

Brouillard: la fin de l'année période à risque

1 personne sur 4 tuée dans un accident a plus de 65 ans

30 ans de zones 30

Analyse des quasi-accidents: un plus pour la sécurité routière

4.

BRÈVES

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

8.

COMPORTEMENT

8. Malgré les fréquents rappels, le clignotant reste souvent délaissé à tel point qu'on a parfois l'impression qu'il est le mal aimé des automobilistes.

10. La proportion de personnes qui portent leur ceinture en voiture n'a jamais été aussi élevée en Belgique.

13

POLITIQUE PÉNALE

A la mi-octobre s'est tenue la 10^e édition du marathon de contrôles de vitesse. Le bilan de cette édition est positif.

14.

CONDITIONS DE CIRCULATION

14. Après le passage à l'heure d'hiver, le nombre de piétons gravement blessés et tués dans un accident de la route connaît une hausse de 60% durant l'heure de pointe du soir.

16. Par temps de brouillard, les conducteurs n'adaptent pas suffisamment leur comportement. Un rappel des règles s'impose.

19.

LÉGISLATION

Faut-il interdire la vente d'alcool dans les stations-services le long des autoroutes alors qu'elles ne sont accessibles qu'en voiture? Cela paraît logique.

20.

INFRASTRUCTURE

Le 1^{er} novembre dernier, les zones 30 fêtaient leur... 30^e anniversaire. A cette occasion, l'institut Vias a mené une enquête sur ce thème.

22.

VÉHICULES

Un mois après le premier test avec une navette autonome à Han-sur-Lesse s'est tenu à Braine-l'Alleud un second test sur un trajet 5 fois plus long.

24.

USAGERS

D'ici 2050, la part des seniors dans la population aura doublé et des mesures sont donc nécessaires pour garantir leur sécurité dans le trafic.

26.

COMMUNICATION

En 2017, 4210 accidents ont impliqué un conducteur sous l'influence de l'alcool. Pour lutter contre ce phénomène, les campagnes Bob restent plus que jamais indispensables.

28.

ACCIDENTS

L'analyse vidéo des quasi-accidents procure des avantages considérables en termes de sécurité routière.

COLOPHON

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

Rédaction: Tim De Ceunynck, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Heike Martensen, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Louise Schinckus, 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

VIAS
institute



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

Colloque des experts de la mobilité

Fin novembre se tenait le Colloque des Experts de la mobilité à Louvain-la-Neuve. Il avait pour objectif de réunir tous les acteurs de la mobilité en Belgique: conseillers en mobilité communaux, mobility managers d'entreprises, éducateurs en mobilité et en sécurité routière, experts et bureaux d'études, chercheurs en mobilité... Cette première édition fut un réel succès: plus de 300 participants étaient inscrits aux différents ateliers. Et Vias y était bien représenté: 2 présentations ont été données sur les 18 au programme! L'une consistait à présenter les activités de Vias en matière de navette autonome, en particulier les opportunités et les défis liés à leur utilisation sur voiries publiques en Belgique. Un premier retour sur nos expériences à Han-sur-Lesse et Waterloo a permis de concrétiser le sujet pour bon nombre de participants. La question relative à l'acceptation de ces véhicules sur nos routes a également été abordée, de manière ludique, au travers d'un questionnaire. Le projet Monitor, qui paraîtra bientôt, a également été présenté. Ce projet vise à étudier la mobilité et la sécurité de la population belge à l'aide de questionnaire en ligne auprès de plus de 10.000 belges. Les informations récoltées permettent d'étudier la part des différents modes de transport, les caractéristiques des trajets des personnes interrogées (temps passé en voiture, distance parcourue à vélo, etc...). Sa méthodologie «cost-effective» a rencontré un franc succès. Nous espérons que le rapport pourra permettre aux acteurs de la mobilité d'établir des plans de mobilité durable.



