



via secura

4^e trimestre 2008

Les accidents de camions à la loupe

- Influence de la musique sur le comportement routier
- Résultats des mesures nationales de comportement
- Accidents sur les passages pour piétons



8



12



20



22

Brèves...

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

4

Poids lourds

Les accidents impliquant des poids lourds marquent souvent les esprits. Une analyse des statistiques permet de tirer quelques enseignements.

8

Comportement

Certains automobilistes aiment écouter bruyamment de la musique dans leur voiture. Dans quelle mesure leur comportement est-il influencé par le rythme tonitruant diffusé dans les baffles?

12

Lors du dernier déjeuner de la sécurité routière, les principaux résultats des mesures nationales de comportement relatives à l'alcool au volant, à la vitesse et au port de la ceinture ont été dévoilés.

14

Politique pénale

En France, les radars automatiques ont permis de sauver plus de 11.000 vies et d'éviter 150.000 blessés ! Un exemple à suivre ?

19

Usagers

Plusieurs accidents successifs ont impliqué des piétons sur un passage. Voici les statistiques d'accidents en la matière.

20

Communication

Le réseau des volontaires pour des routes plus sûres tourne quasiment à plein régime. Via Secura résume leurs objectifs et détaille leurs activités.

22

L'IBSR a arrêté, pour 2009, les thèmes qui feront l'objet de campagnes et d'actions ciblées.

23

Europe

La Fondation Norauto organise le Prix Européen de la Sécurité Routière destiné à récompenser les initiatives exemplaires menées par des associations en faveur de la sécurité routière.

24

Région wallonne

Les passages pour piétons aux abords des écoles au centre de la dernière campagne du MET.

26

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

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

Ont collaboré à ce numéro: Koen BASTAERTS, Yvan CASTEELS, Werner DE DOBBELEER, Emmanuelle DUPONT, Anne-Marie GALLOY, Eddy GILISSEN (photos), Benoit GODART, Thérèse GUIGNET, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOCKE, Sarah MARTENS, Floris MERCKX, François RIGUELLE, Miran SCHEERS, Mieke SCHEVELENBOS, Josiane VAN CAUWELAERT.

Editeur responsable: Christian VAN DEN MEERSSCHAUT, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles

Abonnements: Un abonnement à Via Secura coûte 7,50 € par an

Renseignements: Jean-Pierre DEBUISSET - 02/244.15.17

Layout: TAM TAM

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.



jesuispour.be

Action dans les crèches



UnieKO, l'association professionnelle des crèches indépendantes en Flandre et à Bruxelles, a lancé, fin octobre, une campagne nationale sur l'utilisation sûre des sièges-autos. Environ 7000 crèches en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie ont reçu une affiche et des brochures pour sensibiliser les (grands-)parents. Cette action était organisée en collaboration avec l'IBSR, Mercedes-Benz, Test Achats, Touring et Fedaje (Fédération des Associations d'Accueillantes de Jeunes Enfants).

Les collaborateurs des crèches sont à l'origine de cette action. Chaque jour, ils remarquent que les enfants ne sont pas (correctement) attachés dans les voitures. Depuis le 1^{er} septembre 2006, il est pourtant obligatoire de transporter les enfants de moins de 1,35 m dans un dispositif de sécurité adapté. Pourtant, dans les faits, on constate que de nombreux enfants sont encore transportés dans des sièges-autos non adaptés ou, pire encore, ne sont pas attachés du tout ! Selon un échantillon de Touring en avril de cette année, il apparaît que six enfants sur dix ne sont pas transportés dans leurs sièges enfants comme conseillés. Dans ces 60 %, 80 % des sièges ne sont pas bien installés et, dans 20 % des



Campagne fatigue au volant

Comme chacun sait, s'endormir au volant peut être fatal. De très nombreux conducteurs continuent pourtant à conduire alors qu'ils se sentent manifestement fatigués. Ils pensent généralement pouvoir chasser le sommeil qui les gagne en ouvrant une vitre ou en allumant la radio. Ils ne sont pas conscients des risques importants qu'ils courent. Ce sont tout particulièrement les jeunes qui courent un risque accru de s'endormir au volant, par exemple après une nuit de sortie. Or, nous savons que la fatigue intervient dans de très nombreux accidents survenant le week-end. Voilà pourquoi l'IBSR a lancé, en collaboration avec la Commission européenne et avec le soutien d'AXA Banque et Assurances, une campagne destinée à convaincre surtout les jeunes conducteurs de prendre une courte pause de sommeil ("pitstop") s'ils se sentent somnolents. C'est la

toute première campagne qui était organisée sur ce thème en Belgique.

Différentes études démontrent que la fatigue accroît considérablement le risque d'accident. Un conducteur qui n'a pas dormi depuis 17 heures court deux fois plus de risques d'être impliqué dans un accident. Cela correspond au risque d'une personne qui a 0,5 % d'alcool dans le sang. 24 heures sans sommeil correspond à une alcoolémie de 1%. D'après l'Observatoire européen de la sécurité routière, la fatigue est un facteur important dans 10 à 20 % de tous les accidents de la route. Or, il n'y a qu'un seul moyen pour lutter contre la somnolence, c'est ... dormir ! Un "pitstop" (une petite sieste de 15 minutes) est suffisant pour redevenir alerte. Dormir plus longtemps est inutile et peut même avoir un effet inverse. Pour faire passer le message, la campagne s'appuyait sur des spots radio, un site Internet, des colis "pitstop" gratuits, des affichettes, un dépliant et des actions sur le terrain.

www.pitstop.be.

cas, les enfants sont mal attachés ou ne sont pas attachés tout. Le kit de "sensibilisation" distribué par UnieKO contient une affiche avec une charte dans laquelle les conducteurs s'engagent à toujours utiliser un siège-auto sûr de manière correcte, y compris pour de courtes distances.

Toutes les informations sur l'utilisation correcte des sièges-autos se trouvent dans la brochure de l'IBSR "Attachons les enfants en voiture !".

Un motard sur 6 a eu au moins un accident corporel

Selon une étude suisse menée par le BPA (Bureau de Prévention des Accidents) auprès de 600 motocyclistes interrogés à trois reprises sur une période de dix ans, 16 % ont eu au moins



un accident avec lésions corporelles au cours des dix dernières années. En d'autres termes, un motocycliste sur six a reçu des soins médicaux suite à un accident de moto. Parmi les facteurs qui augmentent la probabilité d'avoir un accident, une formation scolaire supérieure, le peu d'expérience de la conduite, un kilométrage annuel élevé, l'utilisation de la moto comme activité de loisirs et des excès de vitesse répétés.

Radar automatique: une vie sauvée toutes les semaines

Un radar automatique bien implanté sauve une vie chaque semaine ! Telle est la conclusion tirée par le "Vlaams Verkeerscentrum" à la suite d'une expérience sur la E19 entre Sint-Job-in-'t-Goor et Brasschaat. Avant l'installation d'un radar automatique, les boucles dans le sol enregistraient une vitesse moyenne de 126 km/h. A peine 69 % des voitures et 65 % des camions respectaient les limitations de vitesse respectives de 120 et 90 km/h. Un radar automatique a ensuite été installé et le résultat ne s'est pas fait attendre. La vitesse moyenne est passée à 117 km/h et 89 % des automobilistes et 81 % des camionneurs ont



alors respecté la limitation de vitesse. Se basant sur une étude néerlandaise selon laquelle une diminution de 10 km/h fait baisser le nombre d'accidents mortels de 30 %, on peut en conclure que ce radar a sauvé 49 vies en... 49 semaines, soit une par semaine !

Bilan de l'accidentologie dans le monde



Fin novembre, le Forum International des Transports (FIT) a présenté les dernières données disponibles sur les accidents de la route. Dans les 44 pays du Forum ayant fourni des données pour l'année 2007, plus de 150.000 personnes ont perdu la vie et 6 millions ont été blessées dans des accidents de la circulation. "Les dernières données relatives aux accidents de la route sont décourageantes" a dit Jack Short, Secrétaire Général du Forum International des Transports, lors de sa présentation des dernières don-

nées à Paris. Le nombre de tués par habitant varie d'un pays à l'autre dans une proportion de 1 à 8. Selon Jack Short, si tous les pays adoptaient les mêmes mesures réduisant le nombre de victimes que le Japon, le Royaume-Uni ou les Pays Bas, 80.000 vies auraient été sauvées. Cette analyse met en lumière le fait que les pays d'Europe centrale et orientale ont enregistré une augmentation significative du nombre de tués en 2007. La croissance du parc automobile est l'une des principales causes de cette évolution, mais selon Jack Short, cela indique également "un manque de détermination politique et de continuité des efforts pour améliorer la sécurité routière dans ces pays".

Les 4x4 dangereux pour les autres

Sur la base des résultats désastreux d'un crash-test entre un véhicule SUV (Sport Utility Vehicle) et une petite citadine, Touring a demandé aux constructeurs d'investir beaucoup plus dans la prétendue "protection partenaire". En effet, les constructeurs de véhicules de type 4x4 et SUV n'exploitent pas les possibilités existantes pour offrir une protection maximale aux occupants d'une plus petite voiture en cas d'une collision. Ce genre de mesures de sécurité s'appelle la protection partenaire et veille à l'absorption de l'énergie de l'impact dans des structures techniques bien spécifiques dans les voitures. Le test effectué par Touring simulait un accident

entre une Fiat 500 et une Audi Q7. Les résultats sont évidents et graves: malgré les cinq étoiles de la Fiat pour la protection des occupants, les conséquences pour le conducteur et les passagers enfants sont très importantes avec des blessures graves au niveau du cou, des pieds, des jambes et du torse, tandis que les occupants de l'Audi n'ont que des blessures très faibles. La fonction protectrice des airbags de la Fiat est réduite à zéro sous l'impact agressif de l'Audi. Autre point inquiétant: en raison de la faible absorption de l'Audi, les occupants enfants de la Fiat sont également gravement blessés par le choc. Touring demande dès lors aux constructeurs de faire aussi des tests sur la protection partenaire lors du lancement

Bob de retour pour les fêtes



L'alcool au volant figure toujours parmi les 3 principales causes d'accidents. On estime qu'un quart des accidents graves auraient pu être évités si tous les conducteurs s'étaient abstenus de boire avant de prendre le volant ! C'est pourquoi, à l'instar des années précédentes, l'IBSR a lancé début décembre, en collaboration avec Arnoldus et Assuralia, une campagne destinée à convaincre ceux qui font la fête de ne pas prendre le volant après avoir bu. L'ingestion

d'alcool altère les facultés d'observation, allonge le temps de réaction, modifie le comportement et, par conséquent, l'aptitude à la conduite, ce qui augmente le risque d'accident. Néanmoins, certains conducteurs estiment qu'ils sont encore en état de conduire tant qu'ils ne se sentent pas ivres. Ils pensent que leur comportement au volant n'est pas modifié avec "quelques verres" et qu'ils ne courent pas davantage de risques. Et pourtant, les statistiques prouvent le contraire. Depuis des années déjà, Bob est la figure de proue de la lutte contre l'alcool au volant. La campagne organisée cette année ne déroge pas à cette règle. Tous les ingrédients de base sont à nouveau réunis: le concept du conducteur désigné, l'élément de la fête et la valorisation du "bon" comportement. Le message central, lui non plus, n'a pas changé: vous pouvez tranquillement vous amuser à condition que le conducteur qui ramène les autres après la fête ne consomme pas d'alcool. Tant les affiches que le spot TV valorisent, de manière humoristique, la personne qui joue le rôle de Bob, en émettant des suggestions pour le récompenser. Un petit livret comportant des idées cadeaux sympas a même été édité, allant du bisou sur la joue (gratuit) à l'île déserte (1 million d'euros).

www.bob.be

France: campagne contre le GSM au volant



Chez nos voisins français, une grande campagne de sensibilisation a été lancée sur le thème du GSM au volant. Des spots ont été diffusés à la télévision, à la radio et sur Internet, insistant sur le fait que l'inattention pour la conduite engendrée par l'usage du téléphone peut avoir des conséquences dramatiques sur la route. Téléphoner au volant est une pratique répandue en France: 41 % des conducteurs reconnaissent qu'il leur arrive d'utiliser ce moyen de communication lorsqu'ils sont au volant. 72 % des conducteurs utilisant leur téléphone portable au volant ont le sentiment de ne s'être jamais mis en danger en téléphonant au volant. Cette pratique est pourtant à l'origine de nombreux accidents. Ainsi, le téléphone au volant, mis en cause dans 7 % des accidents, représente aujourd'hui la 4^e cause de mortalité sur la route après l'alcool, la vitesse et le non-port de la ceinture de sécurité.

d'un nouveau modèle. Ceux-ci devraient équiper leurs véhicules d'une zone frontale capable d'absorber suffisamment d'énergie lors d'un accident. La majorité des voitures familiales et des petites citadines ont déjà fait de grands efforts à ce niveau. Maintenant c'est aux grosses voitures et aux 4x4 de faire le nécessaire. Par ailleurs, les constructeurs devraient faire en sorte que les structures latérales des voitures se rétrécissent à la fin et ne pénètrent pas comme une lance dans l'autre voiture. Enfin, les SUV et 4x4 devraient être équipés d'une barrière supplémentaire longitudinale pour éviter de laminer des voitures plus petites.

