à plus de six reprises et les trois quarts des distances parcourues le sont dans son véhicule à quatre roues.

L'enquête, réalisée en 2017 et portant sur la mobilité dans le pays, pointe également l'utilisation individualiste de la voiture: pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le véhicule transporte en moyenne 1,05 personne, ce qui revient à cinq voitures sur 100 contenant au moins deux individus. De manière générale, le covoiturage est très peu répandu avec seulement 2,3% de conducteurs et 1,8% de passagers.

La part de la voiture parmi les moyens de transport disponibles a néanmoins diminué en passant de 67% en 1999 à 61% aujourd'hui. Si le nombre de trajets automobiles continue à augmenter, c'est dû à la croissance démographique. Les raisons principales des déplacements, peu importe le moyen utilisé, sont à 31% pour des loisirs,

à 25% pour le shopping et les services et à 19% pour aller au travail.

Si le véhicule personnel est très utilisé pour des trajets courts à moyens, les déplacements entre les grandes villes s'effectuent majoritairement en train. Le rail compte pour 56% du transport interurbain. A ce niveau, les transports en commun totalisent environ 20% des mouvements. À Bruxelles, ce taux grimpe à 24% et rejoint celui de la marche à pied. Les voyages effectués avec plus d'un moyen de transport (métro, bus et tram étant considérés comme un moyen unique) ne représentent que 2% du total des déplacements, tant à l'intérieur qu'en dehors des villes. L'utilisation des trottinettes électriques à partager, apparues à l'automne 2018 seulement, n'est pas comptabilisée.

Pour cette enquête, 10.632 Belges, représentatifs de la population totale par âge, sexe et région, ont été sélectionnés. Afin de compiler ces données, chacune des personnes interrogées a pu répondre à un questionnaire général sur son comportement en matière de mobilité et a tenu dans un agenda un enregistrement détaillé de ses déplacements.

Bientôt des autoroutes intelligentes

Dans quelques années, la Wallonie disposera d'autoroutes connectées, capables



notamment d'adapter leur éclairage à la densité du trafic. C'est en tous cas l'un des objectifs du Plan Lumières 4.0. Ce plan prévoit la rénovation complète des équipements d'éclairage public sur les 2.700 km d'autoroutes et de routes nationales au sud du pays.

Au total, quelque 110.000 points lumineux - actuellement au sodium - seront progressivement remplacés par des éclairages LED, moins énergivores et à la durée de vie sensiblement plus longue. Ce changement, couplé à un système de variation de l'intensité lumineuse, permettra, à terme, de réaliser 76% d'économies d'énergie, évitant dans la foulée quelque 166.000 tonnes d'émissions de CO2 tout en réduisant la pollution lumineuse. Les points lumineux modernisés seront par ailleurs équipés de systèmes de télégestion et de plusieurs types de capteurs, permettant une modulation de l'intensité lumineuse en fonction de la circulation ou de la météo ainsi qu'une gestion à distance via le nouveau centre Perex, le centre de surveillance du trafic situé à Daussoix.

Le consortium déploiera également, sur l'ensemble des autoroutes et des échangeurs, des Unités Bord de Route (UBR), intégrant le capteur de trafic Bluetooth mais aussi la technologie V2X (Vehicule to everything) destinée à la communication avec les véhicules connectés. Les autoroutes wallonnes deviendront ainsi connectées et seront prêtes à accueillir les futurs véhicules autonomes. Les travaux, qui s'étaleront durant 14 trimestres, se dérouleront majoritairement de nuit sur les axes présentant un



trafic important, afin de minimiser l'impact sur la mobilité des usagers tout en préservant la sécurité des équipes. Ils ont débuté en octobre sur l'autoroute E25 près de Bastogne.

L'ensemble du projet représente un budget de quelque 600 millions d'euros sur 20 ans.

La Région-capitale va étoffer son réseau de 60 radars supplémentaires

La Région bruxelloise prévoit l'achat de 60 radars, ce qui devrait porter l'ensemble à 149 unités. Ce nombre peut encore croître si les communes en font la demande. On dénombre actuellement sur le territoire de la Région-capitale 89 radars dont 27 étaient défectueux à la fin de la législature précédente. Depuis lors, dix-huit de ceux-ci ont été réparés et six autres le seront d'ici la fin de l'année. Les trois derniers devraient à nouveau être opérationnels en 2020. Le budget de la mobilité porte sur 1,274 milliard d'euros, soit 21% du budget régional. Il est en augmentation de 22 millions d'euros,



hors recettes propres de la STIB.

Le projet de budget constituait la base pour le lancement des grands projets régionaux au cours des prochaines années: la mise en œuvre de «Good Move» et le démarrage des premiers plans pour des mailles de quartiers apaisés; le déploiement d'une ville 30, prévu via le budget sécurité routière, des investissements importants dans les infrastructures cyclables, le traitement des points noirs, et des investissements massifs dans les transports publics, comme en témoignent les dotations d'investissement de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Des moyens sont également consacrés au développement de l'offre de transport, à court terme dès cette année, par exemple à travers la mise en œuvre du plan directeur bus.

Par ailleurs, à partir de 2020, 5 mailles par an seront créées en partenariat avec les communes pour établir des quartiers apaisés sur le plan du trafic routier. Des crédits pour un montant de 1,5 millions d'euros sont prévus pour le développement des Park and Ride, notamment pour la finalisation du Parking CERIA. Des moyens supplémentaires sont prévus pour Mobiris ainsi que pour les administrations locales. Des crédits sont destinés aux zones de police dans le cadre de l'accompagnement de la vaste opération de rénovation du Tunnel Léopold II.



Les moyens pour la sécurité routière s'élèvent à 12,7 millions d'euro, en augmentation de 12%.

L'OMS entend s'attaquer aux causes des décès en ville

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a appelé les gouvernements à prendre à bras le corps les causes de décès dans les villes, où deux tiers de la population mondiale sera amenée à vivre d'ici 2050. Crises cardiaques et accidents de la route sont en ligne de mire.

L'agence des Nations Unies recommande dans un plan en dix points à s'attaquer aux deux menaces les plus sévères: les maladies non transmissibles comme les maladies cardiaques, les accidents vasculaires-cérébraux, les cancers et diabète, ainsi que les accidents de la route, qui au total tuent 42 millions de personnes chaque année.

Plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes et ce nombre est en hausse, explique l'OMS. Pour que les villes prospèrent, il faut que tout le monde ait accès aux services qui amélioreront leur santé - des transports publics, des espaces extérieurs sûrs, propres et attractifs, de la nourriture saine et, bien sûr, des services de santé abordables.

Le rapport publié par l'OMS pointe des domaines clés dans lesquels les responsables des villes peuvent améliorer la sécurité routière et amoindrir les causes de maladies. Il s'agit notamment du tabagisme, de la pollution de l'air, de la mauvaise alimentation et du manque d'activité physique. Les recommandations sont inspirées de politiques vertueuses provenant de villes à travers le globe, comme les mesures de contrôle de la cigarette à Bogor, en Indonésie, les initiatives de sécurité routière à Accra, au Ghana, ou encore les efforts de la ville de New York pour créer des rues sécurisées pour les seniors.

En reproduisant les mesures les plus efficaces à une échelle mondiale, nous pouvons sauver des millions de vies», a déclaré l'ancien maire de New York, aujourd'hui ambassadeur de l'OMS, Michael Bloomberg, qui apporte son soutien au rapport.

La commissaire européenne aux transports a été confirmée

Les eurodéputés de la commission des transports et du tourisme ont jugé Adina Valean apte au poste de commissaire européenne aux Transports, après avoir entendu la Roumaine durant trois heures dans une salle du Parlement européen.

Judi, la Roumaine a souligné face aux eurodéputés l'importance de la liberté de circulation à l'intérieur de l'Union, sa volonté

de participer à une amélioration de la sécurité routière et la nécessité de pousser davantage les solutions de mobilité «vertes», moins émettrices de gaz à effet de serre. Dans son discours d'introduction, elle a souligné qu'elle voyait dans des carburants moins polluants une solution d'avenir, également pour le transport aérien et maritime.

Didier Drogba, ambassadeur d'une campagne pour la sécurité routière

L'Ivoirien Didier Drogba, ancienne star du football, a été nommé ambassadeur d'une campagne de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) pour promouvoir la sécurité routière en Afrique. Baptisée «Safe Steps, sécurité routière en Afrique», la campagne qui va durer deux ans, va notamment déployer à travers toute l'Afrique, des vidéos, des panneaux routiers, des sites web... «Bien que le continent ne représente que 2% du parc automobile mondial, 20% des décès sur la route dans le monde ont lieu en Afrique. Le taux de mortalité routière y est le plus élevé au monde et 44% des victimes sont des piétons et des cyclistes», a déploré Jean Todt, président de la FIA et envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière. Il a salué la «personnalité exceptionnelle de Didier Drogba, sa notoriété et sa popularité dans toute l'Afrique, qui constitue un atout majeur pour changer le comportement des usagers de la route et ainsi réduire le

nombre de décès». L'ancien attaquant international et ex-capitaine des Eléphants ivoiriens, a mis fin en novembre 2018 à sa carrière à 40 ans. «Les enfants et les piétons sont les plus vulnérables. Nous sommes tenus de protéger davantage nos populations en les sensibilisant et en leur inculquant les bonnes pratiques à mettre en oeuvre pour sauver des vies. Les chiffres sont alarmants. Il me semble évident de m'impliquer personnellement dans une telle cause, afin de pouvoir changer les choses plus vite» a réagi Didier Drogba.

Lancement du Brussels Mobility Store

Le Brussels Mobility Store a ouvert ses portes dans la galerie Anspach au coeur du piétonnier. Le public pourra poser ses questions sur la mobilité et tester de nouveaux moyens à la mode comme les trottinettes ou scooters électriques. Objectif du Mobility Store: former deux millions de Bruxellois et navetteurs à la mobilité de demain.

La mobilité est directement liée à l'économie urbaine et a un impact sur l'emploi et le bien-être en ville. Au premier étage, dans le Mobility Store, une piste spéciale permettra de tester en toute sécurité des trottinettes, vélos et petits scooters électriques mais également des gyropodes. Un espace de réalité virtuelle de même que des expériences de sécurité routière seront en outre

proposés. L'ASBL MaestroMobile animera le Mobility Store afin de répondre aux questions des visiteurs. L'information sera également accessible par téléphone, e-mail ou Facebook Messenger grâce au lancement d'une Mobiline, un call center unique dédié à la mobilité et opéré conjointement par Maestromobile et Jeasy.

Le Brussels Mobility Store est ouvert de mardi à samedi de 10h00 à 18h00, au numéro 24 de l'avenue Anspach.

Assurances: le nombre d'accidentés graves continue d'augmenter

Les assureurs belges ont enregistré 831 accidents de la route impliquant des personnes grièvement blessées l'année dernière, pour une charge totale de 341,1 millions d'euros. Le coût moyen d'un sinistre s'élève à 410.446 euros. En 2017, 782 accidents de ce type avaient été recensés, et 779 l'année précédente, a indiqué Assuralia. Ces accidentés graves représentaient près de 30% de la charge totale des sinistres de l'année dernière. En d'autres termes, pour couvrir les frais de ces 831 cas, il nous a fallu compter sur les primes d'un million d'assurés. Par accident grave, on entend «sinistre dont les frais dépassent les 125.000 euros».

Au total, 340.618 automobilistes ont dû signaler des dommages à leur assureur,



victimes d'un accident alors qu'elles étaient sur un tel passage. Ainsi, pour 2016-2018, l'institut Vias a comptabilisé 3865 personnes blessées ou tuées sur un passage protégé par un feu. Pendant la même période, on a relevé 1613 piétons victimes d'un accident alors qu'ils traversaient à moins de 30 m ; d'un passage protégé, ou non, par un feu.

Les 13-24 ans sont les plus représentés devant les 25-36 ans. Les autres catégories d'âge sont quasi à égalité. Trois mois de l'année alourdissent les statistiques : novembre avec 501 victimes sur un passage simple, décembre (457) et janvier (555) au cours des trois années prises en considération.

On s'en doute, le manque de visibilité joue un rôle important dans cette prépondérance. Mais au-delà du phénomène saisonnier, certains piétons s'engagent sans crier gare sur le passage. Pour rappel, le code de la route précise bien que le piéton doit tenir compte des voitures en approche. Et la situation ne devrait pas s'améliorer avec la généralisation des oreillettes et de la consultation des smartphones en marchant par les piétons. Mais il faut aussi souligner que les conducteurs ne cèdent pas facilement la priorité aux piétons qui traversent ou sont sur le point de traverser. C'est d'ailleurs l'un des comportements les plus irritants des automobilistes vis-à-vis des piétons en agglomération.