La face cachée des accidents de la route

Les accidents liés à la vitesse, l'alcool au volant voire le soleil éblouissant de novembre sont assez régulièrement évoqués par la presse. Certains autres types d'accidents, moins courants, mais de quantité non négligeable sont nettement moins souvent évoqués. C'est le cas de l'aquaplaning, ce phénomène qui se produit quand l'eau s'infiltre entre vos pneus et la route, sans pouvoir être évacuée, provoquant une perte de contact avec la route et de contrôle pour le conducteur. 271 accidents avec blessés ont encore été constatés en Belgique, en 2017. C'est presque autant qu'il y a dix ans, ce qui peut paraître surprenant. En effet, la qualité du réseau routier s'est améliorée et il y a tout de même nettement moins d'ornières sur les autoroutes par exemple. Finalement, cette statistique tend à prouver que le phénomène est moins dû à l'infrastructure qu'à la vitesse des usagers. Au total, l'aquaplaning est toujours responsable de cinq accidents avec tués ou blessés chaque semaine. Une autre donnée interpelle: les pertes de chargement causent un accident avec blessés par semaine! Dans 43 de ces crashes, le chargement était déjà sur la chaussée au moment de l'accident. Ce qui signifie qu'un véhicule a embouti un chargement qu'un autre conducteur a perdu. Et 53 pertes de chargement ont été l'an dernier la conséquence d'un accident. À nouveau, ce chiffre ne diminue pas. Et ce, alors que



nous sommes dans une tendance générale d'une baisse des accidents. Par ailleurs, on note que 120 accidents sont causés par un autre accident: ils surviennent directement après le premier crash. C'est ce qu'on appelle un «suraccident». L'importance d'une signalisation correcte en cas de problème sur la route doit ainsi être rappelée. Enfin, 40 véhicules ont pris feu en 2017 après un accident. Il n'y a pas grand-chose à faire pour lutter contre ce phénomène. Il faudra cependant y être encore davantage attentif à l'avenir. Car les véhicules essence ont tendance à prendre feu plus rapidement que les véhicules diesel. Or, l'essence prend petit à petit le dessus sur le diesel: il faudra étudier l'influence que cela pourrait avoir.

Bientôt des voitures sans rétroviseurs

Dans sa prochaine mouture, le code de la route permettra l'emploi de «systèmes de vision» au lieu de rétroviseurs. Ce changement dans la réglementation permettra d'enlever les rétroviseurs et de les remplacer par des caméras, notamment pour abaisser la consommation du véhicule. En effet, la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), basée à Genève, devrait bientôt autoriser les constructeurs à concevoir et vendre des voitures sans rétroviseurs, en les remplaçant par des systèmes de caméras communicant avec un écran de bord. Combiné à d'autres capteurs, le système, déjà baptisé «Sightstream» (Camera Monitoring System), permettra aussi de

contrôler les angles morts, d'ouvrir des portières grâce à la détection d'autres véhicules ou de faciliter les changements de file ou dépassements. Pour les constructeurs, la suppression des rétroviseurs extérieurs doit d'abord permettre d'améliorer l'aérodynamisme du véhicule. Les miroirs extérieurs constituent une résistance non négligeable pour la voiture, alourdissant d'autant la consommation. Selon une étude française, la suppression des rétroviseurs permettra d'économiser 1,3 gr de CO2 par km, un gain non négligeable à l'heure où les réglementations européennes se durcissent. L'équipementier, spécialiste de l'aide à la conduite (caméra, capteurs...) voit dans cette évolution réglementaire un marché significatif. A terme, cela concernera aussi le rétroviseur intérieur, que l'on pourra supprimer pour améliorer la conception de la lunette arrière et la rendre plus aérodynamique. Plusieurs interrogations demeurent néanmoins. En premier lieu la sécurité, tant il est impensable de voir le système de caméras planter à cause d'un bug. Ensuite, l'intégration dans l'habitacle devra être précisée. Ainsi, l'affichage des informations devra être strictement définie, afin de ne pas venir perturber le conducteur, déjà sollicité par différentes informations.



12 fois moins d'accidents aux ronds-points

Ces dernières années, bon nombre de ronds-points ont été installés un peu partout en Belgique et ils ont certainement permis de réduire la mortalité routière. De manière générale, à travers le pays, les carrefours provoquent 12 fois plus d'accidents avec blessés que les ronds-points! On dénombre par ailleurs, en 2017, 15 588 victimes (blessés) lors d'un accident à un carrefour contre 1 194 seulement en rond-point.

Soit une différence de 1 à 13! La tendance est pratiquement la même s'agissant du nombre de tués: 131 personnes ont perdu la vie dans un carrefour en 2017 contre 13 dans les ronds-points. Le nombre de carrefours et de ronds-points dans le pays n'est pas connu mais la différence massive reste malgré tout significative. Les accidents dans les ronds-points représentent seulement 2,7% de l'ensemble des accidents. À titre de comparaison, 15% des accidents ont lieu dans des carrefours avec un Stop ou un Cédez le passage, 8% avec une priorité de droite et 7% en présence de signaux lumineux. Bémol: bien que moins nombreux, les accidents qui surviennent dans les ronds-points sont généralement plus graves. Ceci est dû au fait que certains conducteurs abordent les ronds-points beaucoup trop vite. Les accidents résultant d'une perte de contrôle du véhicule sont plus de trois fois plus fréquents dans les ronds-points (20%) que dans les autres types de carrefours (6%).