GSM au volant: doublement dangereux !

Il y a 20 ans, on était loin de se douter que le téléphone portable poserait tant de problèmes en matière de sécurité routière. La généralisation du GSM a sans doute tempéré le stress de la circulation en rendant les bouchons plus supportables et calmé



les ardeurs de ceux qui peuvent désormais prévenir de leur retard plutôt que d'appuyer sur l'accélérateur. Mais, petit à petit, elle a aussi favorisé l'idée que le temps de conduite doit être une période productive et qu'être connecté en permanence est naturel, ce qui n'est évidemment pas sans conséquences pour la sécurité. Ainsi, lorsqu'il téléphone, le conducteur "oublie" de regarder 4 signaux routiers sur 10 (1 sur 4 avec un kit mains libres) et se met 1 fois sur 4 en position de refuser une priorité (un peu moins d'1 fois sur 10 s'il dispose d'un système mains libres). Il a, par ailleurs, largement tendance

à "négliger" les usagers faibles ou, du moins, à adopter un comportement inadéquat en leur présence (par exemple, accélérer au lieu de freiner pour éviter des piétons qui traversent). Pas étonnant, dès lors, que selon les résultats d'une étude réalisée par le Professeur Pauwels de la KUL, le risque d'accident augmente de 75 % avec un téléphone en main et d'un peu moins de 25 % avec un système mains libres. Mais il y a plus que ça. Une étude a analysé les émissions des ondes portables lorsque le GSM est utilisé à l'intérieur d'une voiture et les résultats sont édifiants ! Dans l'habitacle d'un véhicule, les émissions d'ondes sont multipliées par quatre par rapport à un appel donné à l'extérieur ! Une raison supplémentaire de ne pas téléphoner au volant...

1 % des plaques illisibles

Plus de 1 % des véhicules qui passent chaque année au contrôle technique présentent une plaque d'immatriculation illisible. Pourtant, l'Arrêté

Royal relatif à l'immatriculation des véhicules est clair à ce sujet et détermine avec précision les conditions de lisibilité des plaques. Par exemple, celles-ci ne peuvent en aucun cas être recouvertes, même pas avec une matière transparente. Elles doivent rester tout le temps visibles et lisibles le jour par temps clair à une distance minimum de quarante mètres. De cette lisibilité dépend, notamment, l'efficacité des contrôles de police. Ne pas avoir une plaque lisible est d'ailleurs considéré comme une entrave volontaire au contrôle. Pourtant, selon le Goca qui gère les centres de contrôle technique du pays, 1,1 % des véhicules ont reçu la mention plaque d'immatriculation partiellement illisible ou confusion possible lors de leur visite dans un centre de contrôle.

France: mesures contre l'alcool au volant

Depuis que les vitesses moyennes sont en baisse sur les routes françaises (voir article p. 19), l'alcool au volant est devenu la principale cause des accidents mortels outre-Quévrain. Alors que la consommation d'alcool a diminué de plus de 10 % entre 2001 et 2005, le pourcentage d'accidents dus à l'alcool au volant est malheureusement resté stable. Une faible proportion de conducteurs (entre 1 et 2 %) prennent le volant sous l'influence de l'alcool, mais ils sont responsables de plus de 25 % des tués sur les routes en France. La France s'est, par ailleurs, fixée un nouvel objectif: pas plus de 3.000 décès d'ici 2012, soit une amélioration de 35 % par rapport aux 4.620 tués en 2007. Un ensemble de mesures a été proposé par le Conseil Interministériel

à la Sécurité Routière. Elles incluent la possibilité de proposer des éthylotests anti-démarrage (ou "alcolocks") comme peine alternative ou complémentaire, l'installation obligatoire de ce type d'appareil dans tous les autobus scolaires pour la rentrée 2009 et la confiscation du véhicule pour les infractions les plus graves et les récidivistes. En ce qui concerne les jeunes conducteurs, le Gouvernement a également décidé d'installer des éthylotests en discothèque et d'interdire complètement la vente d'alcool dans les stations-service. Actuellement, la vente est permise entre 6 h et 22 h.

Brochure sur les zones de dépose-minute



Les abords des établissements publics (gares, écoles, hôpitaux, centres sportifs...) peuvent être de véritables capharnaüms aux heures d'affluence: embouteillages, stationnement en double file, sur l'arrêt de bus, à moitié sur le trottoir ou sur le passage pour piétons. Cette situation est dangereuse pour l'ensemble des usagers. Afin d'éviter ces problèmes, une solution peut être d'aménager une zone de dépose-minute. Ce type d'aménagement n'est pas la solution miracle à tous les problèmes de mobilité et de sécurité routière.



Il pourra néanmoins permettre d'organiser la dépose en voiture et, par conséquent, sécuriser l'ensemble des usagers. Cependant une zone de dépose-minute nécessite un aménagement soigné et des mesures d'accompagnement, sinon elle risque de ne pas jouer son rôle. Avec le soutien de Bruxelles Mobilité, l'IBSR a donc publié une brochure sur les zones de

dépose-minute qui présente les recommandations pour l'aménagement et la localisation de ce type de zone, ainsi que les mesures d'accompagnement (parking courte durée, information, contrôle) qu'elle requiert.

La brochure sur les zones de dépose-minute est disponible en français et néerlandais et peut être commandée au prix de 5€ auprès de l'IBSR. Elle est également téléchargeable gratuitement sur le site www.ibsr.be

France: formation obligatoire pour les motos légères

En France, les titulaires du permis B depuis moins de 2 ans (depuis le 1^{er} janvier 2007) auront, à partir du 1^{er} janvier 2009, l'obligation de passer une formation pratique complémentaire pour accéder à la conduite d'une moto légère jusqu'à

125 cc. Cette formation obligatoire devra être obtenue avant la date anniversaire des deux ans d'obtention du permis B. Elle permettra aux élèves d'acquérir les bases minimums pour conduire un deux-roues comme l'équilibre, la conduite à tenir en cas de freinage et dans les virages. Elle insiste aussi sur les notions de prévention, de facteurs de risques et de respect des autres. Une fois cette formation terminée, le postulant se verra remettre une attestation de conduite de deux-roues motorisé à faire valider sur son permis. Pour la Prévention Routière, cette formation de 3 heures est un minimum qui doit être complété, si besoin, selon les conducteurs.

Bruxelles: campagne contre la vitesse en octobre



pas à la règle. En outre, les excès de vitesse entraînent bon nombre d'autres désagréments, comme la pollution, les nuisances sonores, sans oublier le sentiment d'insécurité généré par les véhicules qui viennent perturber la quiétude des quartiers et des parcs où jouent les enfants. Cette campagne a été l'occasion de rappeler que la règle générale à suivre en matière de vitesse en ville est le respect des 50 km/h (ou moins aux abords des écoles et dans certains quartiers résidentiels, par exemple). L'autorisation de rouler à 70 km/h sur de nouveaux tronçons en ligne droite et sans zones d'accès de certains tunnels s'accompagne de mesures de contrôles renforcés au moyen de radars mobiles. Une signalisation à messages variables sera, par ailleurs, installée dès 2009 dans le sous-sol routier de la capitale pour permettre d'adapter la limitation de la vitesse, selon les circonstances (embouteillage, accident, nuit ou trafic fluide).

Chaque jour, 7 accidents corporels impliquent un camion

Les accidents de poids lourds à la loupe


En raison de leur côté spectaculaire, les accidents impliquant des poids lourds marquent souvent les esprits. En effet, les caractéristiques de ces véhicules liées à leur masse imposante aggravent les conséquences en cas d'accident, y compris sur le plan de la mobilité. Voici les 8 principaux enseignements que l'on peut tirer des statistiques qui les concernent¹.



En raison des dégâts qu'ils engendrent, les accidents de camions² sont souvent très médiatisés. A tort ou à raison ? Une analyse des statistiques permet de tirer 8 grandes conclusions.

1) Le risque d'accident n'est pas plus élevé que pour les autres usagers

Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un camion

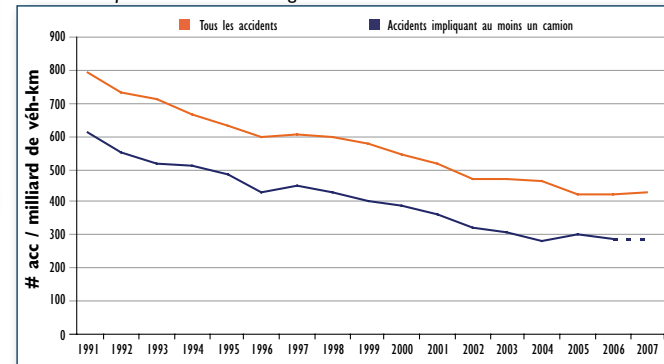
	Nombre d'accidents de camions	Nombre de véhicules-km parcourus en camion ¹ (en millions de km)	Nombre d'accidents de camions (par milliard de véhicules-km)
			
1991	3631	5941	611,2
1995	3160	6580	480,3
Moyenne 1998-2000	3168	7785	407
2003	2584	8432	306,5
2004	2422	8599	281,7
2005	2608	8692	300,0
2006 ¹	2605	8899	292,7
2007	2584	9000 ²	287,12
Evolution 1998-2000 / 2007	- 18,4 %	+ 15,6 %	- 29,4 %

¹ En d'autres termes, il s'agit de l'ensemble des kilomètres parcourus par les camions sur les routes belges.

² Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus en camion n'est pas encore connu pour 2007, nous l'avons donc estimé sur la base des données des années antérieures.

Le graphique ci-dessous nous montre que le risque d'accident par véhicules-kilomètres parcourus n'est pas plus important pour les camions que pour les autres usagers. Au contraire même, il est 30 % moins élevé pour les poids lourds que pour l'ensemble des véhicules. Remarquons tout de même que ce risque diminue moins depuis 2003.

Evolution du nombre d'accidents de camions par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en camion et pour l'ensemble des usagers¹



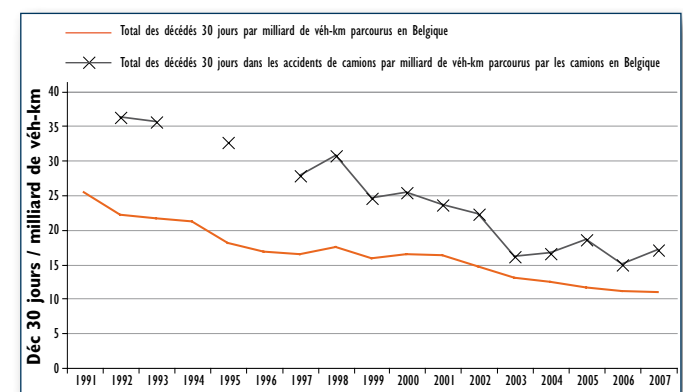
¹ Le nombre de véhicules-km parcourus par les camions n'étant pas encore disponible pour 2007, il a été estimé sur la base des données des années antérieures.