Par jour, 5 piétons victimes d'un accident sur un passage

Un passage pour piétons, même s'il est protégé par un feu lumineux, n'est pas une garantie de sécurité. Au cours des trois dernières années, 4831 personnes ont été





Bob. 100% sobre.

Ces 10 dernières années, le nombre d'accidents impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool a baissé de 20%. Malgré tout, il y a encore eu, en 2018, plus de 4000 accidents avec tués ou blessés impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool, soit en moyenne 1 accident toutes les deux heures environ. Il demeure donc indispensable de convaincre chaque conducteur de ne pas boire d'alcool avant de reprendre le volant. Le slogan de la nouvelle campagne BOB se veut univoque : « Bob. 100 % sobre. »

Problème de l'alcool au volant

Chaque jour, 11 accidents impliquent un conducteur sous l'influence de l'alcool

Au cours des 10 dernières années, le nombre d'accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool a chuté de 20%, selon une analyse de l'institut Vias. En dépit de cela, on a encore déploré en 2018 plus de 4000 accidents avec tués ou blessés impliquant un conducteur sous l'influence de

l'alcool, soit en moyenne 1 accident toutes les deux heures environ. Ces accidents ont fait plus de 5200 victimes.

La consommation d'alcool a plusieurs effets négatifs sur comportement au volant : les inhibitions s'effacent, la concentration s'affaiblit, la vitesse de réaction diminue, les conducteurs ont tendance à zigzaguer, leur vitesse est instable et une certaine forme de somnolence peut survenir. Toutefois, les conducteurs qui ont bu pensent souvent qu'ils sont encore capables de conduire, ce qui est dû à un excès de confiance induit par l'alcool.

Risque d'accident jusqu'à 200 fois plus élevé

Autre constat interpellant : quand les conducteurs prennent le volant sous l'influence de l'alcool, ils ont généralement beaucoup bu, ce qui a évidemment des conséquences sur la sécurité routière. Le risque d'accident croît, même si l'on ne boit que quelques verres. 4 conducteurs sur 10 impliqués dans un accident ont une alcoolémie de plus de 1,8 ‰, soit 3,5 fois la limite autorisée.

En cas d'accident de la route, les conducteurs présentant un tel taux d'alcool courent environ 200 fois plus de risque d'y laisser

la vie que des conducteurs sobres. C'est dû, d'une part, à l'augmentation du risque d'accident et, d'autre part, à la nature plus grave des lésions. En effet, les automobilistes sous l'emprise de l'alcool roulent plus souvent en excès de vitesse et bouclent moins souvent leur ceinture de sécurité, par exemple.



Bob fidèle au poste depuis près d'un quart de siècle

Depuis près d'un quart de siècle maintenant, Bob symbolise dans notre pays la lutte contre l'alcool au volant. Plus que jamais, ces campagnes restent indispensables pour augmenter la désapprobation sociale envers les conducteurs qui prennent le volant en ayant bu. Ainsi, dans bon nombre de pays, notamment les pays nordiques, le fait de ne pas combiner boire et conduire est un « code culturel » et il existe

une forte pression sociale contre la conduite sous l'influence de l'alcool.

En Belgique, ce n'est pas encore assez le cas, comme en atteste une enquête européenne. En présence d'une personne qui va prendre la route et qui a trop bu, 1 Belge sur 4 (24%) ne lui dit rien. C'est le pourcentage le plus élevé d'Europe et c'est beaucoup plus que la moyenne européenne (16%). Bref, nous avons encore pas mal de pain sur la planche pour faire évoluer les mentalités et faire en sorte que les conducteurs soient 100% sobres.

Nouvelle campagne : « Bob. 100% sobre. »

A l'occasion de la campagne hivernale « Bob. 100% sobre. », Assuralia (l'union professionnelle des entreprises d'assurances), les Brasseurs Belges, l'institut Vias et leurs partenaires régionaux insistent sur le fait qu'un vrai Bob ne boit pas du tout d'alcool.

Le message de la campagne Bob sera visible le long des routes à travers le pays mais aussi sur les bus de la STIB à Bruxelles et de De Lijn en Flandre. Le secteur Horeca participera aussi à la campagne en utilisant des sous-verres aux couleurs de la campagne.

En outre, un spot radio sera diffusé entre le 18 et le 31 décembre sur les ondes de La Première, Vivacité, Pure, Classic 21, NRJ et DH Radio. Une vidéo sera par ailleurs relayée via les réseaux sociaux de Bob. On y fait référence à la popularité du porte-clés Bob. Après quasiment 25 ans d'existence, il reste la récompense ultime pour toute personne dont le test d'alcoolémie est négatif.

Pendant cette campagne, les conducteurs auront une grande chance de recevoir un porte-clés Bob car les contrôles vont fortement augmenter, a fortiori pendant le week-end sans alcool qui aura lieu du vendredi 10 au dimanche 12 janvier.

Benoit Godart



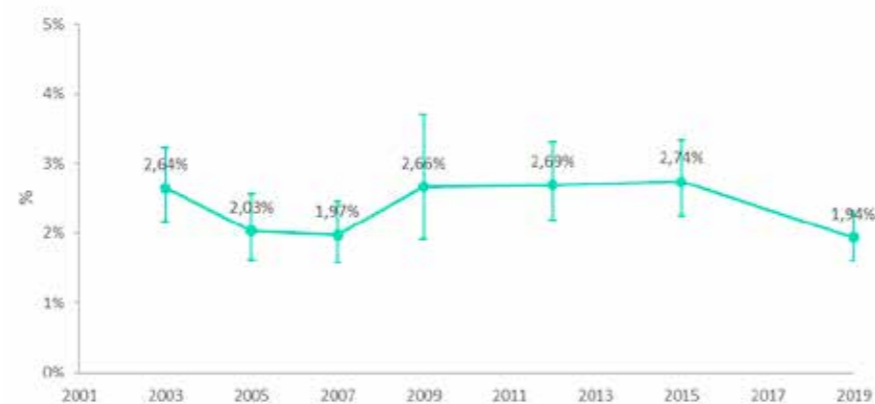
Le pourcentage de conducteurs positifs les nuits de semaine en hausse constante ces 10 dernières années

D'après la nouvelle mesure de comportement de l'institut Vias, en moyenne 1,9% des conducteurs circulent en Belgique avec une alcoolémie supérieure à la limite légale autorisée. C'est le taux le plus bas jamais atteint depuis 2003. Mais il varie très fortement en fonction du moment de la semaine. Ainsi, les nuits de semaine et de week-end, respectivement 10,7% et 12,6% des conducteurs conduisent sous l'emprise de l'alcool, soit 9 fois plus qu'aux Pays-Bas par exemple. La tendance la plus préoccupante concerne les nuits de semaine : le pourcentage de conducteurs positifs a été multiplié par 3 ces 10 dernières années !

Prévalence globale

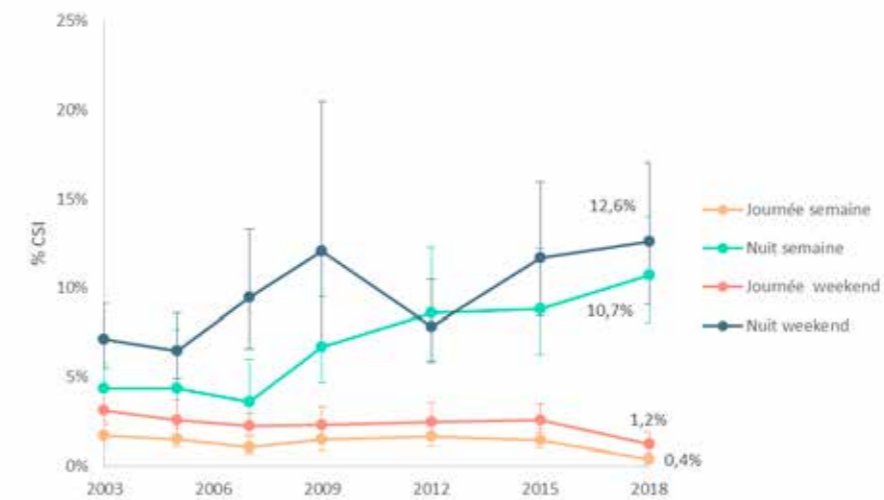
La prévalence globale de CSI (conducteurs sous l'influence d'alcool) révélée dans cette étude s'élève à 1,94 %, ce qui représente une diminution substantielle par rapport à l'édition précédente (2,74% en 2015). Toutefois, l'évolution à long terme au fil des éditions ne permet pas de dégager une tendance claire (par exemple, l'édition 2007 de la mesure rendait compte d'une prévalence très similaire à cette édition et s'élevant à 1,97%).

Evolution de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes



A titre de comparaison, l'enquête ESRA2 de 2018 (European Survey of Road users' safety Attitudes) ayant collecté des données auprès de 20.000 usagers de la route dans 20 pays européens, révèle une prévalence beaucoup plus importante de CSI. Cette étude se base cependant sur une enquête auto-rapportée et sur la période des 12 mois précédents l'enquête. A la question « au cours des 12 derniers mois, avez-vous pris la route en ayant consommé de l'alcool » 35% des répondants belges ont répondu par l'affirmative – contre 22% pour l'ensemble des 20 pays considérés. L'enquête révèle par ailleurs que le genre (masculin), la fréquence de conduite, l'attitude (avoir l'opi-

nion que l'alcool au volant est un comportement acceptable, avoir le sentiment que les sanctions concernant l'alcool sont trop lourdes), le manque de connaissances ou de prise de conscience (ne pas reconnaître que l'alcool au volant augmente le risque d'accident), les antécédents (avoir fait l'objet d'un contrôle policier d'alcool au moins une fois au cours des 12 derniers mois) sont les facteurs de risques de CSI. Il ressort par ailleurs du projet européen SafetyCube, que la Belgique fait partie du groupe de pays pour lesquels le taux de CSI est le plus élevé.



Evolution de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les automobilistes en fonction de la période de la semaine

Région

La prévalence de CSI par région a essentiellement évolué en Wallonie, où l'on observe une diminution claire depuis la précédente édition, passant de 3,9% en 2015 à 2,1% en 2018. Pour la Région flamande, les chiffres sont, comme pour la plupart des éditions précédentes, plus faibles que pour la Wallonie (1,7% pour la Flandre en 2018) et restent par ailleurs assez stables au fil des éditions (à l'exception de l'édition 2009 qui rendait compte d'une prévalence de 2,8% en Flandre).

Plage horaire

La prévalence de CSI en fonction de la période de la semaine a cependant évolué au fil des éditions de la mesure de comportement. Les nuits de weekend restent une période associée à la plus haute fréquence de CSI et cette tendance tend à s'accroître au fil des éditions (pour 2018, 12,6%). On est ici bien au-delà des valeurs observées aux Pays-Bas, au Canada ou aux USA (moins de 5%). Concernant les nuits de semaine, la prévalence de CSI qui était déjà en nette progression au cours des dernières éditions a fortement augmenté passant de 3,6% de CSI en 2007 à 8,8% en 2015 pour atteindre 10,7% en 2018. On ne peut désormais plus conclure que beaucoup plus d'automobilistes conduisent sous influence

Genre

Concernant le genre, la prévalence de CSI n'a pas fondamentalement évolué au fil des éditions et restent très différentes pour les hommes et pour les femmes. En 2018, 2,8 % des hommes dépassent la limite légale d'alcoolémie au volant, contre « seulement » 0,6 % des femmes. La plus forte propension des hommes à conduire sous influence d'alcool est une constante dans les différentes études internationales sur la conduite sous influence. Observer un taux élevé de CSI chez les hommes est par ailleurs très préjudiciable pour la sécurité routière car ceux-ci conduisent plus souvent que les femmes. Les hommes restent donc indéniablement un groupe-cible clé si l'on veut réduire l'alcool au volant.

Age

En termes d'âge, à l'exception de la catégorie d'âge 26-39 qui se démarque négativement par une nette augmentation de taux de CSI depuis 2003 (passant de 2,1% à 3,1% pour cette édition 2018), la prévalence de CSI de toutes les autres catégories d'âges a diminué depuis l'édition précédente et tourne autour de 1,5%. Pour les catégories 18-25 ans et 55+, on ne note pas de tendance claire à plus long terme depuis la première édition. Par contre, la catégorie 40-54 ans a quasi systématiquement diminué au fil des éditions, passant de 4% en 2003 à 1,7% en 2018.