Conduire une remorque: les conseils

Vu le nombre relativement conséquent d'accidents impliquant un véhicule tractant une remorque, il n'est pas inutile de rappeler les principaux conseils:

- Équilibrez le chargement du véhicule et de la remorque.
- Conduisez de façon souple et homogène (évitez les à-coup, les freinages et accélérations brusques...).
- N'oubliez pas que l'ensemble véhicule + remorque est plus long et plus lourd, donc plus délicat à manœuvrer, notamment en ville ou sur les petites routes.
- Alourdi, le véhicule muni d'une remorque met presque 2 fois plus de temps à s'arrêter. Il convient donc d'adapter sa vitesse en fonction de la fluidité de la

circulation, d'augmenter les distances de sécurité et d'anticiper plus que d'habitude toute manœuvre.

- La capacité d'accélération, quant à elle, est affaiblie: un paramètre à prendre en compte en cas de dépassement!

La «mise en lacet» de la remorque est très dangereuse. Si la remorque se met à osciller, réduisez votre vitesse.



Moins de 6 automobilistes sur 100 accidentés

L'an dernier en Belgique, moins de 6 automobilistes sur 100 ont dû signaler des dommages à leur assureur. «La fréquence des sinistres est passée pour la première fois sous la barre des 6%, c'est une étape importante» estime Assuralia, l'Union professionnelle des entreprises d'assurances. Il y a eu au total 342.876 réclamations de dommages sur 5,7 millions de voitures assurées. La prime moyenne en responsabilité civile (RC) pour une voiture a légèrement baissé pour passer de 323 à 318 euros. Le coût moyen d'un sinistre enregistré lui une faible augmentation, à 3513 euros. Le nombre d'accidents plus graves, avec un coût de plus de 125.000 euros, a été relativement stable par rapport à 2016, avec 782 contre 779 l'année précédente. Ils ont pesé au total 330,5 millions d'euros, soit 27,44% de la charge totale des sinistres causés pour seulement 0,23% du total des accidents.



Nouvelle mesure de comportement alcool

Dans quelque pays que ce soit, la conduite sous influence d'alcool constitue une source majeure d'insécurité routière. Notre pays n'échappe pas à ce constat, loin s'en faut. Afin d'assurer le suivi de cette problématique, l'institut Vias réalise de façon régulière depuis 2003 des mesures nationales de la prévalence de la conduite sous influence d'alcool. L'objectif de ces mesures de comportement est également de déterminer les caractéristiques des conducteurs qui prennent le volant en ayant bu et de suivre l'évolution de ces caractéristiques au fil des ans. En automne 2017, l'institut Vias a réalisé la 7e édition de cette mesure. L'approche adoptée consiste à soumettre aléatoirement les conducteurs à un contrôle d'alcoolémie afin d'obtenir une image représentative de la conduite sous influence d'alcool dans le trafic. Les mesures de comportement sont effectuées en collaboration avec les services de police locale et fédérale, à qui il est demandé d'effectuer un cer-

tain nombre de contrôles d'alcoolémie, en suivant quelques consignes précises. Afin de garantir la représentativité des résultats, le lieu et le moment des contrôles ont été sélectionnés aléatoirement par Vias. Les contrôles en tant que tels se déroulent de façon asélective (autrement dit, aucun critère objectif ou subjectif ne prévaut pour déterminer quels conducteurs sont soumis au test d'haleine).

ULiège: nouvelle chaire d'innovation

L'Université de Liège a créé la chaire d'innovation «Health and Well-Being in Transport» avec le soutien de Valeo, leader technologique du véhicule autonome, connecté et électrique. L'objectif est de promouvoir une recherche interdisciplinaire originale dans le domaine des technologies, à l'intersection de la santé, de la médecine et de l'ingénierie, et en lien avec les transports et la mobilité. Cette convention porte sur le financement de trois à quatre bourses de doctorat et de post-doctorat dans des

domaines prioritaires identifiés tels que les modèles physiologiques et d'apprentissage pour un contrôle individualisé et personnalisé du confort au sein de l'habitacle, la santé des passagers voyageant dans l'habitacle confiné ou encore la voiture intelligente au service de la sécurité routière et de la santé des utilisateurs.