¹ Ces chiffres ne permettent pas de déterminer quels usagers sont responsables de l'accident.
² Camion = camion monobloc ou tracteur + semi-remorque ou tracteur seul.

2) Par véhicules-kilomètres parcourus, le risque de décès (dans le camion ou dans un des véhicules impliqués dans l'accident) est plus important dans les accidents de camions que pour l'ensemble des accidents

On dénombre une dizaine de tués par milliard de véhicules-kilomètres, tous types de véhicules confondus. En revanche, on en relève une quinzaine dans les accidents de camions.

Evolution des tués dans les accidents de camions¹

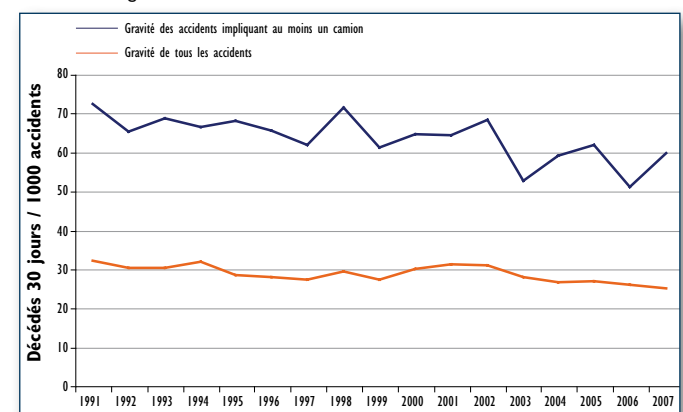


¹ Le nombre de véhicules-km parcourus par les camions n'étant pas encore disponible pour 2007, il a été estimé sur la base des données des années antérieures.

3) L'une des principales caractéristiques des accidents de camions, c'est leur gravité


Les accidents de camions sont moins courants, mais ils occasionnent des dégâts beaucoup plus importants. On compte un peu plus de 25 tués par 1000 accidents corporels en Belgique, mais ce chiffre est d'environ 60 lorsque l'on prend uniquement en compte les accidents de camions. Cette gravité deux fois plus importante joue évidemment sur leur impact médiatique. Cela dit, si la gravité des accidents de camions fluctuait entre 60 et 70 tués dans les années nonante, elle semble plutôt se stabiliser entre 50 et 60 tués dans les années 2000.

Evolution de la gravité des accidents de camions



En termes de victimes, il y a eu 154 tués, 574 blessés graves et 3142 blessés légers dans des accidents de camions en 2007. Cela représente respectivement 14,4 % de l'ensemble des tués, 8,1 % de tous les blessés graves et 5,3 % des blessés légers.


Evolution des victimes d'accidents de camions

	Tués	Blessés graves	Blessés légers
			
Moyenne 1998 - 2000	208,3	831,3	3371,3
2003	136	523	2728
2004	143	447	2624
2005	161	535	2843
2006	133	509	2855
2007	154	527	2824
Evolution moyenne 1998-2000 / 2007	- 26,1 %	- 36,6 %	- 16,2 %

4) Le risque d'accident n'est pas le même dans les 3 Régions

Le risque d'accident par milliard de kilomètres parcourus en camion n'est pas le même dans les trois Régions. Il est le moins important en Région wallonne, une fois et demie plus élevé en Flandre et presque deux fois plus important à Bruxelles. La diminution entre la moyenne des années 98 à 2000 et 2006 est, par contre, plus conséquente en Région de Bruxelles-Capitale et en Flandre qu'en Wallonie.

Evolution des accidents de camions par milliard de véhicules-kilomètres parcourus selon la Région.

	Région wallonne	Région Bruxelles-Capitale	Région flamande
			
1995	375	843	531
Moyenne 1998-2000	274	732	478
2005	223	340	346
2006	225	433	331
Evolution moyenne 1998-2000 / 2006	- 18 %	- 41 %	- 31 %

5) Les accidents de camions sont plus fréquents sur autoroute
Alors que 7,7 % de tous les accidents se produisent sur autoroute, ce chiffre passe à 31 % si l'on tient uniquement compte des accidents de camions. Par ailleurs, 43 % des personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de camions le sont sur autoroute.

Il existe un contraste régional assez criant en ce qui concerne les accidents de camions sur autoroute. En Région wallonne, la part des tués dans des accidents de camions est proportionnelle à la part des camions dans le trafic. Ce n'est pas du tout le cas en Flandre où l'on constate que près de 40 % des tués ont perdu la vie dans un accident de camion alors que seulement 17,4% des véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute l'ont été par des poids lourds en 2006.

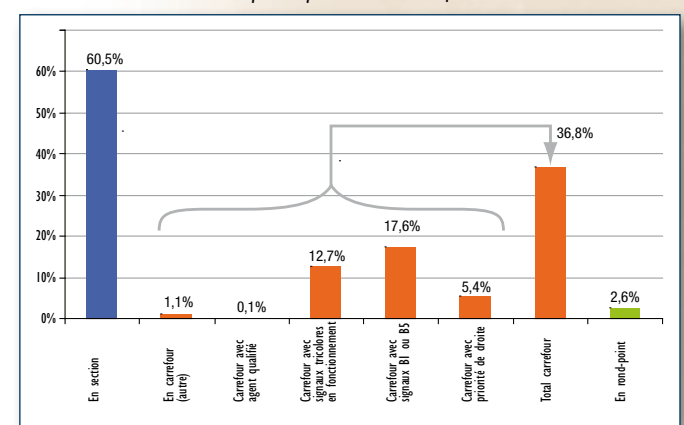
Pourcentage de tués dans des accidents impliquant au moins un camion et part des camions dans le trafic sur autoroute - 2006

	Région wallonne	Région flamande
% de tués dans des accidents avec au moins un camion	15,9 %	39,7 %
% des véhicules-kilomètres parcourus par les camions	15,6 %	17,4 %

Si plus d'un tiers des accidents de camions se produisent sur autoroute, seul un quart de ces accidents ont lieu en agglomération.

En dehors du réseau autoroutier, les accidents de camions se produisent respectivement en section¹ (60,5 %), à un carrefour avec signaux B1 (stop) ou B5 (cédez le passage) (17,6 %) et à un carrefour à feux (12,7 %).

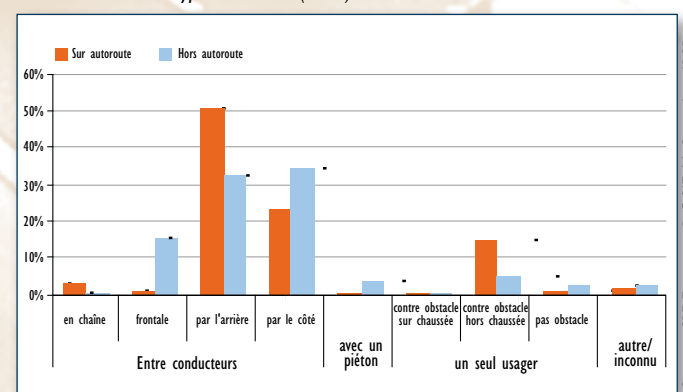
Les accidents de camions selon qu'ils se produisent en carrefour ou en section - 2007



6) Collisions arrière sur autoroute, collisions latérales et arrière en dehors du réseau autoroutier

Le type de collisions impliquant des camions est fortement influencé par le fait que l'on se trouve sur autoroute ou non. Sur autoroute il s'agit principalement de collisions arrière (qui peuvent notamment s'expliquer par le non-respect des limitations de vitesse et de la distance de sécurité) alors que hors autoroute, il s'agit principalement de collisions latérales (problème de visibilité) et arrière.

Accidents de camions: types de collision (2007)



7) Peu de camionneurs impliqués dans un accident ont une alcoolémie positive

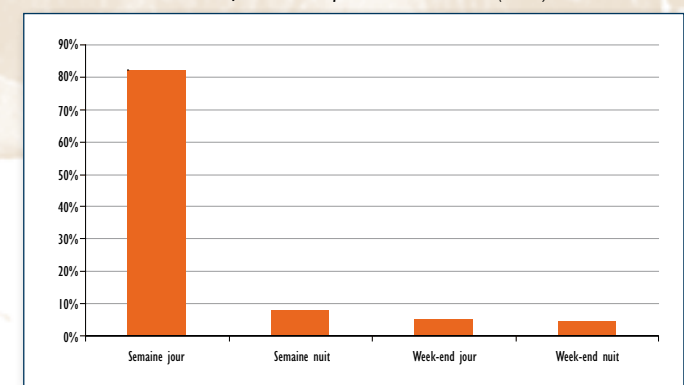
Lors d'un accident corporel, l'alcoolémie de 6 conducteurs de camions sur dix est contrôlée. "Seuls" 2 % des camionneurs sont positifs.

Conducteurs de camions et alcool

	% de camionneurs testés	% de camionneurs positifs
1995	37 %	3 %
2000	35 %	3 %
2003	41 %	3 %
2004	37 %	2 %
2005	52 %	2 %
2006	54 %	2 %
2007	60 %	2 %

8) Les accidents de camions se produisent en très grande majorité pendant la journée et en semaine

Les accidents de camions en fonction de la période de la semaine (2007)



Yvan CASTEELS
Benoit GODART

Accidents dus à l'angle mort: pas de baisse significative

En dépit de nombreuses initiatives prises afin de lutter contre cette problématique, les accidents dus à l'angle mort ne diminuent pas ces dernières années, comme en attestent les chiffres ci-dessous.

Nombre de cyclistes victimes d'un accident corporel avec un camion (plus de 3,5 T) tournant à droite

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Accidents corporels	49	28	27	35	40	30	39	34	48	33	44
Tués	6	5	7	8	9	5	6	8	6	7	8
Blessés graves	14	9	4	10	10	7	10	4	15	6	12
Tués et blessés graves	20	14	11	18	19	12	16	12	21	13	20
Blessés légers	29	14	16	18	21	18	25	22	29	20	26
Total victimes	49	28	27	36	40	31	41	34	51	33	46

Le témoignage de René Cornelis, membre du réseau des volontaires et ancien chauffeur de poids lourd

"Mon expérience de chauffeur de poids lourd m'a clairement montré la nécessité de dispenser une information plus large et de meilleure qualité sur les angles morts. Il est essentiel de sensibiliser les chauffeurs à l'importance du réglage et de la propreté des rétroviseurs. Les usagers faibles, quant à eux, doivent savoir que la seule façon de partager la voie publique en sécurité avec un poids lourd est d'établir un contact visuel avec son chauffeur (en lui faisant un signe de la main pour attirer son attention). S'il répond, vous saurez qu'il vous a vu. En l'absence de réaction du chauffeur, il est conseillé d'attendre et de lui céder la priorité. En 2003, lors d'une formation, j'ai appris à régler mes rétroviseurs de sorte à élargir mon champ visuel de 50 %. Je trouve ce genre de formation totalement indispensable. A l'époque, mon semi-remorque n'était équipé que d'un système d'amélioration de la vision, mieux connu sous le nom de "rétroviseur DoBli". Lors de ma formation, j'ai pu faire connaissance avec des rétroviseurs dernier cri. Quelle n'a pas été ma surprise quand j'ai constaté que la surface au sol visible dans ce type de rétroviseur d'accostage était pratiquement deux fois plus importante que dans un rétroviseur traditionnel et que tous les éléments placés à plus de 2 m du pare-chocs avant pouvaient être visualisés dans le rétroviseur frontal ! J'encourage vraiment le secteur du transport routier à dispenser dès à présent cette formation salvatrice !"

Quand les décibels ont un impact sur la sécurité routière...

Musique et conduite font-elles bon ménage ?

De nombreux automobilistes aiment écouter de la musique dans leur voiture, parfois bruyamment. Quelle influence cela peut-il avoir sur leur comportement routier ? Les "discothèques ambulantes" qui circulent sur nos routes sont-elles dangereuses ? Nous avons tenté de savoir dans quelle mesure le comportement de leurs conducteurs est influencé par le rythme tonitruant diffusé par les baffles.