Les femmes sont 5 fois moins nombreuses à prendre le volant sous l'influence de l'alcool que les hommes

Si les jeunes automobilistes (18-25 ans) restent une cible pertinente en raison de l'important sur-risque d'accident qu'entraîne pour eux la consommation d'alcool, il faut également être conscient que le groupe d'âge intermédiaire (26-39 ans) représente une proportion non-négligeable des conducteurs alcoolisés. Par ailleurs, les études internationales viennent confirmer une tendance que l'on observe chez nous : les nuits de weekend, contrairement aux idées reçues, les plus jeunes conducteurs sont moins souvent sous influence que les autres groupes d'âge. C'est pour les automobilistes appartenant à la dizaine suivante (25-35) que le taux de CSI est le plus important. Des actions menées auprès de tous les groupes d'âge se justifient, mais les résultats du présent rapport enjoignent à particulièrement cibler les tranches d'âge les plus jeunes (40 ans et moins).



Ce sont les conducteurs revenant d'une sortie, surtout en discothèque, qui conduisent le plus souvent sous l'influence de l'alcool

Provenance

Il est difficile d'observer des tendances claires en ce qui concerne l'évolution de la CSI selon les lieux de provenance, car les intervalles de confiance sont parfois très importants – et cela est dû aux tailles de cellules des sous-catégories qui sont parfois très faibles. Comme les années précédentes, ce sont les conducteurs revenant d'une sortie (catégories « Restaurant », « Café/bar », « soirée/discothèque ») qui conduisent le plus fréquemment sous

influence d'alcool. La catégorie « travail » présente un taux de CSI doublé par rapport à 2015 – s'élevant à 2,6% en 2018. Cela se traduit par un nombre plus élevé de conducteurs sous influence provenant du travail et soulève la question de la consommation d'alcool sur le lieu du travail. Les conducteurs venant de quitter leur famille ou des amis ou du sport sont, quant à eux, moins nombreux en 2018 qu'en 2015 à dépasser la limite d'alcoolémie autorisée. Une politique contre l'alcool au volant ne ciblant que les lieux de sortie ne s'attaquerait donc

qu'à une partie du problème de la conduite sous influence et pourrait, de ce fait, bénéficier utilement d'une sensibilisation dans le contexte professionnel.

Durée du déplacement

Depuis 2015, la durée du déplacement n'apparaît plus comme un facteur influençant (de façon statistiquement significative) la probabilité de conduire sous influence. Cette tendance s'accroît davantage pour cette édition avec des résultats indiquant une proportion plus importante de CSI pour les trajets de moyenne durée (respectivement 45 minutes et 60 minutes). Ces résultats sont toutefois à traiter avec prudence étant donné que ces catégories de conducteurs représentent une proportion relativement faible de l'échantillon (assorties donc d'une marge d'erreur importante).

Mise en perspective

D'après une étude menée en France et basée sur des données de police, la proportion de CSI est estimée à 2,1%. Ces résultats indiquent par ailleurs que les conducteurs sous l'influence de l'alcool seraient 17,8 fois plus susceptibles d'être responsables d'un accident mortel. De plus, la proportion d'accidents mortels qui seraient évités si aucun



Les jeunes automobilistes restent une cible pertinente des campagnes de sensibilisation

conducteur n'avait jamais dépassé la limite légale pour l'alcool a été estimée à 27,7%.

Les trois études majeures sélectionnées pour mettre en perspective les résultats belges se concentrent essentiellement sur la conduite sous influence durant les nuits de weekend. Toutes trois décrivent des tendances similaires, mais qui ne sont pas systématiquement en concordance avec nos observations, potentiellement en raison de méthodologies différentes par rapport à la présente étude. Aux Pays-Bas, la mesure ne porte que sur les nuits de weekend mais est assortie, tout comme notre étude, d'un test d'haleine et d'un questionnaire obligatoires. La mesure conduite en Colombie Britannique au Canada est conduite uniquement les mercredis, jeudis, vendredis et samedis soir, de 21h à 3h, repose également sur un test d'haleine et un questionnaire mais les conducteurs ont le droit de refuser d'y participer. Enfin, la mesure de la National Highway Traffic Safety Administration aux Etats-Unis ne porte que sur les nuits de weekend, repose sur un test d'haleine et un questionnaire mais qui sont, tout comme en Colombie Britannique, facultatifs.

Aux Pays-Bas, 1,4% des automobilistes se déplaçant les nuits de weekend ont une alcoolémie supérieure à 0,5‰ en 2017, soit une prévalence bien inférieure aux 12,64 % observés en 2018 en Belgique. L'évolution de la situation est plus favorable chez nos voisins, puisque la conduite sous influence y est en baisse constante depuis (au moins) 2002, où 4% des automobilistes conduisaient sous influence. Chez nous, la tendance est à la hausse pour la conduite de nuit alors qu'elle est légèrement en baisse pour la conduite de jour. La baisse concerne tous les niveaux d'imprégnation alcoolique. Une autre étude réalisée aux Pays-Bas indique par ailleurs que les nuits de weekend constituent dans ce pays la période à plus forte prévalence de conduite sous influence (tout comme la présente étude le révèle mais dans des proportions beaucoup plus forte chez nous). Concernant le genre et l'âge, les données de la dernière mesure de la conduite sous influence d'alcool menée aux Pays-Bas par le Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement (2017) révèlent les conclusions suivantes :

En Colombie-Britannique, toutes soirées confondues (mercredi, jeudi, vendredi et samedi), le taux de CSI ($\geq 0,5$ g/l) est de 2,0 %. Il s'élève exactement à 3,2% le vendredi soir et à 1,6% le samedi soir. Le renforcement des sanctions qui a été mis en place en septembre 2010 semble avoir été efficace puisque la baisse s'est accrue entre 2010 et 2012.

Le taux de conduite sous influence observé dans la mesure réalisée aux Etats-Unis est également bien moindre que chez nous : « seulement » 3,1% des conducteurs circulaient sous influence les nuits de weekend ($\geq 0,05$ %) pour l'édition 2013-2014. Par ailleurs, ce pays connaît également une diminution de ce taux de CSI (7,7% en 1996), alors que ce n'est pas le cas en Belgique. Il faut souligner que la participation à l'étude se fait sur base volontaire en Colombie-Britannique et aux USA, ce qui peut expliquer les faibles taux observés dans ces 2 pays. Concernant le genre, les nuits du mercredi au samedi, ce sont 5,3% des conducteurs masculins qui circulent avec plus de 0,05 %, contre 3,0% pour les conductrices. Les chiffres indiquent que la probabilité de prendre le volant en ayant bu est 1,6 fois plus élevée pour les hommes que pour les femmes. Par ailleurs, ce sont les conducteurs provenant d'un café/bar/nightclub qui

se trouvent le plus souvent sous influence d'alcool. Suivent ensuite, un peu plus loin, les conducteurs qui viennent de rendre visite à des amis ou à de la famille. Cette tendance liée à la provenance est assez similaire à ce que nous observons dans la présente mesure, à la différence que les conducteurs en provenance de leur travail sont plus fréquemment alcoolisés que les conducteurs revenant de visite chez des amis ou de la famille, mais moins fréquemment que les conducteurs dont la catégorie de provenance est liée à une sortie.

La provenance des conducteurs peut éventuellement influencer la répartition des CSI sur la période de la semaine. Cela étant, cela n'a pas pu être formellement démontré dans notre étude étant donné que les tailles de cellules des sous-catégories auraient été trop faibles pour pouvoir permettre une analyse fiable. On peut toutefois supposer que les infractionnistes ayant été contrôlés sur leur route de retour d'une soirée/ discothèque l'ont plus fréquemment été durant les weekends. En effet, les nuits de weekend, les conducteurs proviennent davantage de lieux favorables à la consommation d'alcool (Horeca, fête, etc.) alors que les nuits de semaine, les conducteurs proviennent davantage du domicile ou de la famille.



Recommandations

Usage efficace et intensification des contrôles de police

Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accroître le risque objectif et subjectif d'être soumis à un contrôle alcool. La simplification des procédures policières permettra d'augmenter la capacité policière existante, entre autres par le biais d'une numérisation de l'établissement des procès-verbaux. En outre, certains contrôles vitesse peuvent être privatisés suivant des critères stricts fixés par la police, ce qui permettra de libérer des effectifs en vue de réaliser des contrôles d'alcoolémie. Le doublement du nombre de contrôles alcool peut entraîner une diminution de 30 à 40% du pourcentage de conducteurs positifs. Une méta-analyse de 2009 a démontré que pour être réellement dissuasifs, l'intensité des contrôles alcool devrait grimper de façon telle qu'un conducteur sur trois soit contrôlé chaque année.

Lors de l'organisation stratégique des contrôles, il convient de mener aussi bien des « contrôles sélectifs » ciblés sur des facteurs de risque spécifiques (approche répressive) et des « contrôles non-sélectifs » clairement visibles, et ce, afin de donner à chaque conducteur le sentiment de pou-

voir être contrôlé n'importe où et n'importe quand (approche préventive). Les deux types de contrôles sont indispensables pour accroître auprès de la population et le risque objectif et le risque subjectif de se faire contrôler pour conduite sous influence.

Baisser le taux d'alcool légalement autorisé pour les conducteurs débutants

Des études révèlent qu'un abaissement du taux d'alcool légalement autorisé (maximum, 0,2 ‰) pour les jeunes conducteurs (2-3 premières années suivant l'obtention du permis) aurait un effet positif étant donné leur penchant pour l'alcool et le risque d'accident plus élevé auquel ils sont exposés par rapport aux autres conducteurs, et ce, avec un taux d'alcool similaire. Cette mesure a déjà été recommandée par la Commission européenne et une limite de 0,2 ‰ maximum (à partir de 0 ‰) a entre-temps été adoptée dans 24 pays européens à l'intention des conducteurs débutants. Hormis la Belgique, seuls 4 autres pays européens ne disposent pas d'un abaissement de l'alcoolémie légalement autorisée pour les conducteurs novices.

Une politique de tolérance zéro pour tous peut s'avérer contreproductive sans intensifier les effectifs. Il ne faut pas privilégier de contrôler les conducteurs avec une faible alcoolémie aux dépens de ceux qui ont une

importante concentration d'alcool dans le sang. Il importe également de garder à l'esprit que plus l'alcoolémie est élevée plus le risque d'accident l'est aussi. L'alcoolémie moyenne mesurée chez le conducteur impliqué dans un accident corporel dû à l'alcool est de 1,7 ‰.

Statistiques et études complémentaires

À l'heure actuelle, nous ignorons le nombre total de contrôles alcool réalisés par la police. Un enregistrement systématique de tous les contrôles alcool permet de mieux estimer et de mieux suivre le problème de la conduite sous influence. Le principe visant à mesurer l'alcoolémie de tout conducteur impliqué dans un accident y contribuera. Ces données permettent d'obtenir une meilleure vision du lien entre l'alcoolémie, le profil du conducteur, le risque d'accident et les endroits à risque.

Par ailleurs, il est recommandé de continuer de vérifier régulièrement, à l'aide de mesures de comportement, le taux de conduite sous influence sur les routes belges. La stratégie à long terme recommandée sera mieux suivie vu que les effets des mesures seront examinés de près. La mesure de comportement peut s'étendre à d'autres usagers de la route (conducteurs de camion, motards, cyclistes, utilisateurs de trottinette, etc.).

Communication à propos des contrôles alcool

Pour accroître le risque subjectif de se faire contrôler, une bonne communication est également de mise. L'intensification des contrôles alcool accroît l'effet dissuasif car le risque subjectif de se faire contrôler est accru.

Formations Driver Improvement en guise de remplacement ou comme mesure complémentaire

Plusieurs études ont mis au jour que des programmes de réhabilitation (tels que les formations à la sensibilisation de Driver



Improvement (DI) pour les contrevenants en matière d'alcool au volant en Belgique) peuvent réduire de 46% le risque de récidive chez un contrevenant moyennant plusieurs réglementations pratiques à respecter.

Il est possible d'élargir l'offre actuelle de ces formations dans notre pays, par exemple : participation obligatoire pour certains groupes cibles ou renvoi automatique selon certains critères d'infractions déterminés (taux alcool, récidive), instauration systématique d'une formation en cas de retrait conditionnel du permis de conduire, élargissement de l'offre pour différents types de contrevenants en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et un trajet distinct pour les contrevenants dépendants à l'alcool.