Il s'agit de projets de recherches interdisciplinaires puisqu'ils vont impliquer plusieurs centres de recherches en santé et en médecine ainsi qu'en ingénierie d'ULiège. L'objectif est de développer durant les cinq prochaines années un pôle international de compétences dans le domaine de la santé et du bien-être dans le transport automobile en s'alliant à des partenaires scientifiques et industriels en Europe et dans le monde. Un premier club des industriels a ainsi été constitué avec plusieurs entreprises technologiques belges et wallonnes. «Le véhicule de demain doit non seulement faire du bien à l'environnement mais aussi à ses occupants pour ainsi transformer le temps de déplacement en une expérience santé et bien-être inédite», a souligné l'Université de Liège.

Plus de brigades de police cyclistes à Bruxelles

La capacité de la police bruxelloise à intervenir plus efficacement dans les quartiers, dans les zones piétonnes, sur les pistes cyclables et sur les espaces réservés aux transports en commun va augmenter dans la capitale. Pour ce faire, une subvention d'1,2 million d'euros sera octroyée aux six zones de police de la Région bruxelloise pour leur permettre d'acquérir du matériel de contrôle et des vélos, ainsi que des équipements nécessaires pour les brigades cyclistes. Au total, 60 vélos seront achetés, tout comme des équipements complémentaires (éclairages, vestes et autre matériel d'hiver et d'été, zones de stationnement et de recharge pour les vélos électriques, etc.). Au-delà de l'acquisition de radars modernes indispensables pour les contrôles de vitesse, la Région bruxelloise va aussi soutenir les zones de police dans leur travail de terrain pour améliorer la sécurité routière

des citoyens, en particulier celle des usagers faibles. Elle entend aussi augmenter la lutte contre les incivilités qui provoquent des situations dangereuses ou qui gênent la fluidité du trafic.

Dans des situations précises, les agents de police à vélo sont plus efficaces car ils peuvent facilement intervenir pour des infractions qui sont tout aussi inacceptables que des excès de vitesse telles que le stationnement sur une piste cyclable ou l'occupation de la bande réservée à un autobus, par exemple. Le nombre de P-V émis par les brigades cyclistes est en hausse constante ces dernières années: plus de 40.000 pour la seule zone de police de Bruxelles-Ixelles en 2017. Les subsides sont accordés grâce au Fonds bruxellois de la sécurité routière, alimenté par le paiement des amendes pour infraction de roulage. En trois ans, cela représente un total de 4,4 millions d'euros.



Waremmes: plus d'alcool depuis le 1^{er} décembre

Il est impossible d'acheter - même dans les restaurants - de l'alcool dans les aires d'autoroute de Waremmes, situées de part et d'autre de la E40 depuis le 1^{er} décembre. La décision a été prise par le conseil d'administration, à l'occasion du renouvellement de la concession de l'aire pour une durée de 20 ans. Les aires de Waremmes suivent l'exemple de celles de Bierges, décrétées sans alcool depuis septembre 2017. L'interdiction, que la Sofico espère étendre lors des futurs renouvellements des conces-

sions des aires, a pour but de limiter autant que possibles les achats compulsifs réalisés par les conducteurs lors des arrêts sur les aires autoroutières.



La route tue toujours plus: 1,35 million de morts par an

Les accidents de la circulation tuent un nombre croissant de personnes dans le monde, avec 1,35 million de morts par an, selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), inquiète face au manque de mesures de sécurité dans les pays pauvres. Dans son rapport mondial sur la sécurité routière, l'OMS indique aussi que les accidents de route sont désormais la principale cause de mortalité chez les enfants et les jeunes, de 5 à 29 ans. Au cours des dernières années, le nombre total de morts sur les routes dans le monde n'a cessé d'augmenter, avec 1,35 million de morts comptabilisés dans le rapport 2018, alors que l'OMS en recensait plus de 1,2 million dans un rapport publié en 2009. «Ces décès représentent un prix inacceptable pour la mobilité», a déclaré le directeur général de l'OMS, le Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus. «Il n'y a aucune excuse pour l'inaction. Ce rapport est un appel aux gouvernements et aux partenaires à prendre des mesures beaucoup plus importantes pour mettre en oeuvre ces mesures». L'OMS se félicite toutefois que les taux de mortalité par rapport à la taille de la population mondiale se sont stabilisés ces dernières années, ce qui donne à penser que les efforts déployés en matière de sécurité routière dans certains pays à revenu intermédiaire ou élevé ont atténué la situation. Ces succès sont largement attribués par les experts à une meilleure législation concernant les principaux risques tels que la vitesse, l'alcool au volant et l'absence de port de la ceinture de sécurité, du casque de moto ou de sièges auto