Quel que soit le genre, la musique est omniprésente : dans les magasins pour inciter à l'achat, au téléphone pour rendre l'attente moins longue, dans les rues pour égayer l'atmosphère, dans la voiture pour le plaisir ou pour... se faire remarquer. En effet, depuis quelques années, le phénomène des "discothèques ambulantes" a envahi nos routes. Ces véhicules sont reconnaissables au "boum boum" qui caractérise leur approche.

Impact sur l'homme

La musique peut exercer une influence variable sur les performances de l'homme, qu'il soit ou non assis au volant d'une voiture. Ainsi, l'impact sera plutôt positif lors de l'exécution de tâches simples, répétitives et longues. A l'inverse, la musique nuit à la qualité de prestations plus complexes nécessitant d'importantes facultés cognitives. Bref, elle permet de rompre la monotonie lors d'activités routinières et d'améliorer ainsi la qualité des prestations. Par contre, lors de tâches plus complexes, elle détourne l'attention et crée une interférence qui nuit à la qualité des prestations.

Ces effets psychologiques et physiologiques engendrent inévitablement un changement de comportement (routier) chez l'homme. Ils varient en fonction de facteurs tels que la nature de la musique, la disposition par rapport à la musique écoutée (si on aime ou non) et le rythme.

Impact sur l'automobiliste

L'influence de la musique sur le comportement routier peut clairement être démontrée sur la base d'études physiologiques et psychologiques.

En 1977, Fagerström et Lisper avaient déjà observé l'effet positif de la musique en cas de longs trajets. Elle exerce alors un effet stimulant lors de l'apparition de la fatigue et empêche un allongement du temps de réaction. Cette expérience avait donc mis en évidence un effet positif.



A l'inverse, une expérience effectuée par Smeulders en 1988 a permis de montrer que la musique avait un impact négatif lors de manoeuvres délicates. En effet, les conducteurs qui, au moment de l'exécution de ces manoeuvres, écoutaient de la musique pop, avaient besoin de plus de temps et commettaient davantage d'erreurs que les autres. En d'autres termes, la musique crée une interférence avec la conduite du véhicule. Cette interférence est influencée par un certain nombre de facteurs tels que le rythme et le type de musique ainsi que le fait d'être habitué ou non à écouter de la musique en conduisant. Ainsi, un conducteur habitué à écouter une mélodie qui, de surcroît, lui semble agréable, sera moins perturbé dans sa tâche de conduite.

Etude "Pauwels"

Afin d'avoir de plus amples indications quant à l'influence exacte de la musique sur le comportement routier, le Professeur Pauwels a effectué une expérience sur 24 étudiants de la KUL. Celle-ci s'est déroulée à l'aide d'un simulateur de conduite interactif dans lequel une chaîne stéréo avait été installée. La musique diffusée était identique pour tous les participants, à savoir de la "House", musique prisée par les conducteurs de discothèques ambulantes. L'influence de la musique a été plus particulièrement analysée en fonction de trois facteurs : la vitesse, le temps de réaction et le nombre de fautes.

a) Influence sur la vitesse

Plusieurs études relatives à l'influence de la musique sur le comportement de l'homme font état de l'importance du rythme. Ainsi, une musique rapide provoque notamment une augmentation des pulsations cardiaques. Certaines expériences (Peter, 1994; Milliman, 1986; Roballey, 1985) ont montré que cela pouvait, par

Etude du Royal Automobile Club (RAC) en Grande-Bretagne

Selon les experts de la RAC Foundation, qui se basent sur une étude canadienne, écouter de la musique tonitruante en voiture peut engendrer une augmentation significative du temps de réaction, jusqu'à 20 % ! De même, les conducteurs qui écoutent ce genre de musique sont deux fois plus enclins à brûler un feu rouge et courent un risque d'accident deux fois plus important. D'après la RAC Foundation, le niveau sonore joue un rôle crucial dans l'augmentation du temps de réaction.

exemple, nous inciter à manger ou à faire nos courses plus vite. Du coup, on était en droit de supposer que, sous l'influence d'une musique rythmée et bruyante, les conducteurs auraient tendance à appuyer davantage sur l'accélérateur. L'étude du Professeur Pauwels a toutefois montré qu'il n'en est rien. Plusieurs explications sont avancées à ce sujet.

Tout d'abord, la réaction est différente pour chaque individu. Des personnes particulièrement stimulées par la musique, rouleront plus vite. Celle-ci les rend, en quelque sorte, moins sensibles aux dangers de la conduite. En revanche, d'autres personnes vivent une musique bruyante comme un facteur perturbateur qui rend la conduite plus ardue. Afin de ne pas courir trop de risques, elles décident alors de ralentir. C'est vraisemblablement ce qui s'est passé au cours de cette expérience. La disposition vis-à-vis de la musique joue donc un rôle important. Ainsi, on n'observe aucun effet stimulateur sur un individu qui n'apprécie guère la musique écoutée. Dans le cas de l'expérience du Professeur Pauwels, les étudiants n'étaient pas particulièrement friands de "House", ce qui explique que l'effet stimulateur ait été fortement atténué.

Enfin, la complexité de la tâche de conduite est aussi un élément à prendre en considération. En cas de manoeuvre plus ardue, on observe une diminution de la vitesse car le conducteur perçoit une augmentation du nombre de tâches et de la complexité de celles-ci. Par mesure de précaution, il ralentit, à l'instar de ce qui se passe lorsqu'il téléphone en conduisant.

b) Influence sur le temps de réaction

Dans ce domaine, l'expérience a confirmé l'hypothèse de départ, à savoir qu'une musique bruyante entraîne un allongement du temps de réaction. Cet allongement a quasiment atteint une seconde pour certains participants, ce qui, en situation d'urgence, peut avoir d'importantes conséquences.

Il peut s'expliquer de la manière suivante : lorsqu'il est au volant, le conducteur reçoit à la fois des signaux auditifs et visuels. L'organisme ne peut toutefois pas sélectionner les deux sources d'information en même temps. Or, lorsqu'un conducteur écoute de la musique, on



observe un transfert de son attention, des informations visuelles pertinentes (indispensables à la conduite) vers les informations auditives qui n'émanent pas de la circulation.

c) Influence sur le nombre de fautes

Par faute, on entend un accident, le fait de renverser un piéton, le franchissement d'un feu rouge. L'expérience a clairement montré que la musique a un impact significatif sur le nombre de fautes commises et engendre notamment plus d'accidents et d'infractions. En effet, lors de la conduite d'un véhicule, l'attention est focalisée en priorité sur les informations indispensables à cette tâche, mais également sur la musique. On a vu que ce phénomène provoquait l'allongement du temps de réaction, ce qui, concrètement, se traduit par des réactions moins adéquates et rapides lorsque, par exemple, un piéton traverse inopinément ou lorsque le feu passe au rouge. On peut donc affirmer sans se tromper que les conducteurs de "discothèques ambulantes" présentent davantage de risques d'être impliqués dans un accident ou de commettre une infraction et que, par ailleurs, ils font également courir plus de risques aux autres usagers.

Conclusion

Ecouter de la musique tonitruante en voiture peut être dangereux. Si l'étude du Professeur Pauwels n'a pas pu mettre en évidence un accroissement de la vitesse du conducteur (ce qui ne veut pas nécessairement dire que ce n'est jamais le cas), on sait avec certitude que le temps de réaction et le nombre d'infractions commises augmentent. L'impact sur le comportement routier du conducteur est donc bien réel, ce qui entraîne une hausse du risque d'accident. Il s'agit donc d'un comportement qu'il vaut mieux éviter, d'autant plus qu'il empêche le conducteur d'entendre les sirènes des véhicules d'urgence, par exemple, et accroît également une pollution sonore déjà omniprésente dans nos agglomérations. ■

Benoît GODART

L'IBSR organise des "déjeuners de la sécurité routière"

Le comportement du conducteur tient-il la route?

Afin de continuer à faire baisser le nombre de tués sur nos routes, des mesures complémentaires liées à des aspects problématiques spécifiques revêtent une importance capitale. C'est pourquoi l'IBSR organise, depuis le début de l'année, les "déjeuners de la sécurité routière" dont l'objectif est d'amener des responsables politiques et des experts à débattre de telles mesures complémentaires en matière de sécurité routière.

Après un premier débat sur le projet Alcolock en février, un deuxième déjeuner de la sécurité routière organisé le 30 septembre 2008 s'est penché sur les résultats des mesures nationales de comportement réalisées en 2007 dans le cadre de l'Observatoire pour la Sécurité Routière¹.

Dans la charte pour une circulation plus sûre signée lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007, l'engagement a été pris de ne pas dépasser 500 tués sur les routes en Belgique d'ici 2015. Par le biais de cette charte, les Etats Généraux se sont notamment fixé comme objectif d'aborder de manière ciblée les problèmes majeurs en matière de comportement routier. Pour mettre en lumière les principaux aspects de cette problématique, une analyse approfondie du comportement de l'usager est donc essentielle. Dans cette optique, l'IBSR a présenté, lors du deuxième déjeuner de la sécurité routière, les principaux résultats des mesures nationales de comportement² relatives à l'alcool au volant, à la vitesse et au port de la ceinture, et la méthodologie appliquée.

Mesure nationale relative à la conduite sous l'influence de l'alcool

La mesure nationale alcool est organisée par l'IBSR en étroite collaboration avec les services de police qui organisent des contrôles spécifiques à cette occasion. A titre d'exemple, 402 contrôles ont été effectués lors de la seule édition 2007. 11.721 conducteurs ont alors été testés. Ces contrôles se déroulent selon une procédure définie par l'IBSR de manière à garantir la représentativité de l'échantillon par rapport à la population des conducteurs belges. Ceci implique, entre autres, qu'ils soient non sélectifs³ et qu'ils aient lieu à des endroits sélectionnés de façon aléatoire.

Le but de la mesure est de permettre à l'IBSR de disposer d'une estimation chiffrée de l'ampleur de la conduite sous l'influence de l'alcool. Cet indicateur correspond simplement au



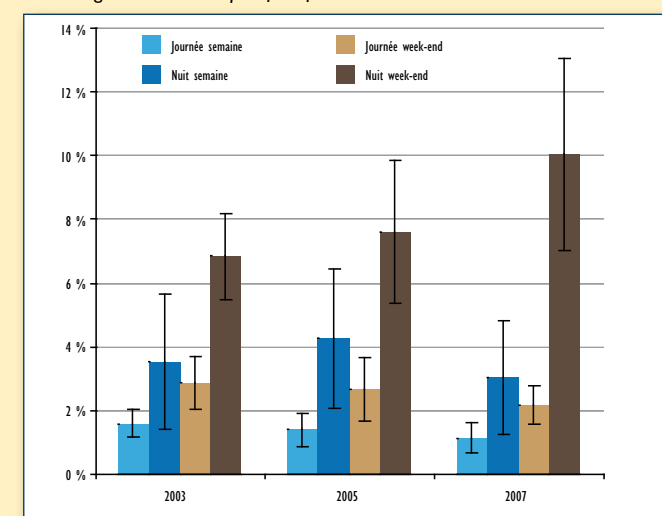
pourcentage de conducteurs qui - sur l'ensemble des conducteurs arrêtés dans le cadre de la mesure nationale - présentent une alcoolémie supérieure ou égale à 0,22 mg/l⁴.

Jusqu'ici, l'IBSR a organisé trois éditions de la mesure nationale "alcool", ce qui permet de suivre l'évolution de la problématique "conduite sous influence". Si l'on examine l'évolution du pourcentage global de conducteurs sous l'influence de l'alcool au cours de ces trois éditions, on constate qu'il a légèrement diminué entre 2003 et 2005 (3,06 et 2,10 % respectivement), mais qu'il semble être resté stable entre 2005 et 2007 (2,01 %).

L'alcool ? Surtout la nuit et le week-end

Toutefois, pour examiner l'évolution des résultats de façon adéquate, il faut prendre en compte l'impact prépondérant des différents moments de la semaine. Les résultats des trois éditions de la mesure montrent, de façon très cohérente, que le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool est bien plus important la nuit que la journée, et durant les week-ends que pendant la semaine. En fait, le graphique ci-après reflète tant l'évolution de la consommation d'alcool au cours de la semaine que la conduite sous l'influence de l'alcool.