Pour déterminer la gravité du problème de la conduite sous influence, il est souhaitable d'opérer un screening dès le début de la mesure, et ce, aux fins de déterminer l'approche la plus adaptée qui soit (plus ciblée éducative vs plus ciblée sur le plan du changement de comportement par exemple). Des informations issues des examens de réintégration médicaux et psychologiques peuvent servir de base pour déterminer les

besoins spécifiques des contrevenants en matière d'alcool au volant.

Sensibilisation et éducation concernant la conduite sous l'influence de l'alcool

Continuer d'insister sur l'importance de « ne pas boire au volant » au niveau de l'éducation, de la sensibilisation et des campagnes dans le but de réduire l'acceptabilité sociale à l'égard de la conduite sous influence (ERSO, 2018).

Lutte contre la consommation d'alcool problématique dans la société

Dans le cadre de la lutte contre l'alcool sur la route, il est opportun de mener une campagne de prévention générale auprès de l'ensemble de la population. Le « plan d'action européen destiné à réduire la consommation nocive d'alcool 2012-2020 » propose pour ce faire une multitude d'actions. En Belgique, le Haut conseil de sécurité a mis sur pied, à la demande du ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, des directives concernant « low-risk alco-

hol drinking ». Les recommandations comprennent entre autres choses la restriction de l'offre de boissons alcoolisées, telles qu'une interdiction de vendre de l'alcool dans les stations-services, dans les distributeurs et les magasins de nuit et l'interdiction de faire de la publicité et de mener des actions de sponsoring en faveur de l'alcool.

Accessibilité aux modes de transport alternatifs

L'offre de modes de transports alternatifs aux moments et aux endroits où l'on consomme beaucoup d'alcool est aussi primordiale dans la lutte contre l'alcool dans la circulation : en augmentant l'offre et l'accessibilité des transports et commun et en stimulant le transport partagé par exemple. Le secteur Horeca et les organisateurs d'événements doivent être encouragés à proposer suffisamment de boissons non alcoolisées et à établir un plan de mobilité afin que les citoyens puissent en tout temps rentrer chez eux en toute sécurité.

Sofie BOETS
Mélanie BRION
Peter SILVERANS



Impact des normes sociales sur la sécurité routière

Si la majorité de la population se dit consciente des risques associés aux excès de vitesse, à la conduite sous influence, à la distraction au volant ou au non-port de la ceinture de sécurité, il n'en reste pas moins que, même sensibilisée, une grande part continue à s'engager au moins occasionnellement dans ces conduites à risque. Un des prismes pour entrevoir pourquoi les gens s'engagent dans ces comportements en dépit des risques perçus est celui des normes sociales.

Les normes sociales et leurs définitions

Les normes sociales se définissent globalement comme « un ensemble de règles et de normes sur la façon de percevoir, de penser, de sentir et d'agir. Elles servent de références pour définir et évaluer les comportements, attitudes et opinions admis dans une société donnée ». Comme le suggère cette définition, les normes sociales peuvent exercer une forte influence sur le comportement de chaque individu et ce, de façon relativement inconsciente.

Plus que les normes réelles, c'est la perception de ces normes qui influencent le comportement. C'est donc la perception de

ce qui est typique ou attendu au sein d'un groupe (normes perçues) plutôt que les actions réelles (normes réelles) qui sont susceptibles d'impacter nos conduites.

Les normes dans la sécurité routière

Comme l'indique le célèbre adage « On ne prend pas la route, on la partage », conduire et, plus généralement, circuler sur la voie publique est une activité éminemment sociale. Sur la route, chaque usager suit son propre chemin en tenant normalement compte des autres afin de garantir la sécurité de chacun. Les différents types de normes définis précédemment peuvent tous potentiellement exercer une influence sur les comportements sur la route. Si certaines de ces normes encouragent la conduite prudente (👍), d'autres peuvent au contraire pousser à la prise de risque (🚫) :

• Les normes légales

« Je dois m'arrêter lorsque le feu est rouge, si je ne le fais pas je risque d'encourir une amende » 👍

• Les normes sociales injonctives

« Mes proches attendent de moi que je m'arrête au feu rouge » 👍

« Mes amis m'encouragent à rouler plus vite que la limite autorisée » 🚫

• Les normes sociales descriptives

« Dans mon entourage, les gens qui ont trop bu ne reprennent jamais le volant » 👍

« Si quelqu'un passe au rouge, je l'imites et n'attends pas qu'il passe au vert » 🚫

• Les normes personnelles (ou morales)

« Je trouve personnellement que traverser au rouge est mal » 👍

« Personnellement, je trouve acceptable de ne pas respecter les limites de vitesse en dehors des agglomérations » 🚫

Amélioration des normes sociales en vue de changer les comportements à risque

Différentes stratégies ont été mises en place pour tenter de changer les comportements à risque via l'influence de la perception des normes sociales. Ces stratégies sont généralement issues de modèles d'intervention qu'on qualifie de modèles de changement. Parmi ces modèles de changement, on distingue ceux qui se concentrent sur la perception individuelle des normes pour changer le comportement (approche cognitivo-comportementale) et ceux qui considèrent différents contextes sociaux pour soutenir les changements

individuels (approche écologique ou multi-niveaux).

Approches cognitivo-comportementales (niveau individuel)

Au sein des modèles de changement cognitivo-comportementaux, c'est sans doute l'approche des normes sociales qui a marqué le début des interventions basées sur les normes sociales. Selon cette approche, la plupart des individus ne perçoivent pas correctement le comportement et les attitudes d'autrui lorsqu'il s'agit de prise de risque. On tend dès lors à surestimer l'approbation des pairs pour les conduites dangereuses. Cette mauvaise perception des normes sociales augmente par conséquent l'engagement dans les comportements à risque. Conformément à ce principe, il importe dès lors de corriger cette erreur de perception en informant de la norme sociale « réelle ». Par exemple : « La plupart des jeunes ne conduisent pas en état d'ébriété ». En mettant en évidence le comportement désiré comme étant normatif, les interventions basées sur cette approche envoient un message positif renforçant. Les interventions basées sur cette approche ont montré quelques résultats encourageants en termes de changement de croyances, de comportement auto-rapporté et de comportement observé.

Le principe de « saillance de la norme » peut également être utilisé dans les interventions pour souligner une norme injonctive. C'est ce principe qui est par exemple appliqué lorsqu'un smiley 😊 est utilisé pour remercier les conducteurs d'avoir respecté la limite de vitesse. Bien que relativement simple et facile à ajouter à une communication, l'emploi du smiley pour le respect des limitations de vitesse n'a montré toutefois qu'une efficacité limitée.

L'approche marketing de la « chaîne des moyens-fins » est utilisée depuis des années en marketing pour créer une image pour un produit (ou un service) qui correspond à la vie ou aux normes personnelles des consommateurs. Outre le domaine de la publicité, certaines interventions de prévention routière peuvent également s'appuyer sur les normes personnelles. C'est le cas par

exemple de la campagne « Embrace life » qui souligne l'importance de la ceinture de sécurité pour être présent pour ses proches. Cette approche n'a, à notre connaissance, jamais été évaluée dans le cadre de communications de prévention routière. En regard de l'importance des normes personnelles pour les comportements à risque au volant, souligner les valeurs individuelles semble toutefois être une stratégie prometteuse.

Une autre stratégie issue du marketing et qui se base sur les normes sociales est l'approche « Star Power » qui consiste à utiliser une figure célèbre pour vanter/utiliser un produit. Cette approche peut également être transposée au domaine de la prévention routière. Dans la campagne « #3500LIVES », on voit par exemple une photo de Rafael Nadal recommandant de vérifier la pression des pneus. Cette stratégie peut s'appuyer sur les normes sociales de deux façons : en utilisant la célébrité comme un expert formulant une norme injonctive (« vous devriez faire cela ») ou en montrant la célébrité en train de réaliser le comportement désiré et en renforçant ainsi la norme descriptive (« tout le monde utilise ou fait cela »). À notre connaissance, aucune évaluation quant à l'emploi de célébrités pour la prévention routière n'a été publiée à ce jour.

La personnification des autres usagers de la route est une approche intéressante pour contrecarrer l'effet de désindividualisation qui survient lorsque les usagers de la route ne peuvent s'identifier les uns les autres. Le manque d'identification augmente effectivement le risque de comportements agressifs et la personnification permet de rétablir les normes sociales de bonne conduite entre conducteurs. Selon une logique similaire, la personnification des victimes de la route est aussi utilisée pour sensibiliser les conducteurs sur les conséquences des comportements à risque. Cette approche donne un « visage » aux victimes. En 2014, Vias avait lancé une campagne contre la vitesse « Il est parti trop vite » pour amener les conducteurs à risque à s'identifier eux-mêmes comme des victimes de la route en les invitant à leurs propres funérailles. Une évaluation pré-post menée par le biais d'un sondage en ligne a montré que les répon-

dants exposés à la campagne ont fait état de meilleures normes injonctives et descriptives concernant les excès de vitesse.

Approches écologiques (multi-niveaux)

Si les approches cognitivo-comportementales se centrent principalement sur les changements de perception des individus de leur environnement, les approches écologiques quant à elles s'attachent également à agir sur cet environnement de façon plus ou moins large. Parce qu'elles peuvent cibler diverses strates de la société, on qualifie souvent les approches écologiques de « multi-niveaux ».

La culture de sécurité routière se définit comme « les connaissances partagées générées par un groupe de personnes qui motivent leur volonté et leurs intentions individuelles en matière de sécurité routière » (Ward, 2016). Cette culture prend place dans un environnement social composé de plusieurs niveaux :

1. Individuel
2. Famille/Proches/Voisinage/etc.
3. Médias/Connaissances/Les services légaux/Les services de santé/etc.
4. Le gouvernement/Le climat politique/etc.
5. Histoire/Economie/Climat/etc.

Tous ces niveaux interagissent les uns avec les autres dans une série de mouvements « top down » (par exemple, les traditions familiales influencent la façon dont un membre de la famille se comporte) et « bottom up » (par ses initiatives propres, un membre de cette famille peut contribuer à changer ou créer de nouvelles traditions). Une illustration de cette approche à un haut niveau de la société peut être donnée par la « Vision 0 » d'abord entreprise en Suède qui a placé la sécurité routière comme une priorité politique.

Conclusions

Les normes sociales sont un concept « parapluie » et peuvent désigner à la fois la perception de ce que les autres font (normes descriptives) et la perception de ce que les autres attendent de nous (normes injonctives). C'est la perception de la norme plus que la norme réelle qui influence notre comportement. Outre les normes sociales, nos actions peuvent être également influencées par la perception d'autres normes telles que les normes légales ou les normes personnelles. L'influence des normes sociales sur le comportement peut emprunter des chemins plus ou moins conscient en déterminant l'intention comportementale (voie consciente et contrôlée) ou la disposition comportementale (voie inconsciente et non contrôlée). Parce que nous devons sans cesse adapter notre comportement dans la circulation aux autres usagers de la route, les normes sociales sont éminemment pertinentes pour les questions de sécurité routière. Les différentes études la littérature, de même que les résultats de l'enquête ESRA2 ne permettent pas d'indiquer clairement lesquelles des normes descriptives ou des normes injonctives influencent le plus le comportement des usagers de la route en termes de prise de risque. Contrairement aux recherches antérieures, les résultats de l'enquête ESRA2 suggèrent que les normes sociales influencent le comportement des conducteurs indépendamment de leur âge ou de leur genre. C'est une différence notable par rapport à la littérature qui montre généralement que les jeunes conducteurs masculins sont plus susceptibles d'être influencés par les normes sociales descriptives et injonctives. Conformément à d'autres études, les résultats de l'enquête ESRA2 montrent que les normes personnelles prédisent les comportements de prise de risque de façon plus directe que les normes sociales.

L'utilisation des normes sociales dans la prévention routière peut se faire de diverses manières en adoptant soit une approche cognitivo-comportementale centrée sur les perceptions individuelles ; une approche écologique centrée sur différents niveaux de la société.