pour enfants. L'OMS souligne également l'importance d'infrastructures plus sûres comme des trottoirs et des voies réservées aux cyclistes et aux motocyclistes ainsi que l'amélioration des normes de véhicules, comme celles qui imposent un contrôle électronique de la stabilité et un freinage avancé. Si la situation s'est améliorée dans les pays riches, pas un seul pays à faible revenu n'a enregistré une réduction du nombre total de décès, en grande partie à cause du manque de mesures pour améliorer la sécurité, selon le rapport. Le risque de mortalité routière reste ainsi trois fois plus élevé dans les pays à faible revenu que dans les pays à revenu élevé, avec les taux les plus élevés en Afrique (26,6 pour 100.000 habitants) et les plus bas en Europe (9,3 pour 100.000 habitants).

Depuis la dernière édition du rapport il y a trois ans, trois régions dans le monde ont enregistré une baisse des taux de mortalité sur les routes: les Amériques, l'Europe et le Pacifique occidental, la plus forte réduction ayant été observée dans le Pacifique occidental.

«Earworm to go»

Mettre des chansons en tête aux Bruxellois, c'est l'objectif de la nouvelle campagne de sensibilisation lancée par Bruxelles Mobilité. Trop souvent, piétons et cyclistes s'élancent dans la cohue du trafic écouteurs vissés dans les oreilles. Or, les bruits environnants permettent d'anticiper les comportements des différents usagers de la route. A partir de ce mardi, les paroles de chansons cultes seront placardées à proximité des pistes cyclables les plus fréquentées de la capitale de sorte que les usagers n'aient plus besoin d'écouter de musique pendant leur trajet. La campagne est baptisée «earworm to go». Le but, avec cette campagne, est de détourner un phénomène extrêmement agaçant pour le transformer en réelle opportunité. Circuler sur la route requiert une attention visuelle, mais également auditive. Les indices sonores, tels que le bruit de moteurs, de klaxons ou de sonnettes, nous aident à anticiper les comportements des autres usagers et éviter de potentiels accidents.





Le clignotant, seul moyen de communication dans la circulation

Malgré les fréquents rappels à l'ordre, le clignotant reste souvent délaissé à tel point qu'on a parfois l'impression qu'il est le mal aimé des automobilistes. Pourtant, le fait de l'oublier est souvent pointé du doigt comme l'un des comportements les plus irritants. Régulièrement, l'institut Vias reçoit des courriers à ce sujet. Un petit rappel des règles s'impose...

Avec le klaxon, le clignotant est le seul moyen à la disposition des conducteurs pour leur permettre de communiquer entre eux et d'annoncer leurs intentions. Pourtant, nul n'est besoin de parcourir beaucoup de kilomètres pour se rendre compte que son utilisation est parfois négligée.

Un comportement irritant

Selon une enquête de l'institut Vias, la non-utilisation du clignotant est le 3e comportement jugé le plus irritant par les Belges, derrière les centristes et le fait de talonner un autre conducteur. En Wallonie, il arrive même sur la 2e marche du podium.

Délaissé par un automobiliste sur 2

Une étude menée par la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) a montré que plus d'un conducteur sur 3 (37%) n'utilise pas son clignotant pour doubler. Par contre, le pourcentage d'usagers qui l'oublie pour se rabattre est en diminution par rapport à l'an dernier: 45% contre 59% l'an passé.

Dans notre pays, Touring a fait un constat équivalent: presque la moitié des conducteurs n'utilisent pas leurs clignotants quand ils quittent ou changent de bande sur l'auto-

route; 4 sur 10 ne le mettent pas pour tourner dans une autre rue.

Pourquoi?

Plusieurs raisons peuvent expliquer pourquoi une bonne partie des automobilistes «omettent» leur clignotant. Dans certains cas (ex.: ronds-points), certains usagers ne sont pas au courant des règles d'utilisation. Dans d'autres cas, les conducteurs sont distraits ou occupés à téléphoner et ne peuvent donc pas l'enclencher. Ce faisant, ils cumulent deux infractions! Mais dans la plupart des cas, c'est plutôt la nonchalance qui se cache derrière cet oubli.