Pourcentage de conducteurs positifs en fonction du moment de la semaine



On constate également que pendant les périodes où le problème se pose de la façon la plus aiguë - c'est-à-dire, pendant les nuits de week-end -, le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool tend à augmenter. Il faut attendre de disposer de davantage de résultats pour savoir si, d'un point de vue statistique, cette tendance peut être confirmée. Mais dès à présent, elle doit attirer notre attention.

En conclusion, les résultats obtenus depuis le démarrage de la mesure nationale alcool en 2003 ne permettent pas de dresser un bilan positif de la situation. Au mieux, on s'arrête à l'évolution du pourcentage global de conducteurs sous l'influence de l'alcool, et l'on constate qu'après une légère baisse entre 2003 et 2005, ce pourcentage s'est stabilisé. Si l'on veut être réaliste, il faudra également tenir compte des résultats obtenus pour les différents moments de la semaine et de la tendance à la hausse observée pour les nuits de week-end.

Une chose est sûre, nous n'assistons à aucune évolution notable du comportement des usagers en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Pour une grande partie d'entre eux, conduite et consommation d'alcool ne sont toujours pas perçus comme incompatibles. Idéalement, chacun devrait - dès lors qu'il se trouve dans une situation où la consommation d'alcool est "probable" - se poser spontanément la question de l'utilisation de son véhicule et mettre en place, avant de boire, les solutions adéquates.

Mesure nationale relative à la vitesse



Les mesures de vitesse concernent 150 sites chaque année, répartis entre les trois Régions du pays, et quatre différents régimes de vitesse (30, 50, 70 et 90 km/h). Seuls des sites situés sur des portions rectilignes de route présentant peu d'entraves à la circulation ont été retenus. Les mesures en zone 30 ne concernent que des abords d'écoles non aménagés. Soulignons, de surcroît, que seules les données de vitesse des véhicules roulant dans une circulation fluide sont gardées. D'une année à l'autre, l'échantillon des sites de mesure a subi quelques changements à cause de modifications de voirie ou de régime de vitesse. Pour les mesures 2007, nous avons décidé de remettre totalement à jour l'échantillon en choisissant des endroits qui pourront être gardés plusieurs années de suite. Ce choix compromet dès lors les comparaisons entre 2007 et les années précédentes, mais sera par contre bénéfique pour les comparaisons futures.

Plus la limitation est basse, plus les excès de vitesse sont importants

Les résultats ont trait à la vitesse des véhicules légers (principalement des voitures individuelles). En 2007, leur vitesse moyenne était largement supérieure à la vitesse légale sur tous les types de routes, sauf sur les voiries à 90 km/h. Sur les routes à 50 et à 70 km/h, la vitesse moyenne excédait d'environ 5 km/h la limitation. La situation était encore pire dans les zones 30 non aménagées où la moyenne n'était pas très éloignée de ce qui était observé sur les routes à 50 km/h. Même en ne considérant que les périodes de rentrée et sortie des classes, la vitesse moyenne en zone 30 serait encore de 47 km/h environ. Pour les raisons évoquées plus haut, il faut être très prudent

¹ Pour obtenir davantage d'informations et de données chiffrées, rendez-vous sur le site Internet de l'Observatoire pour la Sécurité Routière: http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm.

² Les chiffres relatifs à la vitesse, au port de la ceinture et à l'alcool au volant jusqu'en 2006 inclus sont disponibles dans Y. CASTEELS & M. SCHEERS, L'Observatoire pour la Sécurité Routière. Evolution de la sécurité routière en Belgique: 2000-2006, Bruxelles, IBSR, 2008, p. 60-78.

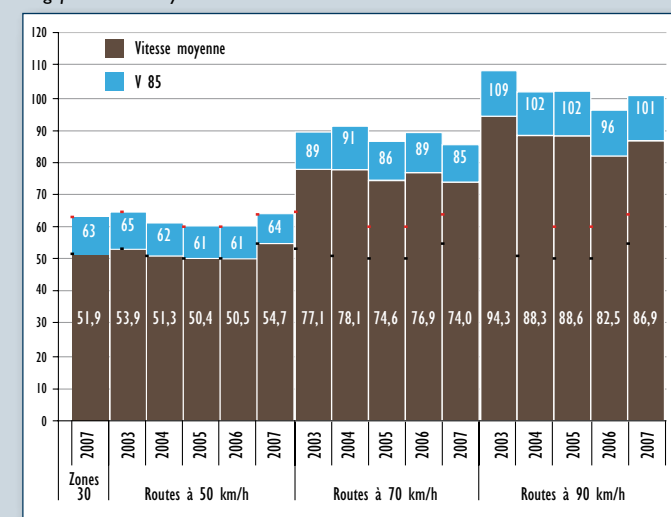
³ Autrement dit, la police ne sélectionne pas les conducteurs qui soufflent dans l'éthylomètre, mais arrête simplement le premier conducteur qui se présente, dès le moment où une place se libère sur le dispositif de contrôle.

⁴ Parmi ces "conducteurs sous influence", on distingue encore ceux dont l'alcoolémie est supérieure à 0,22mg/l (0,5 ‰), mais reste inférieure à 0,35 mg/l (0,8 ‰) (appelons-les "groupe A" comme dans "alerte"), et ceux dont l'alcoolémie atteint ou excède 0,35 mg/l (que nous appellerons "groupe P" comme dans "positif").



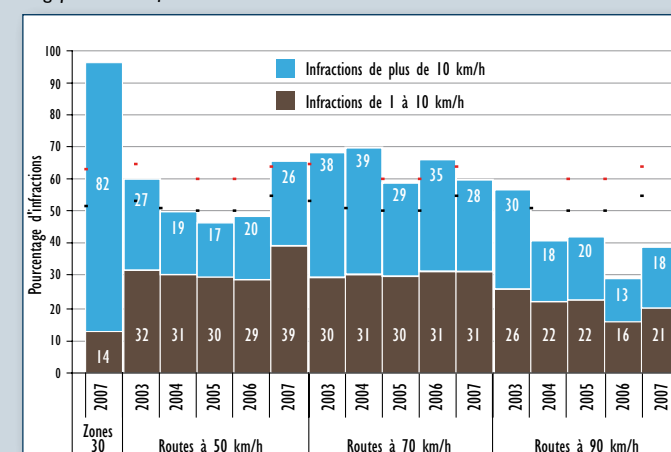
dans les comparaisons entre les années. Une légère tendance à la baisse sur les routes à 70 et 90 km/h devra être confirmée par les mesures futures tandis que les vitesses stagnent sur les routes à 50 km/h. La V85 (vitesse au-dessus de laquelle roulent 15 % de véhicules) varie de façon analogue à la moyenne, indiquant qu'il n'y a pas de modification particulière au niveau de la vitesse des conducteurs les plus rapides.

Belgique - vitesse moyenne et V85



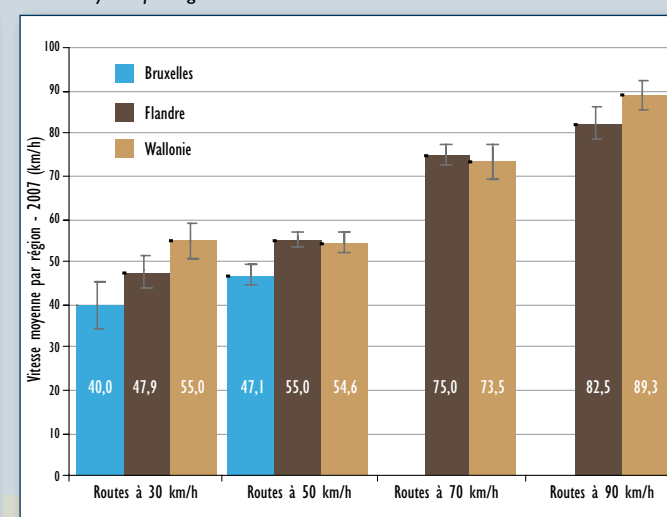
Les pourcentages élevés de contrevenants sont le reflet des vitesses élevées pratiquées. Dans les zones 30, la limitation est très rarement respectée. Sur les autres types de routes, environ une moitié des infractions concernent des véhicules entre 1 et 10 km/h au-dessus de la limitation et l'autre moitié, des infractions plus graves.

Belgique - Taux d'infractions



Au niveau régional, le caractère urbain de Bruxelles conduit à des vitesses plus faibles que dans les deux autres régions. Les vitesses sont aussi plus faibles en Flandre qu'en Wallonie sur les routes à 30 et 90 km/h. Par contre, sur les autres routes, il n'y a pas de différence significative entre ces deux régions.

Vitesse moyenne par région 2007



Mesure nationale relative à la ceinture

En 2002, l'IBSR a mis au point une méthodologie permettant de mesurer le taux de port de la ceinture à l'avant. Les premières mesures de comportement ont eu lieu en mai 2003 et sont, depuis lors, répétées chaque année. Ces comptages se déroulent sur 150 sites répartis selon la région, la limitation de vitesse et le moment de la semaine. Plus de 20.000 véhicules sont chaque fois contrôlés.

Le taux de port de la ceinture en hausse

Les résultats des derniers comptages sont très positifs: le taux de port de la ceinture est en nette augmentation en Belgique. En 2007, plus de 78 % des Belges s'attachaient à l'avant alors qu'en 2003, ils n'étaient qu'un peu plus de 56 %. C'est auprès des conducteurs en général, et en particulier des hommes, que le gain est le plus important puisqu'on est passé d'un taux de port d'environ 48 % à 78 %.

Désormais, les conducteurs sont tout aussi souvent attachés que les conductrices. Toutefois, la différence entre hommes



et femmes est toujours bien présente chez les passagers avant (84 % de port de la ceinture chez les passagères contre à peine 71 % pour les passagers).

On remarque également que les objectifs fixés lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière sont, jusqu'à présent, atteints. Signalons tout de même que les prochains objectifs sont très ambitieux (84 % en 2008, 90 % en 2009 et 95 % en 2010) et seront extrêmement difficiles à atteindre sans de nouveaux efforts importants et ciblés.

La ceinture sauve aussi des vies à faible vitesse !

Si l'on ne constate pas de différence dans le taux de port de la ceinture selon les périodes de la semaine, il en va tout autrement pour les régimes de vitesse. L'un d'entre eux se distingue particulièrement: les zones 30 km/h. Sur ces routes à faible vitesse, le port de la ceinture est dramatiquement bas, à peine plus de 60 %.

Deux hypothèses peuvent expliquer que les occupants de voitures portent moins la ceinture en zone 30. La première est liée à la faible vitesse pratiquée: le risque (d'accident, de blessure ou de décès) est perçu comme très faible voire nul à faible vitesse et la ceinture est donc considérée comme superflue. La deuxième hypothèse est liée à la distance parcourue: le risque est perçu comme très limité sur un trajet court et/ou connu et la ceinture est donc là aussi considérée comme inutile. Ces deux raisonnements sont basés sur une perception erronée du risque et de la fiabilité des ceintures de sécurité. En effet, le risque de décès est déjà bien réel à une vitesse de 20 km/h et la plupart des accidents surviennent à une courte distance du domicile. Par ailleurs, la perception de l'efficacité de la ceinture est erronée parce que celle-ci offre le plus de chances



A l'arrière aussi, la ceinture doit devenir un réflexe.

de survie à vitesse modérée (avec une différence maximale entre le risque de décès avec ou sans ceinture aux alentours de 80 km/h), alors que le surplus de chances de survie est quasi nul au-delà de 100 km/h. La ceinture de sécurité est donc très utile surtout à faible et moyenne vitesse.

Rappelons que, malgré les belles progressions enregistrées en Belgique, notre pays figure parmi les plus mauvais élèves européens en la matière. Les meilleurs prestataires connaissent en effet des taux de port de la ceinture de l'ordre de 95 %. Chez nous aussi, il est donc grand temps que le petit clic devienne un réflexe, à l'avant comme à l'arrière !