Les principes issus des approches cognitivo-comportementales sont :

- Focaliser l'attention sur le comportement souhaité et non plus sur le comportement à risque afin d'éviter de renforcer la perception erronée que le comportement à risque est performé par la majorité ;
- Corriger les normes descriptives lorsque celles-ci ne sont pas correctement perçues en rappelant notamment que le comportement souhaité est déjà performé par la majorité des individus ;
- Rendre les normes injonctives « saillantes » en indiquant que le comportement souhaité est non seulement performé par la majorité, mais est aussi hautement socialement approuvé ;
- Agir sur les normes personnelles en soulignant les valeurs personnelles qui sous-tendent la réalisation du comportement souhaité ;
- Eventuellement, utiliser l'image d'une célébrité pour communiquer que le comportement souhaité est réalisé et/ou approuvé par cette célébrité appréciée ;
- Personnaliser les autres usagers de la route afin de renforcer les normes sociales de respect et de bonne conduite.

Les principes issus des approches écologiques sont :

- Créer un environnement, des politiques, une « culture » qui soit favorable à l'adoption de comportement adéquat sur la route ;
- Développer des interventions impliquant la communauté car les interventions de groupes dynamiques sont en général un terrain favorable pour le partage d'expériences et le changement des normes sociales ;
- Adopter des lois qui soutiennent le comportement souhaité, surtout si ce comportement n'est pas encore réalisé par la majorité des conducteurs. En parallèle, accompagner ces mesures légales d'une conscientisation et souligner les normes personnelles en faveur du comportement souhaité.

Recommandations

Conformément aux principes issus des modèles de changement ainsi qu'aux résultats trouvés dans l'enquête ESRA2, les recommandations générales en matière d'utilisation des normes sociales pour la sécurité routière seraient les suivantes :

- Se concentrer sur le « positif » plutôt que sur le négatif
- Corriger les normes descriptives erronées
- Renforcer les normes descriptives par des normes injonctives
- Agir sur les normes personnelles
- Utiliser des figures « positives » pour promouvoir le comportement souhaité
- Développer une culture de sécurité routière
- Elaborer des interventions communautaires
- S'inspirer de certaines minorités et utiliser la déviance sociale
- Ne pas négliger le rôle des normes légales
- Élargir le public des campagnes utilisant les normes sociales

Uta MEESMANN
Louise SCHINCKUS



Fêtes de fin d'année : 9 Belges sur 10 s'organisent

Pendant les fêtes, plus de la moitié des Belges choisiront un Bob ou seront certains de ne pas avoir dépassé la limite avant de prendre le volant. La plupart des autres s'organiseront autrement. Ainsi, 1 Wallon sur 6 compte dormir sur les lieux de la fête, par exemple. C'est ce qu'il ressort d'une nouvelle enquête de l'institut Vias. Parmi les nouvelles tendances, on remarque que le pourcentage de conducteurs qui boivent de la bière sans alcool a triplé en 3 ans. Par contre, 1 Belge sur 5 croit encore (à tort) aux remèdes miracle pour faire baisser son alcoolémie plus rapidement.

Afin d'en savoir davantage sur le comportement des Belges à l'occasion des fêtes de fin d'année, l'institut Vias a mené une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population. Une telle enquête avait déjà été menée il y a 3 ans.

Les Wallons dorment sur place ; les Bruxellois prennent les transports en commun ou le taxi

Selon une nouvelle enquête de l'institut Vias, 9 Belges sur 10 (89%) s'organiseront pour éviter de prendre le volant sous l'influence de l'alcool pendant les fêtes de fin d'année. La plupart d'entre eux ne boiront pas ou très peu s'ils conduisent (32%) ou se choisiront un Bob (26%). Parmi les moyens choisis pour ne pas prendre le volant après la fête,

1 Wallon sur 6 (16%) dormira sur le lieu de la fête. C'est 2 fois plus qu'en Flandre (8%). Les Bruxellois, eux, rentreront en transports en commun (42%) ou en taxi (30%). Les Flamands préfèrent limiter leur consommation d'alcool pour être certains de ne pas dépasser la limite légale. A noter toutefois que 6% des Wallons prendront le volant alors qu'ils auront « certainement trop bu ». Ceux-là s'exposent à un risque d'accident très élevé et à de sévères sanctions.

Trop bu ? 1 personne sur 5 confisque les clés

En présence d'une personne ayant trop bu et qui souhaite prendre le volant pour rentrer à la maison, plus d'1 Belge sur 2 (53%) envisage de la ramener chez elle ou de l'inviter à trouver une solution qui lui évite de conduire. 1 Belge sur 5 (19%) lui interdira même de conduire. Par contre, 5% des personnes interrogées refusent d'intervenir et la laisseront prendre le volant, ce qui n'est évidemment pas une bonne idée.

Pour faire baisser son taux d'alcool, 1 personne sur 10... mange beaucoup !

L'alcool est inégalement éliminé par les organismes, mais la moyenne communément admise est de 0,15 ‰ par heure. Aucune pilule ni aucun « truc » ne permet de faire baisser l'alcoolémie plus rapidement. Pourtant, 1 Belge sur 5 croit encore (à tort) aux remèdes miracle. Manger beaucoup est la croyance qui revient le plus : 9% des per-

sonnes interrogées pensent que cela fait baisser le taux d'alcool plus rapidement. Les jeunes sont même 15% à le penser ! Les autres pseudos remèdes les plus souvent cités sont prendre un bon bol d'air frais (4%) et boire du café (4%) ou de l'eau (4%).

Par rapport à l'édition précédente de l'enquête il y a 3 ans, le pourcentage de personnes qui disent boire de la bière sans alcool pendant les fêtes a triplé (de 2 à 7%). Son succès est particulièrement important auprès des personnes de plus de 55 ans : 1 personne sur 10 (10%) en boira.

Le 1^{er} jour de l'An, jour le plus dangereux

Malgré la campagne Bob, le 1^{er} jour de l'An reste particulièrement dangereux : pratiquement 1 accident sur 3 (32%) implique un conducteur sous l'influence de l'alcool. C'est 2 fois plus que le 31/12 (16%) et 3 fois plus que le 2/1 (11%). C'est également plus qu'à la Noël (23%). En nombres absolus, on recense 3 fois plus d'accidents le 1^{er} janvier (127 en moyenne) qu'à la Noël (44 en moyenne). Bref, malgré les contrôles et la sensibilisation omniprésente, la période des fêtes, et en particulier du Nouvel An, reste particulièrement à risque.

Toutes les infos concernant entre autres la manière d'être Bob se trouvent sur le site www.bob.be.

Benoit GODART

De l'herbe... ça fait de moi un conducteur calme, non ?»

Fin septembre, dans la province d'Anvers, tous les services de police ont organisé des contrôles pour montrer que drogues et conduite automobile ne vont pas ensemble et que les risques d'être contrôlés sont très élevés. «*Drugs, no way*» était la devise de cette action dont l'objectif est aussi de lutter contre le préjugé selon lequel fumer un joint est acceptable.

Au cours de ces contrôles, il a été constaté que les consommateurs de cannabis en particulier sont mal informés sur les risques liés à leur comportement. Ce phénomène, l'institut Vias l'observe depuis dix ans dans les cours de sensibilisation dispensés dans le cadre des mesures alternatives.

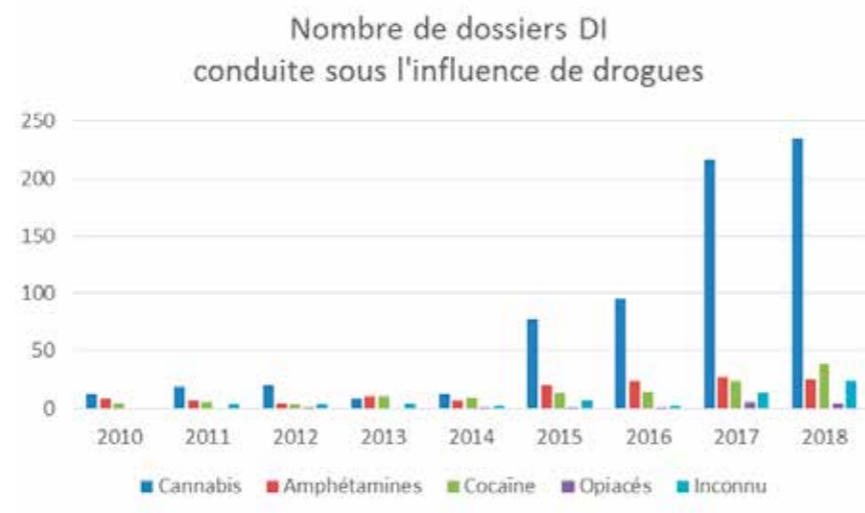
Cours de sensibilisation à la conduite sous l'influence de drogues

En 2010, l'année même de la publication de l'arrêté royal sur les tests salivaires, l'Institut Vias a mis au point la première version d'une formation spécifique pour les personnes qui conduisent sous l'influence de drogues. Au fil des ans, le module a été affiné. Fin 2018, 742 personnes avaient déjà suivi ce cours dans la partie néerlandophone du pays. Le

nombre de renvois n'a cessé d'augmenter, surtout depuis 2015. Entre 2010 et 2014, 30 personnes en moyenne ont suivi ces cours chaque année. Mais depuis 2015, ce nombre est passé à 140 personnes, dont plus de la moitié (64%) ont été déférées devant la justice à cause du cannabis. La cocaïne et les amphétamines étaient présentes, elles, dans 16 % des cas chacune. La grande majorité (95 %) des participants étaient des hommes. Bien que les différents groupes de consommateurs soient plutôt restreints, la combinaison cannabis/conduite automobile a tendance à être plus fréquente chez les jeunes (âge moyen = 25 ans), tandis que les consommateurs

d'amphétamines sont plus fréquents chez les jeunes un peu plus âgés (âge moyen = 28 ans).

Pendant le cours, nous confrontons les participants aux risques associés à la conduite sous l'influence de drogues, pas uniquement les effets directement provoqués par ces substances illicites, mais aussi les conséquences judiciaires de leur utilisation. Dans les discussions de groupe, nous ne nous en tenons pas à des «banalités», mais nous nous concentrons sur la vie personnelle de chaque participant. Ce processus, axé sur la compréhension et la mise à disposition d'outils permettant de mieux



prendre conscience de son propre comportement, devrait conduire à un choix clair pour l'avenir.

Reconnaissance des effets négatifs sur le comportement au volant

Ce qui est en effet frappant dans ce groupe, c'est la grande méconnaissance des effets sur le comportement au volant, beaucoup plus que pour les consommateurs d'alcool. Ces derniers voient souvent le danger potentiel de l'alcool au volant, mais se sentent généralement encore assez «forts» pour conduire plus ou moins en toute sécurité et adoptent également de nombreux comportements de compensation : conduire plus lentement, emprunter des voies moins fréquentées...

Les consommateurs de drogues, eux, pensent souvent que le fait d'avoir fumé du cannabis, par exemple, a un effet positif sur leur comportement au volant. Ils estiment souvent qu'ils sont plus calmes et détendus au volant (conduite plus lente, moins éveillée, etc.), tandis que les consommateurs de cocaïne et d'amphétamines indiquent surtout une vigilance accrue au volant. Les consommateurs de cannabis font souvent référence à la différence avec les effets de l'alcool. La consommation d'alcool a en effet des conséquences plus graves sur la circulation (nombre d'accidents, gravité des accidents, plus de personnes boivent de l'alcool...). L'usage de cannabis peut avoir un impact moins grave que l'alcool, mais «moins grave» ne signifie pas «sans risque». Ainsi, si le cannabis a des effets en partie narcotiques et donne un sentiment de quiétude, il a aussi un impact négatif sur le temps de réaction, le maintien d'une trajectoire correcte, l'évaluation des distances, l'attention, etc. Les stimulants rendent certes plus alerte, mais ils donnent aussi un sentiment de surestimation des capacités de conduite et de bravoure et conduisent souvent à un comportement plus agressif (au volant).

Législation pas toujours claire pour les consommateurs

Une autre différence importante entre drogues et alcool est le manque de compréhension de la législation actuelle pour les consommateurs de cannabis. Deux éléments jouent ici un rôle. Encore plus qu'avec l'alcool, il est difficile d'estimer combien de temps il faut «attendre» après un joint avant de pouvoir rentrer en voiture. Le THC reste détectable pendant une période relativement longue alors que son effet est plutôt minime. Il n'y a non plus de possibilité de «calculer», comme on peut le faire avec une certaine prudence avec l'alcool. En effet, la teneur en THC d'un joint n'est pas connue.