Pourtant, quoi de plus irritant d'attendre pour s'engager dans un carrefour et de ne pouvoir le faire car le conducteur qui circulait sur une voie transversale n'a pas daigné enclencher son clignotant. L'utiliser, c'est aussi assurer sa sécurité et celle des autres. C'est en effet un outil primordial pour informer les autres conducteurs de manœuvres parfois délicates: changement de file. Il reste le principal moyen de communiquer et de se faire comprendre des autres usagers.



Que dit la loi?

L'art. 13 du Code de la Route stipule que «Avant d'effectuer une manœuvre ou un mouvement nécessitant un déplacement latéral ou entraînant une modification de la direction, le conducteur doit indiquer son intention suffisamment à temps à l'aide des feux indicateurs de direction. Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral ou la modification de direction est accompli».

L'emploi du clignotant est donc requis pour tout déplacement latéral. Il doit être actionné même si aucun autre usager ne se trouve à proximité et ne peut être gêné par la manœuvre.

Ni trop tôt ni trop tard

L'indication doit être donnée suffisamment à temps, de manière à prévenir les autres conducteurs du ralentissement qui précède souvent la manœuvre ou du changement de direction. La distance à laquelle l'indication doit être donnée n'est pas davantage détaillée dans le code. Tout est question de circonstances, et notamment de la configuration des lieux et de la vitesse des véhicules.

Par ailleurs, l'indication doit être donnée de

manière claire et efficace, c'est-à-dire pas trop tôt. Il ne faut pas, par exemple, actionner son clignotant avant le carrefour qui précède celui où l'on a l'intention de changer de direction, au risque d'induire en erreur les autres usagers. Il doit être éteint dès que le déboîtement est effectué.

Clignotant ≠ priorité

Pas mal de conducteurs s'imaginent à tort que le fait de clignoter les rend en quelque sorte prioritaires et leur permet, par exemple, de s'insérer sur la première bande d'une autoroute en forçant le passage. Il n'en est évidemment rien! Conformément à l'art. 12.4 du code de la route, le conducteur qui s'apprête à exécuter une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers.



Exemples de cas dans lesquels il faut actionner ses clignotants:

- en cas de changement de bande de circulation, par exemple pour contourner un véhicule à l'arrêt ou en stationnement.
- en cas de changement de file. Toutefois, en cas de rétrécissement de la chaussée, le conducteur qui suit le bord droit de la chaussée et qui se déporte vers la gauche à cause du rétrécissement, ne change pas de file et n'exécute donc pas de manœuvre. Au contraire, il bénéficie de la priorité de droite sur celui qui se maintient à gauche.

- pour quitter un emplacement de stationnement ou y entrer.
- pour sortir d'une propriété riveraine ou d'un garage.
- en cas de demi-tour ou de marche arrière.
- avant tout dépassement, y compris pour dépasser un deux-roues. A la fin du dépassement, le conducteur doit reprendre sa place à droite dès que possible après avoir actionné les clignotants de droite.
- en cas de changement de direction, le conducteur qui veut tourner à droite ou à gauche pour quitter la chaussée ou qui veut garer son véhicule sur le côté gauche d'une chaussée à sens unique doit allumer le clignotant suffisamment à temps et le faire fonctionner pendant toute la durée du mouvement.

Le rond-point, cas particulier

L'art. 19 du code de la route relatif au changement de direction précise que «le fait d'entrer dans un rond-point constitue un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction. Le fait de sortir d'un rond-point est un changement de direction impliquant l'usage des indicateurs de direction».

L'usage du clignotant est donc obligatoire pour sortir du rond-point uniquement.

Voici ce qu'en dit le «Postal»: «il est impérieux que le conducteur qui quitte le rond-point fasse connaître suffisamment à temps son intention au moyen des clignotants de droite: si chacun est averti de par la disposition des lieux qu'un conducteur va pénétrer dans un rond-point, il n'est pas aussi évident de savoir quand il en sortira; cette indication doit se donner en temps opportun, c'est-à-dire ni trop tôt (en tout cas pas avant la précédente sortie) ni trop tard, afin de ne pas induire les autres usagers en erreur.»

Benoit GODART

1. extrait de «Le Postal pratique rapide commenté», Tome I A, commentaires sous art.13, p. 16.



En 15 ans, le taux de port de la ceinture est passé de 57 à 95%!