Opinion des associations d'automobilistes

Les associations d'automobilistes VTB-VAB et Touring ont leur propre point de vue sur ces thèmes. Lors du dernier déjeuner de la sécurité routière, elles ont eu l'opportunité de s'exprimer.

Ainsi, la Belgique a, selon le VAB, encore un long chemin à parcourir avant d'atteindre les objectifs fixés en matière de sécurité routière. Sur la base de l'étude qu'il a menée en collaboration avec la KUL et l'ULB, le VAB a émis deux suggestions. La première repose sur la bonne volonté des automobilistes belges face aux limitations de vitesse. En effet, 83,7 % d'entre eux sont opposés à la vitesse au volant et 75 % se prononcent en faveur des limitations de vitesse. Malheureusement, le comportement de fait ne s'inscrit pas dans le droit fil de cette attitude. Selon le VAB, le défi consiste donc à développer des stimulants concrets qui transformeront cette attitude positive en un comportement sur le terrain.



La nuit, la conduite automobile est altérée.

A cet égard, Maarten Matienko, porte-parole du VTB-VAB, a demandé si la politique de sécurité routière ne devait pas opérer une nette distinction entre le conducteur moyen et le récidiviste (le contrevenant conscient de son comportement). Le VAB estime qu'il est possible de les distinguer en créant un système d'enregistrement central et efficace de toutes les infractions, ce qui permettrait l'introduction d'un système d'amendes associé à un bonus-malus. Avec ce système, le contrevenant ne paierait que 50 % de l'amende qui lui a été infligée pour une première infraction routière, les 50 % restants n'étant perçus que s'il récidive au cours d'une période définie. Selon le VAB, les peines alternatives, telles que les cours de sensibilisation obligatoires destinés aux récidivistes, sont non seulement socialement plus équitables, mais offrent aussi la possibilité de corriger le comportement routier indésirable. Le VAB plaide également pour l'introduction de stimulants positifs qui récompensent les bons conducteurs et en appellent à un comportement collectif positif. Les ondes vertes et l'utilisation de panneaux d'information numériques pour la communication directe avec l'utilisateur de la route en sont des exemples.

Le VAB a également proposé de chasser certains préjugés en matière de circulation. Certains pensent, par exemple, qu'il est moins dangereux de rouler vite la nuit. L'étude du VAB prouve pourtant le contraire. La nuit, la conduite automobile est, en effet, altérée et l'accroissement de la vitesse multiplie les risques. Beaucoup de conducteurs, jeunes pour la plupart, surestiment, par ailleurs, leurs propres performances lorsqu'ils roulent de nuit.

Une politique efficace doit, selon Thierry Willemarck, Administrateur Délégué de Touring, être basée sur des analyses approfondies des causes réelles des accidents: la faute doit-elle être imputée au conducteur, à l'infrastructure, à un manque d'expérience de la

conduite, à un abus d'alcool ou de drogues, à une usure des freins ou à un concours de diverses circonstances? Selon M. Willemarck, ces analyses font actuellement défaut et la politique repose trop souvent sur des thèses et des approximations.

Touring souhaite que les contrôles routiers ne se limitent pas à la vitesse, au port de la ceinture et à l'abus d'alcool. D'autres risques, tels que le fait de talonner les autres, les queues de poisson et les dépassements par la droite, doivent également être contrôlés. Un système informatique efficace, permettant aux autorités de repérer les récidivistes, s'impose. Touring opère une distinction entre les contrevenants occasionnels et réguliers. S'appuyant sur ses crash-tests réalisés afin d'éprouver la sécurité des voitures et des sièges-autos, Touring plaide en faveur d'amendes plus élevées pour le non-port de la ceinture à l'avant et à l'arrière. Des systèmes de rappel de la ceinture de sécurité doivent, par ailleurs, équiper de série toutes les voitures.

Touring a également proposé d'imposer une interdiction de conduire de trois heures aux personnes arrêtées pour la première fois avec une alcoolémie comprise entre 0,5 et 0,8 ‰, mais de ne pas leur infliger d'amende. Par ailleurs, aucune tolérance ne serait admise pour les récidivistes et les conducteurs présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 ‰. Des méthodes de recherche plus rapides et plus efficaces constituent également un must. Enfin, Touring réclame une politique sensée et, surtout, logique en matière de vitesse. Selon les associations d'automobilistes, les limitations ne sont respectées que dans une faible mesure en Belgique. Touring se demande si nous ne devrions pas remettre en question notre manière d'agir et nous interroger sur la logique et la crédibilité des limites légales.

En guise de conclusion du déjeuner, Patric Derweduwien, Administrateur Délégué de l'IBSR, a rappelé qu'une énorme avancée a été enregistrée en matière de port de la ceinture. Concernant la vitesse, nous notons également une légère amélioration. Les mesures futures doivent permettre de confirmer cette tendance. Mais nous n'en sommes pas encore là. Pour cela, un meilleur respect des limitations de vitesse est absolument indispensable. Les statistiques d'accidents indiquent également que des mesures complémentaires sont indispensables. Une objectivation permanente de la sécurité routière doit permettre à la politique d'intervenir là où le besoin est le plus criant. ■

Yvan CASTEELS
Emmanuelle DUPONT
Floris MERCKX
François RIGUELLE



Les radars automatiques ont montré toute leur efficacité

France: plus de 11.000 vies sauvées en 5 ans!

Le 27 octobre 2003 était installé, chez nos voisins français, le premier radar automatique. 5 ans plus tard, le bilan est sans appel: plus de 11.000 vies ont été épargnées et 150.000 blessés évités, en très grande partie grâce aux radars. Si l'incrédulité quant à leur efficacité était de mise il y a quelques années, elle a totalement disparu aujourd'hui. Le Gouvernement français envisage d'ailleurs l'installation de nouveaux appareils au cours des prochaines années.



En cinq ans, 25.604.234 P-V ont été envoyés. En 2007, 52 % des avis de contravention édités par le dispositif du contrôle sanction automatisé (CSA) provenaient de radars fixes (3.654.380 avis de contravention), le reste des radars mobiles. Sur les neuf premiers mois de 2008, le taux diminue légèrement, à 48,6 % (3.126.689).

Vitesse en baisse

En observant l'évolution de la vitesse moyenne sur les routes françaises (tous réseaux confondus), on constate une diminution très nette ces dernières années: on est passé d'une vitesse moyenne de 90,7 km/h début 2002 à 81,8 km/h fin 2007. Et cette diminution se poursuit (voir cadre ci-après).

L'évolution du pourcentage de dépassements de plus de 30 km/h de la limitation de vitesse est également significative. Pour ce qui est des voitures, on note une baisse rapide et régulière depuis début 2002. Fin 2007, la proportion de grands excès de vitesse a été divisée par 5 par rapport à cette période ! En revanche, pour les motos, on remarque une proportion nettement plus élevée de grands excès de vitesse et une diminution plus faible de ceux-ci dans le temps.

Autre indicateur significatif: les vitesses supérieures à 150 km/h sur autoroute ne constituent plus que 1,6 % des observations en 2007, alors qu'elles correspondaient encore à 10,7 % en 2002 ! Les

progrès sont aussi nets pour les voitures que pour les motos, même si la proportion de deux-roues qui roulent à vitesse très élevée reste beaucoup plus importante que pour les automobilistes.

Un bilan très positif

Aujourd'hui, plus de 2100 radars sont en fonctionnement sur les routes françaises (2/3 fixes, 1/3 mobiles) et le bilan est, évidemment, largement positif. Selon Michèle Merli, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, "11.000 vies ont été épargnées et 150.000 blessés évités, en grande partie grâce aux radars. Avant leur installation, on avait une tendance à la baisse de 2 % du nombre de tués sur les routes. Depuis qu'ils sont en place, nous sommes passés subitement à une diminution de 10 %".

Les autorités françaises ont d'ailleurs calculé que si tous les conducteurs respectaient les limitations, la vitesse moyenne diminuerait de 5 km/h, ce qui entraînerait une baisse du nombre de tués de l'ordre de 20 %, c'est-à-dire 900 vies sauvées par an !

500 nouveaux radars doivent être déployés chaque année jusqu'à 2012 pour arriver à l'objectif de moins de 3.000 morts sur les routes d'ici là. Par ailleurs, de nouvelles machines automatiques enregistrant le non-respect des feux rouges et de la distance de sécurité devraient aussi être installées l'année prochaine. ■

Benoît GODART

Nouveau recul des vitesses entre 2007 et 2008

La vitesse moyenne sur les routes françaises a continué de baisser en 2008. Ainsi, au deuxième trimestre, elle est passée de 81,8 km/h à 80,4 km/h, soit le niveau le plus bas jamais enregistré depuis 1998, et ce, quelque soit le type de réseau. Ces progrès expliquent indéniablement la forte diminution du nombre d'accidents enregistrés sur la période (- 7,2 %). Selon l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR), les excès de vitesse de plus de 10 km/h sont passés de 11,7 % en 2007 à 10,9 % en 2008. Pour les poids lourds, l'évolution positive est encore plus marquée avec un taux qui passe de 13,9 % à 9,7 %. Seul point noir: la dégradation se poursuit pour les motos. Globalement, en un an, les vitesses moyennes ont baissé sur la quasi-totalité des réseaux. Les progrès les plus sensibles ont été réalisés sur les routes nationales et en milieu urbain, où les dépassements de plus de 10 km/h des limitations de vitesse ont baissé de 30 %

Toutes les 36 heures, un piéton est tué ou gravement blessé sur un passage

Passages pour piétons : priorité ne signifie pas sécurité

Fin octobre, plusieurs accidents successifs ont impliqué des piétons en train de traverser la chaussée sur un passage. Si les statistiques d'accidents ne révèlent pas de hausse du nombre de victimes ces dernières années, un rappel des principaux conseils peut néanmoins s'avérer utile, tant pour les piétons que pour les automobilistes.

Les passages pour piétons devraient, en principe, permettre aux piétons de traverser une chaussée en toute sécurité. Dans la pratique, on recense néanmoins quelques dizaines d'accidents chaque année, preuve que les règles élémentaires de sécurité ne sont pas toujours respectées, ni par les automobilistes, ni par les piétons.

Chiffres d'accidents

En 2007, 4746 piétons ont été victimes d'un accident de la circulation dans notre pays; 103 d'entre eux ont été tués et 713 gravement blessés. Près de 17 % des piétons accidentés ont donc été gravement touchés, ce qui démontre qu'il s'agit d'une catégorie d'usagers particulièrement vulnérables.

	Blessés légers	Blessés graves	Tués	Total victimes
2003	3981	766	113	4860
2004	3970	694	101	4765
2005	3933	720	108	4761
2006	3796	702	122	4620
2007	3930	713	103	4746

L'absence de moyen de protection comme peut l'être une carrosserie, la place plus petite qu'ils prennent, le fait qu'ils soient nettement moins visibles, ainsi que la vitesse plus élevée de la circulation environnante jouent évidemment en leur défaveur. En cas de collision avec un autre usager, c'est toujours le piéton qui paie les pots cassés.

On distingue deux groupes à risque parmi les piétons: d'une part, les enfants et les jeunes jusqu'à 19 ans (25 % du nombre total de piétons tués ou gravement blessés); d'autre part, les seniors (34 % du nombre total de piétons tués ou gravement blessés, mais particulièrement vulnérables puisqu'ils représentent près d'1 piéton tué sur 2).

Passage ≠ priorité absolue

Autre chiffre préoccupant: près d'1 accident sur 3 impliquant des piétons se produit sur un passage (protégé ou non), alors qu'il s'agit d'une infrastructure censée les sécuriser ! Le tableau ci-dessous montre que le nombre de piétons tués ou gravement blessés sur des passages n'a pas beaucoup évolué ces dernières années.