L'idée circule encore souvent que l'usage du cannabis est «légal» dans certaines circonstances et on s'attend donc à ce qu'une approche similaire soit adoptée pour l'alcool, avec une certain degré de tolérance. Pour les utilisateurs, le fait que la consommation de cannabis ne fasse pas l'objet de poursuites dans certaines situations signifie également qu'elle est légale, ce qui n'est nullement le cas en Belgique.

La consommation de cannabis médical donne parfois l'idée qu'il est «sûr». Dans certains pays, comme l'Irlande, la Norvège et le Royaume-Uni, les gens ne sont pas condamnés à une amende s'ils peuvent produire un certificat médical justifiant un usage médical. D'une certaine façon, pour notre pays, nous pouvons faire la comparaison avec la conduite sous l'influence de médicaments. En règle générale, s'il existe des effets évidents sur le comportement ou des signes physiologiques (pupilles, équilibre, etc.), un test peut être effectué (test salivaire ou sanguin) afin d'attribuer ces effets à la consommation de certaines substances. Dans un tel contexte, des poursuites normales s'ensuivent.

Dans le cas des consommateurs d'amphétamines et de cocaïne, cette ambivalence n'existe pas du tout. Ils savent très clairement qu'ils traversent une frontière, tant pour ce qui est de la simple utilisation de ces produits que pour ce qui est de la conduite automobile. Souvent, ces personnes sont

déjà entrées en contact avec la police et les autorités judiciaires pour d'autres faits, ce qui leur donne parfois le sentiment d'être «ciblées».

Toxicomanie et sevrage

Bien que les cours de sensibilisation ne soient pas destinés aux personnes ayant un problème de dépendance, certaines y participent quand même. Souvent, le fait d'avoir été confronté au tribunal mène à un choix fondamental, celui de ne plus conduire et de se déplacer d'une manière différente. Le cours s'adresse également aux participants qui, dans un premier temps, ont déjà reçu des conseils et ne prennent plus de drogues. Ils sont souvent une force supplémentaire au sein d'un groupe et peuvent donner des témoignages significatifs et crédibles aux autres participants sur la base de leurs expériences.

Dans certains cas exceptionnels, cependant, nous constatons des problèmes supplémentaires. L'un des moyens offerts aux anciens toxicomanes pour résister à l'usage est le sport. Faire du fitness dans un centre est très populaire et certains vont très loin et veulent rapidement de bons résultats. Cela peut inciter la personne à suivre un régime spécifique, mais aussi à prendre des stéroïdes anabolisants. Ces produits ne constituent pas seulement un danger potentiel pour la santé, mais peuvent également entraîner des problèmes de comportement, comme l'agressivité, y compris au volant. Or ces stéroïdes anabolisants ne peuvent pas être détectés par le test de salive actuel !





De nouveaux médicaments tout le temps

Bien que le test de dépistage actuel puisse détecter les drogues les plus fréquemment utilisées, de nouveaux médicaments sont constamment mis sur le marché. Certains ont donc tendance à se tourner vers ceux qui ont un effet similaire, sans pouvoir être détectés par le test de salive.

Le cannabis synthétique commercialisé sous le nom de «herbal smoking mixtures» est un exemple de ces drogues souvent présentées comme inoffensives. On ignore encore si et dans quelle mesure leur utilisation a également une influence sur le comportement au volant. La grande diversité de ces médicaments en est la cause.

Une approche intégrée

Le fait que le cannabis ait une influence sur la conduite a été largement prouvé par diverses études. La question de savoir si cela entraîne également un risque d'accident grave n'a pas encore été étudié de manière approfondie dans notre pays. Dans le monde entier, l'OMS affirme qu'en 2013, environ 8700 décès sur la route étaient dus à l'usage du cannabis. Bien sûr, cela représente seulement 5% du nombre de décès dus à l'alcool au volant, mais étant donné l'augmentation de la consommation de cannabis et de ses dérivés, il ne faut pas sous-estimer le problème.

Organiser des contrôles ciblés et communiquer les bonnes informations concernant les effets des drogues sont des solutions à privilégier. Maintenant que l'analyse

salivaire est entrée en vigueur, le nombre de contrôles va augmenter. En outre, lorsqu'une peine est prononcée, il est important d'accorder une attention particulière à la «réhabilitation». En effet, la consommation de drogues a souvent un impact dans différents domaines de la vie et n'augmente pas seulement le risque d'accident de la circulation. L'institut Vias a déjà acquis une expérience positive dans ce domaine.

Enfin, d'autres recherches doivent être planifiées concernant les nouvelles formes de drogues et l'impact spécifique des médicaments et des produits plus légers à base de cannabis. Dans quelle mesure ont-elles un effet sur le comportement au volant et sont-elles détectées ou non par les tests disponibles ?

Ludo KLUPPELS



Le nombre de tués sur les routes en légère baisse au cours du 3^e trimestre 2019

Selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués dans la circulation a augmenté de 17% au cours des 9 premiers mois de 2019 par rapport à la même période l'an dernier. Mais cette hausse est surtout due à un 1^{er} semestre catastrophique. En effet, l'été a été moins meurtrier que l'an dernier (-3%), sauf à Bruxelles où les piétons ont payé un très lourd tribut à la route. En Wallonie, la tendance la plus préoccupante concerne les accidents impliquant un jeune conducteur : de 17 tués l'an dernier, on est passé à 37 cette année ! Au niveau national, le nombre d'accidents a très légèrement baissé (-1,5%) pour atteindre un niveau plancher.

Le nombre de tués en hausse au niveau national

Au cours des 9 premiers mois de l'année, le nombre de tués sur place¹ a augmenté de 17% par rapport à la même période de 2018 (soit 372 tués sur place contre 319). Si on ne prend en compte que le 3^e trimestre, on enregistre toutefois une légère baisse du nombre de tués (-3%). Ce sont donc surtout

Evolution 2018-2019 du nombre d'accidents corporels et de victimes au cours des 9 premiers mois

	9 premiers mois 2018	9 premiers mois 2019	Evolution 2018-2019 (nombre absolu)	Evolution 2018-2019 %
Accidents corporels	28.129	27.700	-419	-1,5%
Nombre total de victimes	36.124	35.187	-937	-2,6%
Tués sur place	319	372	+53	+16,6%
Blessés	35.805	34.815	-990	-2,8%

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

les 6 premiers mois de l'année qui ont été meurtriers.

Le nombre de blessés recule très légèrement (de 35.805 à 34.815, soit -3%) ; idem pour le nombre d'accidents (de 28.129 à 27.700, soit -1,5%).

Un été meurtrier à Bruxelles

A Bruxelles, le nombre de tués est passé de 9 à 14 au cours des 9 premiers mois de l'année par rapport à la même période de 2018. Le 3^e trimestre a été particulièrement meurtrier : de 2 tués l'an dernier, on est passé à 6 tués cette année. En Wallonie, le nombre de tués a connu une hausse importante (de 150 à 190, soit +27%), mais cette augmentation est surtout due au 1^{er} semestre. En effet, le nombre de tués a baissé de 6% au cours du 3^e trimestre. On compte aujourd'hui plus

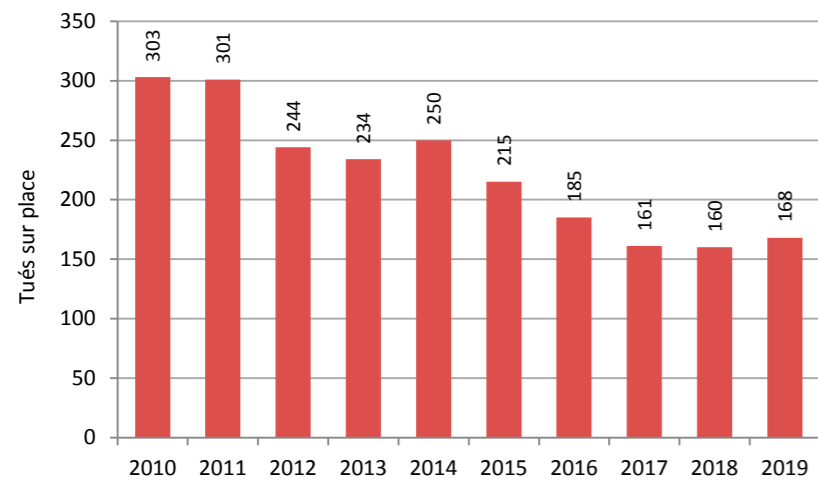
de tués sur les routes wallonnes que sur les routes flamandes. En Flandre, le nombre de tués a également augmenté mais dans une moindre proportion (de 160 à 168, soit +5%).

Le nombre d'accidents corporels a légèrement diminué en Wallonie (de 7992 à 7853 accidents, soit -2%) et en Flandre (de 17.382 à 16.975, soit -2%). Il a par contre augmenté à Bruxelles (de 2755 à 2872, soit +4%).



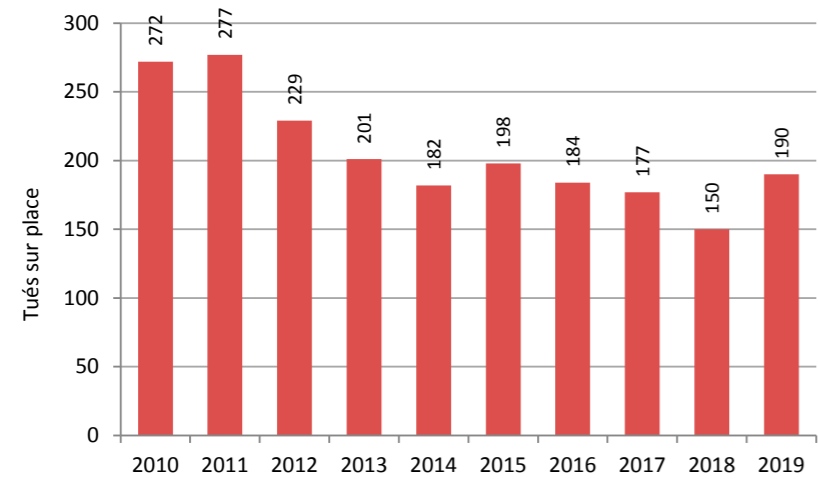
1. A ce nombre, il faudra encore ajouter le nombre de personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident pour avoir le nombre définitif de tués sur les routes.

Nombre de tués sur place au cours des 9 premiers mois de l'année en Flandre



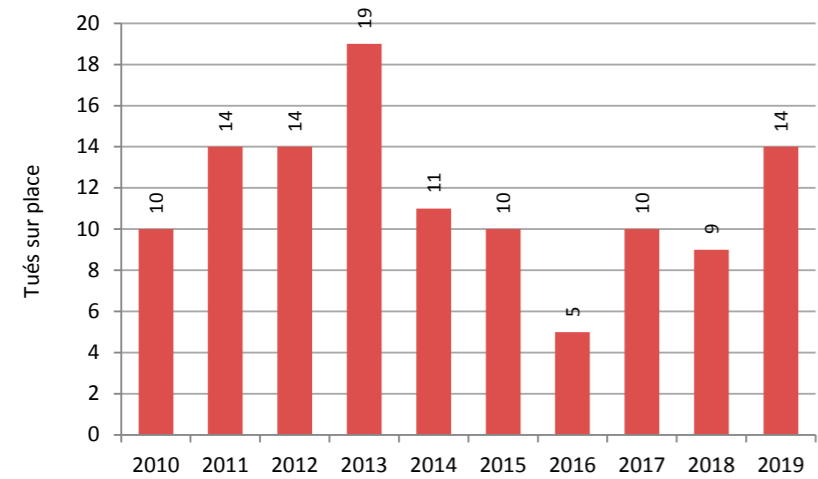
Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL
Infographie : Vias institute

Nombre de tués sur place au cours des 9 premiers mois de l'année en Wallonie



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

Nombre de tués sur place au cours des 9 premiers mois de l'année à Bruxelles



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

Wallonie : une année noire pour la province de Luxembourg

En Wallonie, les 9 premiers mois de l'année ont été catastrophiques dans 3 provinces : le Hainaut (de 52 à 63 tués), Liège (de 33 à 48 tués) et surtout la province de Luxembourg (de 14 à 31 tués). Namur est la seule province à connaître une diminution du nombre de tués (de 38 à 35).

Pour ce qui est du nombre d'accidents, la situation est pour le moins paradoxale : la seule province à connaître une augmentation est le Brabant wallon (+6,5%). Les baisses les plus conséquentes sont enregistrées dans le Hainaut (-4%) et la province de Namur (-4%).