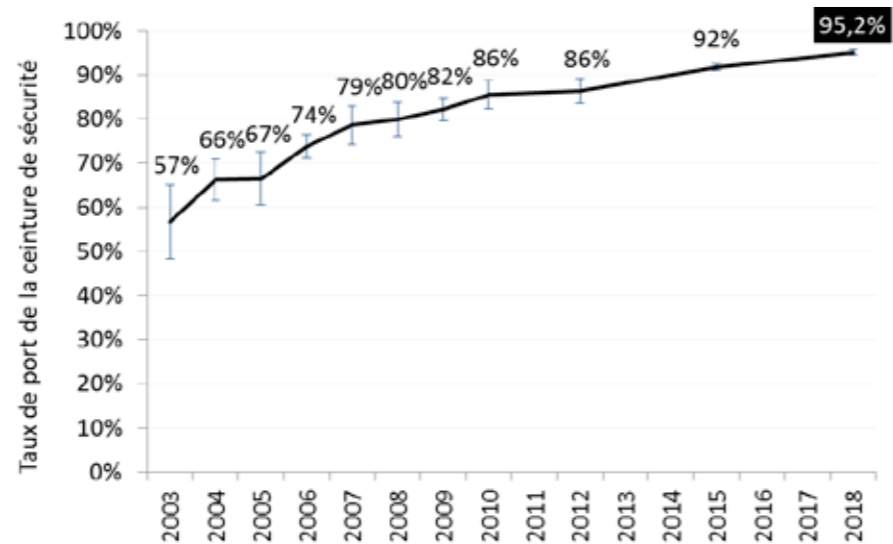
Selon la dernière mesure de l'institut Vias, la proportion de personnes qui portent leur ceinture en voiture n'a jamais été aussi élevée en Belgique: 95% à l'avant et 86% à l'arrière. Par contre, la ceinture a nettement moins de succès auprès des conducteurs de véhicules utilitaires: seuls 85% d'entre eux s'attachent. Ces 3 dernières années, la hausse du taux de port de la ceinture a permis d'éviter plus d'une quarantaine de tués ou blessés graves sur nos routes!

Port de la ceinture en voiture

+38 points en 15 ans!

Le taux de port de la ceinture est aujourd'hui de 95,2% à l'avant (il n'y a quasi pas de différence entre conducteurs et passagers avant). Lors de la première mesure de l'institut Vias en 2003, ce taux était de 56,6%. Bref, la progression est fulgurante en 15 ans.

A l'arrière, le taux de port de la ceinture est de 86,3%. Il n'y a presque pas d'évolution par rapport à la seule mesure effectuée jusqu'à présent (en 2015): 85%.



Les femmes plus attachées à la ceinture

Tant à l'avant qu'à l'arrière, les femmes portent davantage leur ceinture que les hommes. Ainsi, elles sont 96,2% à la boucler à l'avant contre 94,4% pour les hommes; à l'arrière, la différence est plus importante encore: 82,3% contre 79,5%. Ces résultats ne sont pas nécessairement étonnants: les hommes prennent davantage de risques aussi en matière d'alcool au volant et de vitesse.

La ceinture davantage portée sur autoroute

Plus la limitation de vitesse est élevée, plus la ceinture est portée. Ainsi, alors que le taux de port est de 96,2% sur autoroute, il n'est que de 92,8% dans les zones 30.