	Le piéton traverse sur un passage protégé par des feux	Le piéton traverse sur un passage protégé par un policier	Le piéton traverse sur un passage non protégé	Total
2003	53	1	212	266
2004	38	4	167	209
2005	48	5	177	230
2006	47	2	181	230
2007	58	3	169	230

Ces accidents trouvent généralement leur origine dans l'imprudence des uns et des autres. D'une part, certains piétons se lancent littéralement sur les passages sans tenir compte des usagers qui approchent; d'autre part, certains automobilistes "oublent" de ralentir à l'approche des passages et rechignent à céder la priorité aux piétons qui traversent ou sont sur le point de traverser.

Une enquête menée par l'IBSR la d'ailleurs confirmé: le comportement des conducteurs jugé le plus irritant par les piétons est le fait de ne pas céder la priorité aux personnes qui veulent traverser sur un passage. Plus de la moitié des piétons interrogés ont estimé qu'il s'agissait de leur principale source d'irritation. Lorsqu'on pose la même question aux automobilistes, plus du tiers d'entre eux estiment que le comportement des piétons le plus irritant est le fait de "se lancer" sur un passage sans faire attention aux véhicules qui approchent.

Pas de doute, la lecture de quelques règles et conseils en la matière peut être bénéfique à tout le monde...

Règles et conseils pour les conducteurs

Le code de la route est très clair: "aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des feux, le conducteur ne peut s'approcher d'un passage qu'à allure modérée. Il doit céder la priorité aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager".

Voici les 6 règles d'or à respecter:

1) Priorité aux piétons

Lorsque vous approchez d'un passage pour piétons sans feux ni agent, imaginez-vous que les lignes zébrées sont précédées de triangles sur pointe. Laissez passer le piéton qui traverse ou est sur le point de traverser: il bénéficie de la priorité.

2) Ralentissez !

Le code de la route stipule que vous ne pouvez approcher d'un passage pour piétons qu'à allure modérée. Mieux vaut, de toute façon, être prévoyant, c'est-à-dire anticiper et ralentir. Vous devez être capable de vous arrêter avant le passage: il se peut que des piétons s'y aventurent sans regarder.

3) Dépasser à l'approche d'un passage est interdit

Il est interdit de dépasser par la gauche un conducteur qui s'approche d'un passage pour piétons non protégé ou s'arrête devant celui-ci.

4) Vous tournez ? Redoublez de prudence !

Redoublez de prudence si vous tournez et vous engagez dans une rue avec un passage pour piétons. Vous devez, bien entendu, leur céder la priorité.

5) Accrochez son regard !

Afin d'éviter tout risque d'accident, tentez d'établir un contact visuel avec le piéton. Si vous le regardez dans les yeux, il saura que vous l'avez vu et vous saurez qu'il souhaite traverser. Pour éviter tout malentendu, il est toujours préférable de faire un petit signe de la main pour bien lui faire comprendre que vous lui cédez la priorité.

6) S'arrêter sur un passage: dangereux et irritant

Vous ne pouvez pas vous engager sur un passage pour piétons si l'encombrement de la circulation est tel que vous serez vraisemblablement immobilisé sur ce passage. En vous arrêtant sur un passage, vous obligez les piétons à "slalomer" entre les voitures, ce qui est non seulement irritant, mais également dangereux.

Règles et conseils pour les piétons

Là encore, le code de la route est très clair: "aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des feux, les piétons ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent".

En tant que piéton, vous avez évidemment des droits, mais aussi des obligations. L'absence d'habitable vous rend particulièrement vulnérable: adaptez votre comportement en conséquence.

Voici les 6 règles d'or à respecter:

1) Le passage = la bonne solution

Même si des accidents s'y produisent parfois, l'endroit le plus sûr pour traverser reste le passage pour piétons. S'il en existe un à moins de 30 mètres environ, vous devez l'emprunter. S'il n'y en a pas, le code de la route stipule, par ailleurs, que vous devez traverser la chaussée perpendiculairement à son axe et que vous ne pouvez pas vous y attarder ni vous arrêter sans nécessité.

2) Pas à l'aveuglette

Avoir la priorité ne signifie évidemment pas que vous pouvez traverser à l'aveuglette. Soyez prudent en vous engageant sur le passage et tenez compte des véhicules qui approchent. Cette voiture va-t-elle s'arrêter ? Le conducteur m'a-t-il vu ? N'est-il pas dépassé par un autre conducteur peu respectueux du Code de la Route ? Ne traversez pas si le véhicule qui approche est obligé de freiner très sèchement pour s'arrêter.

3) Accrochez son regard !

Le contact visuel permet d'éviter tout problème. Si vous regardez le conducteur dans les yeux, il saura que vous l'avez vu et vous saurez que vous pouvez traverser sans danger. N'hésitez pas à le remercier en faisant un petit signe de la main ou un signe de la tête: bien souvent, la courtoisie est contagieuse.

4) Restez sur vos gardes !

En traversant, continuez de regarder à gauche ET à droite. Il se peut, en effet, que des véhicules s'arrêtent dans un sens, mais pas dans l'autre. N'oubliez pas que certaines rues à sens unique peuvent être remontées par des cyclistes et des cyclomotoristes.

5) Le tram est prioritaire

Sauf si vous y êtes autorisé par des feux de signalisation, vous ne pouvez pas vous engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre lorsqu'un tram approche. En effet, tout usager doit céder le passage aux trams et, à cette fin, s'écarter de la voie ferrée dès que possible.

6) Soyez visible !

Pour votre sécurité, il est essentiel que vous vous fassiez le plus possible remarquer ! Par mauvais temps ou dans l'obscurité, un piéton habillé de vêtements sombres est quasiment invisible, même pour un automobiliste attentif. Des vêtements clairs ou munis de bandes réfléchissantes vous rendront de grands services. ■

Benoît GODART

Le réseau de volontaires est devenu un maillon indispensable de la politique de sécurité routière

Tous pour des routes plus sûres!

Pratiquement deux ans après le lancement du réseau de volontaires pour des routes plus sûres, le bilan est très positif. Le réseau s'est imposé comme un élément indispensable de la politique de sensibilisation en matière de sécurité routière. Et le nombre de membres ne cesse de croître...



Le 11 mars 2007, l'IBSR lançait, lors d'une grande journée d'action précédant les Etats Généraux de la Sécurité Routière, un réseau de volontaires pour des routes plus sûres. Ce projet s'inscrit dans le projet européen VAMOS subsidié par la Commission européenne, dont le but est de créer, dans chaque Etat membre de l'Union européenne, un réseau national de volontaires.

Trois types d'actions

Les volontaires participent à des actions de trois types: actions de prévention dans le cadre des campagnes de sensibilisation de l'IBSR, tenue de stands d'information sur la sécurité routière lors de divers événements liés à la sécurité routière (salons, journées portes ouvertes...) et soutien d'actions de prévention organisées par des partenaires. Afin de pouvoir améliorer leur qualité, toutes les activités font l'objet d'une évaluation.

Les volontaires utilisent du matériel de démonstration, des applications interactives, des dépliants pour expliquer aux usagers les dangers d'un comportement routier inadapté, les raisons d'agir préventivement et l'impact du comportement des uns sur celui des autres.

Formations

Toute personne âgée de 18 ans minimum, disposée à consacrer quelques heures par mois et à s'engager pour une période minimale d'un an, peut devenir volontaire. Chacun est le bienvenu de manière à former une vaste coalition qui contribue activement à l'amélioration de la sécurité routière. Bien entendu, en plus d'un module de



base, les volontaires reçoivent des formations relatives aux thèmes des campagnes de prévention de l'IBSR (vitesse, Bob, ceinture de sécurité, usager faible...).

Ces formations permettent aux volontaires de disposer des connaissances requises pour diffuser correctement les messages de sécurité routière. Les meilleures techniques d'argumentation sont, par ailleurs, enseignées.

Bilan

Les volontaires ont participé à environ 75 actions de sensibilisation dans le cadre des campagnes de l'IBSR (alcool, ceinture, vitesse, usagers faibles...) et des événements de sécurité routière de diverses structures au niveau local (police, associations, écoles...). Plus de 20.000 personnes ont reçu des conseils de prévention de la part des équipes de volontaires ! Petit à petit, ceux-ci se sont révélés être le complément indispensable des grandes campagnes et autres actions locales de sensibilisation. ■

Benoit GODART

Le témoignage de René Cornelis, membre du réseau des volontaires

"En septembre, nous avons eu le plaisir de participer à la formation de base en matière de sécurité routière qui s'est déroulée à l'IBSR. La première partie m'a ouvert les yeux sur la diversité des activités exercées par l'IBSR. Je ne me serais jamais imaginé que les tâches et les compétences de l'IBSR étaient aussi variées. Après une courte pause, nous avons eu droit à une introduction générale sur la circulation et la sécurité routière. L'approche interactive a rendu cet exposé particulièrement vivant et intéressant. Je suis convaincu que tous les volontaires sont rentrés chez eux satisfaits. Outre les exposés particulièrement intéressants, nous avons également pu faire connaissance avec les autres. Ce sont tous des gens à l'esprit positif qui poursuivent une mission commune, à savoir rendre nos routes plus sûres."

Pour devenir volontaire, il suffit d'aller sur le site www.jesuispour.be et de s'inscrire en tant que membre "jesuispour" via l'onglet "devenir membre". Ensuite, complétez le questionnaire et cliquez sur "s'inscrire et devenir volontaire". A partir de ce moment-là vous êtes inscrit en tant que candidat-volontaire. Un de nos collaborateurs vous contactera par téléphone afin de vous expliquer de manière plus détaillée l'organisation du réseau de volontaires. Après avoir suivi le premier module de formation, vous pourrez participer à des actions de sensibilisation.

Les thèmes des campagnes de l'IBSR sont connus

Quoi de neuf en 2009?

L'IBSR a arrêté, pour 2009, les thèmes qui feront l'objet de campagnes et d'actions ciblées. Celles-ci entrent dans le cadre d'une stratégie plus large de communication qui comporte non seulement des campagnes axées sur des groupes cibles (ex.: jeunes conducteurs, motards, chauffeurs professionnels), mais également de vastes campagnes s'adressant à un public plus général (ex.: ceinture, vitesse, alcool).

Les analyses de l'Observatoire pour la Sécurité Routière montrent que la stratégie combinant campagnes de sensibilisation et contrôles a contribué à:

- obtenir un meilleur respect des limitations de vitesse actuellement en vigueur ;
- réduire le nombre de personnes conduisant sous l'influence de l'alcool ;
- porter le taux de port de la ceinture de 56 % en 2003 à pratiquement 80 % en 2008.

Ces améliorations sur le plan du comportement des conducteurs sont à l'origine, dans une large mesure, de la diminution du nombre annuel de tués sur les routes belges, qui est descendu de plus de 1.600 morts en 2000 à 1.067 en 2007.

Encore un long chemin à parcourir

Cette stratégie doit néanmoins être poursuivie et renforcée. En effet, une diminution supplémentaire de 2 km/h de la vitesse moyenne aurait permis d'éviter de l'ordre de 100 tués sur les routes. En outre, si le taux de port de la ceinture continue de progresser et passe des 79 % actuels à 95 % (comme c'est déjà le cas dans de nombreux autres pays européens), cela permettrait également de sauver environ 100 vies par an. De même, le pourcentage de conducteurs reprenant le volant après avoir bu doit également diminuer afin de réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool.

Vitesse, ceinture et alcool

C'est la raison pour laquelle les thèmes de la vitesse, de la ceinture et de l'alcool seront, en 2009 encore, au cœur des grandes campagnes d'affichage. Au sein de la Task Force Sécurité Routière, il a été décidé d'envisager, à l'avenir, des circulaires cosignées par les Ministres de l'Intérieur et de la Justice, et par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité afin de coordonner et d'uniformiser la politique de contrôles et de poursuites. Une première circulaire de ce type avait été rédigée en 2007 lors de la campagne Bob de fin d'année.

Autres thèmes de campagnes

En plus de ces grands thèmes, le groupe de travail "Communication" créé au sein de la Task Force Sécurité Routière a dégagé d'autres priorités. Parmi celles-ci, la campagne "usagers faibles" de 2009

sera consacrée aux deux-roues motorisés. L'objectif de cette campagne, organisée en collaboration avec les Régions, sera de sensibiliser l'ensemble des usagers à la nécessité d'être attentifs, en particulier pendant leurs manœuvres, aux motards dans la circulation. Parallèlement à cette campagne, une action ciblée sera organisée à destination des motards afin de leur rappeler la nécessité de respecter les principales règles du code de la route.