Tendances suivant le type d'usager

Un été meurtrier pour les piétons à Bruxelles

Au niveau national, le nombre de tués a augmenté le plus pour les occupants de voitures (de 150 à 188 tués). En Wallonie et à Bruxelles, ce sont surtout les usagers faibles qui ont payé un lourd tribut aux accidents de la route. Ainsi, le nombre de cyclistes tués est passé de 3 à 15 au sud du pays et le nombre de piétons tués est passé de 1 à 6 à Bruxelles.

Hausse du nombre d'accidents de cyclistes

C'est pour les cyclistes que le nombre d'accidents a le plus augmenté, tant au niveau national (+3,5%) qu'en Wallonie (+11%) et à Bruxelles (+21%). En Wallonie, le nombre d'accidents avec un motard a sensiblement baissé (-12%) alors que le nombre de tués dans ces accidents a augmenté (de 30 à 34), ce qui signifie que ces accidents ont été beaucoup plus graves.

Forte hausse du nombre de tués dans les accidents avec de jeunes automobilistes

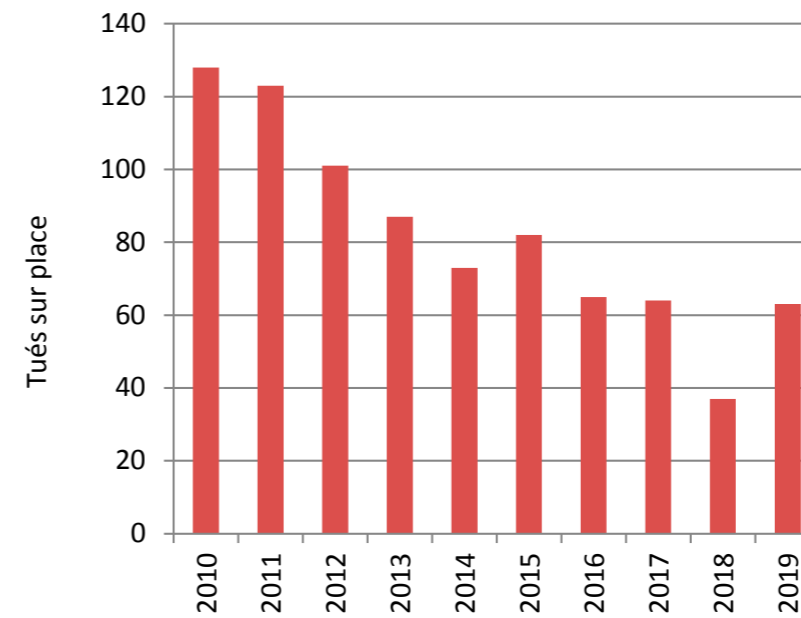
Alors que le nombre de tués dans les accidents impliquant un jeune automobiliste était en forte baisse ces dernières années, il est reparti à la hausse au cours des 9 pre-

miers mois de l'année: de 37 à 63. C'est surtout en Wallonie que la tendance est la plus préoccupante : de 17 tués en 2018, on est passé à 37 cette année. Pourtant, le nombre d'accidents, lui, a encore baissé pour atteindre un niveau plancher: de 4272 à 4033 accidents, soit -6%.

Très nette hausse du nombre de tués sur les autoroutes

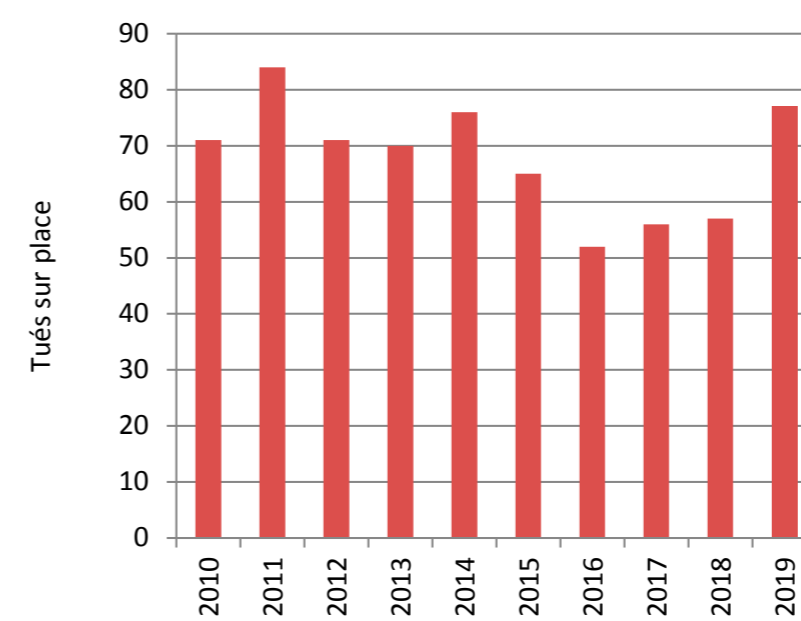
Le nombre de tués dans un accident sur autoroute a également fortement augmenté : de 57 à 77 tués. Il faut remonter à 2011 pour avoir un nombre plus élevé de tués. Le nombre d'accidents, lui, n'a quasiment pas évolué : de 2135 à 2161 accidents, soit +1%.

Evolution du nombre de tués sur place dans les accidents impliquant un jeune automobiliste



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

Evolution du nombre de tués sur place dans les accidents sur autoroute



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

Conclusion

Les résultats du baromètre de la sécurité routière laissent apparaître une négative pour les 9 premiers mois de l'année en comparaison de la même période de l'an dernier. Parmi les tendances inquiétantes au niveau national, il y a notamment la hausse du nombre de tués parmi les jeunes automobilistes et dans les accidents sur autoroute. A Bruxelles, ce sont surtout les piétons qui ont payé un lourd tribut à la route ; en Wallonie, les cyclistes.

Même si les choses se sont légèrement améliorées au cours du 3e trimestre, le bilan pour les 9 premiers mois de l'année est évidemment dramatique et interpellant. Il faudra attendre la fin de l'année pour tirer un bilan définitif mais il est d'ores et déjà acquis que le nombre de tués sur les routes sera en hausse en 2019, ce que nous ne pouvons que déplorer. Les Etats Généraux de la Sécurité Routière de l'an prochain devront nous permettre d'analyser les raisons de cette tendance négative et surtout de trouver des solutions coordonnées pour l'enrayer ».

L'ensemble du baromètre se trouve sur www.vias.be/fr/recherche/barometre-de-la-securite-routiere

Benoit GODART





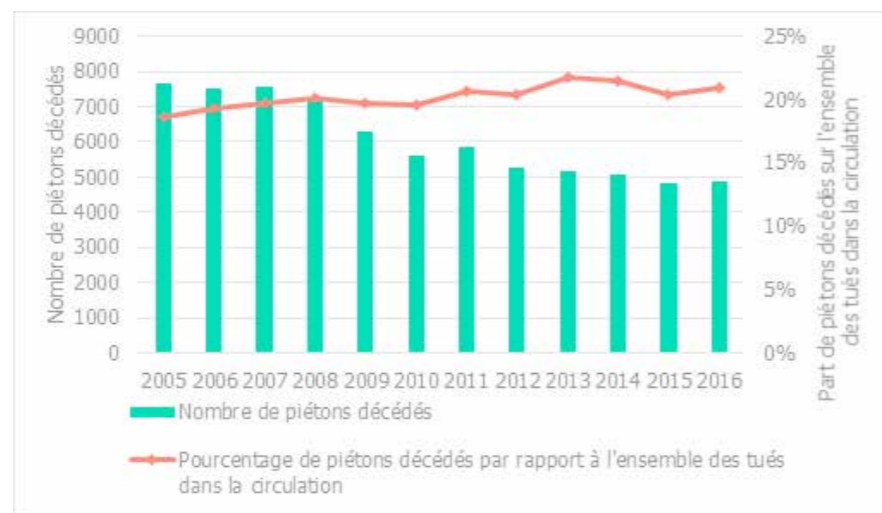
Piétons : les plus de 65 ans particulièrement vulnérables

Le nombre de piétons qui décèdent après un accident connaît une tendance à la baisse en Europe. Toutefois, leur part dans le nombre total de tués dans la circulation est en hausse depuis des années, ce qui veut donc dire que les autres modes de transport sont devenus plus sûrs que la marche à pied. C'est l'une des conclusions d'un dossier thématique que l'institut Vias a consacré aux piétons.

Après la voiture, la marche est le moyen de transport le plus utilisé dans la circulation. En Belgique, dans 14 % des déplacements, la marche est le principal mode de transport. Toutefois, bien souvent, un trajet est partiellement parcouru à pied alors que l'on utilise la voiture ou le transport en commun comme principal mode de transport.

Nombre de piétons victimes de la route

Au niveau européen, les piétons représentent 21 % des tués de la route, ce qui fait d'eux, après les occupants des voitures, le deuxième groupe d'usagers comptant le plus de tués. Ce chiffre éclipse toutefois d'importantes disparités entre les divers pays. En effet, les valeurs supérieures à la moyenne européenne (UE-28) sont prin-



cipalement enregistrées dans les pays de l'Europe de l'Est. La Belgique se situe sous cette moyenne : 12 % des tués de la route sont des piétons.

Le nombre de piétons qui décèdent après un accident connaît une tendance à la baisse en Europe. Toutefois, la part de piétons dans le nombre total de tués dans la circulation est en hausse depuis des années. Ceci indique que les autres modes de transport sont devenus plus sûrs que la marche à pied. Les chiffres pour la Belgique présentent les mêmes tendances : une baisse des piétons parmi les victimes mais depuis 2005 une stagnation et une part croissante de piétons victimes d'un accident de la circulation en

comparaison des autres types d'usagers.

Certaines catégories de piétons courent plus de risques d'avoir un accident que d'autres. Ce sont surtout les plus de 65 ans qui sont plus grièvement blessés lorsqu'ils circulent à pied dans la circulation étant donné qu'ils sont plus vulnérables que les autres catégories d'âge. Les jeunes de 12 à 17 ans sont également davantage vulnérables sur la route. Ils sont plus vite impliqués dans un accident que les autres vu qu'ils prennent plus de risques dans la circulation. Avec l'âge, on compensera les risques dans la circulation par les aptitudes et l'expérience acquises au fil des ans.

catégorie d'usagers

Age	Piéton	Vélo	Cyclas - Motos	Conducteur voiture	Passager voiture	Passager bus & tram	Tous les usagers
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,8	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Tous les âges	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Risque général d'accident

Sur la base des données belges disponibles les plus récentes, les piétons présentent en moyenne 8,1 fois plus de risques d'être tués ou gravement blessés par kilomètre parcouru que des automobilistes, mais 3 fois moins de risques que les cyclistes et 7 fois moins que les conducteurs de deux-roues motorisés. Les piétons de moins de 18 ans et de plus de 64 ans courent davantage de risque que le piéton moyen.

Sous-enregistrement des accidents impliquant des piétons

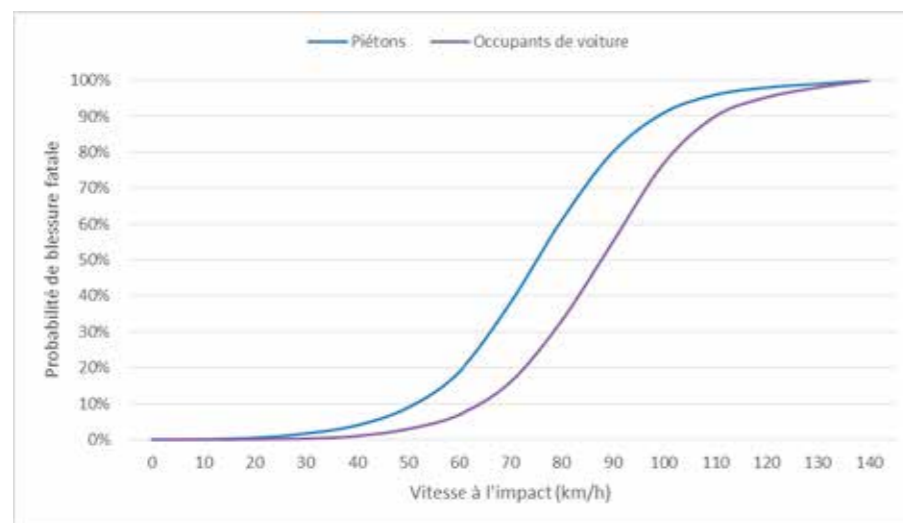
Bien que les accidents impliquant des piétons seuls (généralement des chutes) ne soient pas repris dans les statistiques d'accidents, de tels accidents se produisent couramment. Aux Pays-Bas, une étude comparative des statistiques officielles et des données hospitalières a montré que lorsque deux piétons décédaient à la suite

d'une collision avec un véhicule, un piéton décédait également à la suite d'une chute sur la voie publique.