Dans le prolongement de la campagne "fatigue" de cette année, une campagne sera, par ailleurs, consacrée à la vigilance et, plus particulièrement, aux dangers du GSM au volant. En effet, la distraction a été identifiée par le groupe de travail "Communication" comme l'un des facteurs de risques dans le trafic.

Thèmes des actions ciblées

Les thèmes des actions ciblées (sans affichage) menées en 2009 sont également basés sur les recommandations du groupe de travail "Communication" de la Task Force. La première action de l'année sera plutôt destinée aux jeunes et aura pour thème les "drogues au volant". En septembre, une action ciblera les chauffeurs professionnels (transport routier). Son objectif sera de les informer des règles et risques spécifiques les concernant.

Enfin, signalons que les accidents du week-end seront au centre d'une action ciblée consistant en la diffusion de spots radio.

Pour renforcer et étendre les effets de nos campagnes, des déclinaisons à destination des entreprises, et plus particulièrement des conducteurs de voitures de société, seront prévues tout au long de l'année 2009. ■

Benoit GODART

Période	Campagne d'affichage ¹
9/2 - 8/3	Ceinture
6/4 - 3/5	Motards
1/6 - 28/6	Vitesse
27/7 - 23/8	Vigilance (GSM)
21/9 - 18/10	Vitesse
30/11 - 10/01/10	Alcool
Période	Campagne ciblée ²
9/2 - 8/3	Ceinture (déclinaison entreprises)
9/3 - 5/4	Jeunes conducteurs (drogues)
6/4 - 3/5	Motards
1/6 - 28/6	Vitesse (déclinaison entreprises)
27/7 - 23/8	Vigilance (GSM) (déclinaison entreprises)
24/8 - 20/9	Chauffeurs de poids lourds
21/9 - 18/10	Ceinture + sièges-autos (écoles)
30/11 - 10/01/2010	Alcool (déclinaison entreprises)

¹ Campagne média avec utilisation des panneaux (auto)routiers

² Action ciblée sans utilisation des panneaux (auto)routiers.

Remise du Prix Européen de la Sécurité Routière organisé par Norauto

Un magnifique exemple à suivre



Depuis 2001, la Fondation Norauto organise le Prix Européen de la Sécurité Routière destiné à récompenser les initiatives exemplaires menées par des associations en faveur de la sécurité routière. Ce prix traduit le formidable engagement d'un groupe privé au secours du secteur associatif.

Le défi d'une route apaisée, partagée et accessible à tous requiert toutes les énergies. Ce message, Norauto l'a bien compris. Depuis plus de 7 ans maintenant, la Fondation Norauto s'engage directement dans la lutte contre l'insécurité routière en récompensant des initiatives de terrain par le biais du Prix Européen de la Sécurité Routière.

Ce prix bénéficie d'une notoriété de plus en plus importante, fruit d'un engagement de longue haleine sur l'ensemble du territoire européen. Il constitue la preuve que le secteur privé peut aussi s'engager dans une cause aussi noble que la lutte contre l'insécurité routière.

En 2008, les candidatures ont afflué de 14 pays européens, apportant une richesse et une diversité dans les initiatives jamais atteintes jusqu'ici. Voici la liste des projets primés, ainsi qu'un résumé de leur contenu:

1^{er} prix (10.000 €): programme "Les routes en sécurité" de la Fondation Proventus (Pologne)

Ce programme, mené en collaboration avec les services de police et les pompiers, propose aux enfants des orphelinats un panel d'actions visant à améliorer leur sécurité sur les routes. Il comprend notamment l'organisation d'un tournoi de connaissances intitulé "Je connais le code de la route", d'un atelier interactif "Je connais les règles des premiers secours", d'un concours de chansons sur le thème "vacances en sécurité", etc.

Non seulement la Fondation forme ces enfants fragilisés par la vie, mais elle les équipe également de vêtements réfléchissants pour améliorer leur visibilité.

www.proventus.org.pl

2^e prix ex-aequo (7000 €): campagne "Si tu mélanges alcool et conduite, arriver vivant est une chance" de la DYA (Espagne)

La campagne de sensibilisation de l'association espagnole De Ayuda en Carretera (DYA) a pour objectif de sensibiliser les jeunes conducteurs, souvent peu à l'écoute des traditionnelles campagnes de prévention, aux méfaits de l'alcool au volant. Cette campagne comprend un volet sur le terrain avec des actions de proximité et un volet médiatique qui consiste en la diffusion, sur les chaînes du Pays basque, d'un spot délivrant un message simple et percutant.

Pour visionner le spot: www.dya.es (ou <http://www.llegarescuestiondesuerte.com/es/home.php?idioma=es>)

2^e prix ex-aequo (7000 €): action "Brevet du cycliste" de Pro Vélo (Belgique)

Cette action, menée en collaboration avec l'IBSR, vise, d'une part, la promotion du vélo comme mode de déplacement à part entière et, d'autre part, l'amélioration de la sécurité des jeunes cyclistes. Le programme combine une formation théorique et pratique qu'accomplissent des élèves d'écoles primaires en leur faisant passer un test de conduite à vélo dans la circulation. A l'issue de ce test, ils reçoivent un brevet qui atteste de leurs capacités à se déplacer en sécurité.

www.provelo.be



4^e prix (5000 €): action "Papa, maman: maintenant, écoutez mes conseils" de Stop Accidentes (Espagne)

L'association "Stop Accidentes" a lancé une initiative intéressante en matière d'éducation routière: donner la parole aux enfants pour qu'ils expriment leurs angoisses et ce qu'ils ressentent face au comportement de leurs parents au volant. A l'issue d'une formation sur la sécurité routière en classe, les enfants ont été invités à écrire une lettre à leurs parents. Ceux-ci ont ensuite écouté leurs enfants lire à voix haute la lettre qui leur était destinée.

Les témoignages des enfants ont été réunis dans un livre publié par l'association et mis ensuite à la disposition des instituteurs, des parents et des élèves pour discuter de la sécurité routière.

www.stopaccidentes.org

5^e prix (4000 €): action "Centre d'information mobile pour la sécurité de l'enfant en voiture" de l'APSI (Portugal)

Pour faire évoluer les comportements au Portugal, l'"Associação para a promoção da segurança infantil" qui milite pour la protection des jeunes a lancé le "Centre d'information mobile pour la sécurité des enfants en voiture". Ce programme s'appuie sur des campagnes de prévention et d'information menées à destination des parents à la sortie des écoles et des crèches. Des conseils pratiques sont notamment délivrés sur la façon d'attacher les enfants en voiture, qui reste un point noir au Portugal. Les bénévoles du centre d'information mobile organisent des réunions d'information sur la

sécurité routière et mesurent systématiquement l'impact de leurs interventions.

www.apsi.org.pt

6^e prix (3000 €): organisation de séminaires sur "la sécurité routière et les médias" à destination des journalistes" de l'AKDP (Pologne)

La Pologne est le pays qui enregistre chaque année le plus grand nombre de tués sur les routes. En partenariat avec l'association pour la sécurité routière, l'"Auto Klub Dziennikarzy Polskich" (AKDP) a organisé une série de séminaires sur le thème de "la sécurité routière et les médias". Ces séminaires ont été l'occasion de discussions sur la façon dont les médias doivent ou peuvent traiter le sujet de la sécurité routière en Pologne. En effet, l'automobile club des journalistes polonais est persuadé du rôle des médias dans l'évolution des comportements des conducteurs.

www.akdp.waw.pl

Prix spécial "Mobilité urbaine" (9000 €): opération "Génération tandem scolaire" de l'association Empreintes (Belgique)

L'association "Empreintes" a lancé, avec le soutien de l'IBSR, une initiative pédagogique originale pour favoriser l'utilisation du vélo en Wallonie. Le principe de "Un vélo + un ado, ça donne un tandem scolaire" est simple: un jeune d'une école secondaire (de plus de 16 ans) accompagne et encadre, à vélo sur le trajet domicile-école, un enfant d'une école primaire. L'opération commence toujours par une rencontre d'information avec les parents et par l'inscription des candidats "parrains" et "filleuls". Ensuite, les tandems sont réunis et leurs itinéraires tracés. Tous les partenaires signent ensemble une charte d'engagement ou de soutien dans le projet.

D'abord testée dans 10 écoles de Wallonie, cette opération a permis l'élaboration d'un manuel du parrainage à vélo dont l'objet est d'en favoriser la duplication.

www.empreintesasbl.be

Prix "Coup de cœur" (2000 €): projet d'auto-école sociale à destination de personnes en parcours d'insertion de l'Association Ouest Côte d'Armor Mobilité (France)

Cette association française forme chaque année 60 jeunes de moins de 26 ans et adultes en parcours d'insertion. L'auto-école sociale leur permet de bénéficier d'une formation au permis de conduire moyennant une participation financière de 50€ à l'inscription et de 15 € par mois. Les cours dispensés sont adaptés au rythme et aux capacités d'apprentissage de chaque élève. ■

Benoit GODART

Au centre de la dernière campagne de la Région wallonne

Les passages piétons aux abords des écoles, une priorité

La plupart des abords d'écoles comportent des passages pour piétons destinés à faciliter le cheminement des parents et de leurs enfants de et vers l'école. La sécurisation de ces infrastructures est primordiale et fait partie des priorités de la Région wallonne.

Guider la traversée des enfants ainsi que des parents, éclairer ceux-ci (dans tous les sens du terme) font partie des mesures essentielles prônées par la Région wallonne. Ainsi, visant à sécuriser les abords des écoles par un éclairage approprié des passages piétons, la Wallonie poursuit une politique de vigilance à l'égard de notre "bien" le plus précieux: nos enfants.

Cette mesure s'avère capitale, spécialement en cette période de l'année où les jours sont très courts. Beaucoup arrivent à l'école ou en repartent en pleine obscurité. En automne, les enfants sont moins l'objet de toutes les attentions qu'à l'occasion de la rentrée scolaire alors que leur comportement demeure souvent imprévisible et celui des parents loin d'être exemplaire.

Zones 30

Depuis plusieurs années, la plupart des abords d'écoles sont passés en "zones 30". Afin de renforcer la sécurité dans ces zones et d'inciter les usagers à changer leur comportement, la Région wallonne investit dans la sécurisation de l'infrastructure.

Eventail de mesures

A ce propos, un large panel de mesures ont été prises telles que le renforcement de la signalisation, les marquages, les poses de barrières colorées, l'élargissement des trottoirs et des revêtements de couleurs différentes. L'objectif est de séparer les piétons de la voirie proprement dite.

Plan "éclairage"

Afin de renforcer ces initiatives, un large plan d'éclairage des passages piétons aux abords des écoles a été mis en œuvre. Les poteaux constituent donc un signal routier supplémentaire aux automobilistes, grâce à leurs couleurs vives. Pour accentuer la sensibilisation, la Région a imposé, en collaboration étroite avec le délégué général aux droits de l'enfant, la mascotte de Félicien, symbole de la sauvegarde des droits et intérêts des enfants.

Campagne d'affichage

Aussi, pour la seconde fois en deux ans, une campagne d'affichage met l'accent sur l'effort déjà consenti auprès de 150 écoles. A terme,

700 écoles situées sur des voies régionales sont concernées. Plusieurs communes se sont déjà portées candidates pour une sécurisation des passages piétons le long de leurs voiries.

Autre initiative prise à l'occasion de cette campagne de sensibilisation: des kits de visibilité composés de brassards et de gilets rétro-réfléchissants à l'effigie de Félicien ont été prévus pour 700 écoles.

Rôle des parents

Ceci dit, n'oublions pas le rôle essentiel de l'adulte qui se doit de donner le bon exemple. Rien ne peut se substituer à la prudence, voire à la capacité d'anticipation d'un automobiliste, souvent parent lui-même ! ■



Campagne de novembre 2006



Campagne de novembre 2008