Si l'on ne prend en compte que les piétons hospitalisés, le rapport s'élève à 3,33. Cela signifie que pour 100 piétons hospitalisés suite à une collision avec un véhicule, il y a 333 piétons hospitalisés suite à une chute sur la voie publique. Les accidents n'impliquant que des piétons sont toutefois généralement moins graves que les collisions avec un véhicule.

Outre ce sous-enregistrement spécifique, pour les piétons, tout comme pour les autres types d'usagers de la route, un sous-enregistrement « classique » des accidents a également lieu. Ce sous-enregistrement « classique » est essentiellement lié au fait qu'une partie des accidents n'est pas déclarée à la police. Ce phénomène concerne principalement les blessés. Sur la base de la comparaison entre les données hospitalières et les données de la police belge, il s'est avéré que le nombre de piétons grièvement blessés officiellement enregistrés doit être multiplié par un coefficient d'au moins 2 pour déterminer le nombre réel de piétons gravement blessés. Ce coefficient n'est pas aussi élevé que pour les cyclistes et les motocyclistes, mais il dépasse celui des automobilistes et des passagers.





Risque de blessure mortelle en fonction de la vitesse d'impact

Lien entre le risque et la vitesse

La vitesse joue un rôle central en matière de sécurité routière. La vitesse d'un véhicule a une incidence directe sur le risque d'être impliqué dans un accident et sur la gravité de cet accident. Ce dernier point n'est pas surprenant du fait que la quantité d'énergie libérée dans un accident de la route est directement proportionnelle à la masse des véhicules impliqués et au carré de leur vitesse au moment de l'impact. Pour une même vitesse d'impact, ce risque est à chaque fois inférieur pour les occupants d'une voiture, ce qui n'est guère étonnant du fait qu'ils sont protégés par des ceintures de sécurité, une carrosserie avec des zones de déformation, un intérieur aux matériaux souples et des airbags.

Lors d'un accident à 30 km/h, plus de 95 % des piétons survivent à une collision avec une voiture particulière. Ce fait a donné lieu à l'instauration des dites zones 30, zones où la vitesse est limitée à 30 km/h. Si un véhicule heurte un piéton à 50 km/h, dans 10 à 15 % des cas, on recense un décès. À 60 km/h, c'est déjà le cas dans 20 % des cas. En cas de collision à une vitesse de 10 km/h supplémentaires, soit 70 km/h, le risque de décès double encore et dans 40 % des cas, on déplore un décès. Chez les occupants d'une voiture, le risque de décès à vitesse

d'impact identique (70 km/h) est « seulement » de 16 %.

Quand les piétons sont comparés aux cyclistes et aux motocyclistes, on constate que les piétons constituent le groupe le plus vulnérable. Pour un impact à une vitesse déterminée, la part des piétons présentant des blessures graves est systématiquement supérieure à la part des cyclistes ou des motocyclistes. Ce qui s'explique probablement par le port du casque de ces deux derniers groupes d'usagers de la route.

Causes des accidents de la route impliquant des piétons

Les causes d'un accident sont toujours multiples et complexes. Puisque dans la plupart des accidents de la route impliquant des piétons, des voitures le sont également, l'étude s'est presque exclusivement concentrée sur ce type de collisions jusqu'à présent. On ne peut donc généraliser a priori les constats suivants aux accidents impliquant des piétons et des véhicules lourds.

Le comportement du piéton est souvent à la base d'un accident de la route du fait qu'il a généralement peu voire pas du tout prêté attention au trafic en approche. Sur la base de l'analyse comparative approfondie de plus de 8 000 accidents impliquant des

piétons, des cyclistes et des motards, des chercheurs quantifient de manière fiable l'incidence du comportement visuel des piétons dans le cadre des accidents : il s'agit d'un peu plus de 50 % des accidents dus à une erreur du piéton, indépendamment de leur gravité. Ceci est une caractéristique spécifique aux piétons, car les cyclistes et les motards commettent moins couramment ce genre d'erreurs. Le comportement visuel défaillant peut être dû à la distraction/l'inattention ou à une mauvaise stratégie d'observation dans un environnement (urbain) généralement complexe, dans lequel de très nombreux éléments gênent la visibilité.

Le comportement des piétons est également caractérisé par la fréquence élevée du non-respect délibéré des règles de priorité au niveau des passages pour piétons, principalement pour les accidents qui se produisent dans un environnement urbain. Des observations faites à Bruxelles, Paris et Hambourg et dans les 9 villes belges les plus peuplées montrent que 20 % des piétons traversent systématiquement au rouge, ce qui ne semble avoir aucun lien avec les pourcentages de véhicules motorisés qui passent au rouge. Ce pourcentage varie néanmoins sensiblement en fonction du contexte spécifique, comme cela a été démontré dans l'étude de Diependaele (2015). Il a en effet conclu que diverses caractéristiques entraînent une augmentation ou une diminution du non-respect du feu rouge chez les piétons. Il est clairement ressorti de cette étude que lorsque le nombre de véhicules et de piétons augmente à un passage pour piétons équipé de feux, le risque que les piétons ne respectent pas le feu rouge diminue. À l'inverse, ceci signifie que lorsque le trafic n'est pas dense à un endroit déterminé, la prévalence en matière de non-respect du feu rouge augmentera. Le risque qu'un piéton ne respecte pas le feu rouge à un endroit où il doit traverser une bande de tram ou de bus est également plus faible. Enfin, le non-respect du feu rouge est aussi moins présent aux passages pour piétons avec feux équipés de signaux auditifs ou visuels. Une mauvaise visibilité des marquages et des boutons-poussoirs fait en sorte que les piétons traversent davantage au rouge.

En ce qui concerne les conducteurs impliqués dans un accident impliquant un piéton, le mauvais comportement d'observation est également une des erreurs les plus couramment constatées, certes dans une moindre mesure que chez les piétons. Dans un environnement urbain, ce que l'on qualifie d'erreur de perception est, – comme chez les piétons, – souvent liée à la présence d'obstacles qui perturbent la vue, mais aussi à la complexité de l'environnement (notamment dans les carrefours), qui exige une répartition de l'attention. Un aménagement excluant implicitement la présence des piétons peut également contribuer à une telle situation. Lorsque la présence d'un piéton est remarquée, il n'est pas rare que son comportement soit anticipé de manière erronée, ce qui est relié à la propension des piétons à ne pas respecter les règles de priorité.

Certains chercheurs ont constaté que la distraction en marchant induit les mêmes effets que ceux de la distraction au volant. Concrètement, cela signifie que les piétons présentent des comportements (de traversée) dangereux lors de l'utilisation de leur téléphone, notamment ne pas bien regarder, traverser plus lentement une chaussée/prendre plus de temps pour traverser que nécessaire et traverser quand une voiture est en approche.

Ce sont essentiellement les appels et la rédaction de messages qui induisent un comportement plus dangereux et par conséquent, qui mènent à l'accident. Le fait

d'écouter de la musique semble moins y contribuer.

Dans certains contextes (la nuit, hors agglomération, etc.), nous observons tant chez les piétons que chez les conducteurs, une prévalence significativement plus élevée d'erreurs d'évaluation/de décision dues notamment à la consommation d'alcool.

Une grande partie des accidents impliquant des piétons sont ainsi le produit d'un des scénarios généraux suivants (les deux premiers se produisant principalement en ville):

- Le piéton traverse à côté du passage ou sur les bandes blanches mais sur une route large à plusieurs bandes de circulation dans chaque sens, éventuellement à forte densité de circulation. Les véhicules en stationnement, à l'arrêt ou ralentis gênent la visibilité réciproque du piéton et du conducteur. Le piéton ne regarde pas bien autour de lui. Le conducteur qui suit habituellement une trajectoire en ligne droite ne voit pas le piéton ou le voit trop tard pour encore pouvoir l'éviter de justesse ;
- Le conducteur remarque le piéton, mais le conducteur est tellement sûr de sa priorité qu'il n'anticipe pas le piéton, qui traverse souvent de manière irrégulière (la situation inverse est également fréquente dans les accidents impliquant un véhicule qui tourne à gauche ou à droite

: le piéton remarque le véhicule mais il part du principe que le conducteur respectera les règles de priorité et ne tient pas compte du fait que le conducteur n'a peut-être pas remarqué sa présence, par exemple parce que son attention était totalement fixée sur d'autres éléments) ;

- Le piéton, qui se trouve éventuellement sous l'influence de l'alcool, se balade la nuit en rue, souvent dos tourné au trafic, dans un environnement principalement conçu pour la circulation automobile. Le conducteur, qui se trouve éventuellement lui aussi sous l'influence de l'alcool, ne le remarque pas ou trop tard.

L'identification des scénarios d'accidents permet d'examiner le motif des erreurs constatées, tant du côté du piéton que de celui du conducteur. Cela permet également d'établir un lien entre ces erreurs et l'aménagement routier qui contribuent dans une large part aux accidents. Le rôle que joue l'infrastructure dans les accidents impliquant des piétons (par ex. visibilité réduite) n'est pas surprenant, du fait que la configuration des réseaux routiers a, pendant longtemps, été principalement élaborée en fonction de critères comme la capacité de la route et la vitesse du flux du trafic motorisé. Les routes à voies multiples cadrent dans cette vision, mais elles allient également vitesses élevées et entraves à la visibilité. C'est la raison pour laquelle on y relève un grand nombre d'accidents impliquant des piétons.





Déroulement des accidents et blessures encourues

Une collision entre un piéton et une voiture (le scénario le plus fréquent dans les statistiques d'accidents) se déroule généralement comme suit: le premier contact est celui du pare-chocs avec la jambe du piéton, directement suivi par un contact entre la cuisse contre le coin du capot. À la suite de l'impact, le bas du corps du piéton est propulsé vers l'avant, tandis que le haut du corps bascule et accélère vers l'avant du véhicule sur lequel il retombe. La tête heurte le capot ou le pare-brise à une vitesse 0,7 à 1,4 fois la vitesse du véhicule. Un deuxième impact avec le sol est ensuite possible.

Cette dynamique typique d'une collision entre un piéton et une voiture explique la nature et l'emplacement des blessures les plus couramment observées chez les piétons. L'analyse de nombreux cas de piétons

grièvement blessés issus de la base de données du programme d'analyse allemand GIDAS¹ (1999-2008) montre que les blessures les plus graves concernent principalement les jambes (58 % des accidents), la tête (43 %) et le thorax (37 %). Chez les 65 ans et plus, on observe des blessures plus graves au niveau du thorax qu'au niveau des jambes, alors que les enfants jusque 14 ans ne sont pas si souvent touchés au niveau du thorax).

Mesures à prendre

Pour accroître la sécurité des piétons, des mesures de diverses natures peuvent être prises. Dans un premier temps, au niveau de l'infrastructure, il convient de limiter l'exposition des piétons au trafic motorisé en séparant, si possible, les différents moyens de transport. Au niveau des passages pour piétons, cela peut notamment se faire en scindant le passage, par exemple. En cas de marche le long de la chaussée, l'aménagement

d'un trottoir (suffisamment large) est recommandé. Toutefois, quand une séparation n'est pas possible, il convient d'opter pour une réduction de la vitesse. Il convient également de veiller à une bonne visibilité du point de vue de tous les usagers de la route.

Par ailleurs, l'enseignement, la formation et la sensibilisation jouent un rôle important. En effet, le piéton doit savoir ou doit être sensibilisé au fait qu'il n'est souvent pas bien visible et il convient, dans les cours de conduite, de mettre davantage l'accent sur l'usager de la route vulnérable. Même en matière de technologie automobile, diverses mesures peuvent être prises. Il existe ainsi des systèmes permettant de réguler la vitesse des véhicules, mais aussi d'éviter les accidents de la route. Toutefois, quand un accident de la route est inévitable, les conséquences d'une éventuelle collision doivent être limitées.

Brecht PELSSERS



Scénario d'accident de la route fréquent entre un piéton et une voiture

1. La méthode de cette analyse approfondie consiste à recueillir le plus rapidement possible in situ des données détaillées auprès des personnes concernées. Cela permet de reconstituer en détail les paramètres de la collision.