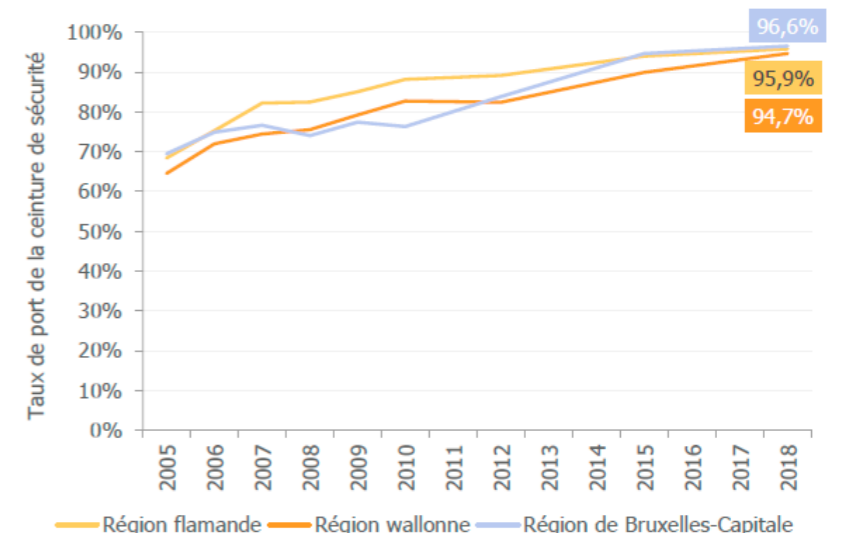
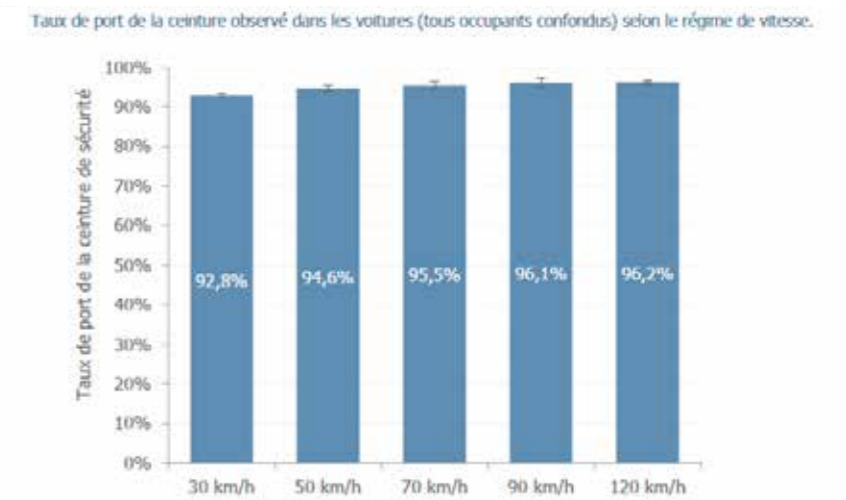
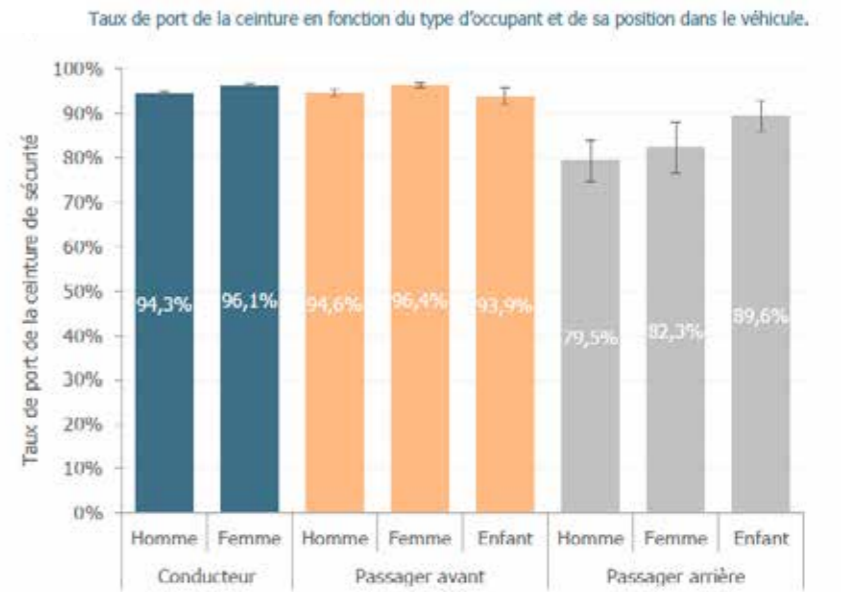
Cette différence de comportement s'explique par le fait que certains conducteurs sous-estiment les conséquences possibles d'un accident à basse vitesse. Ils estiment qu'il n'est pas nécessaire de s'attacher quand on roule doucement. Pourtant, non-attaché, le risque de mourir existe dès 20 km/h. Une autre raison est le fait que les trajets effectués en agglomération sont généralement plus courts que ceux sur des voies rapides. Or le fait de parcourir de courtes distances fait partie des raisons les plus fréquemment invoquées pour justifier le non-port de la ceinture.

La ceinture un peu plus portée à Bruxelles

Le taux de port de la ceinture est sensiblement le même dans les 3 Régions du pays, avec un léger avantage pour Bruxelles: 96,6% (contre 95,9% en Flandre et 94,7% en Wallonie). La Wallonie enregistre la progression la plus forte par rapport à la dernière mesure de 2015 (+ 4,7 points).

Le conducteur pas attaché? Les passagers non plus

Le pourcentage de port de la ceinture chez les passagers est beaucoup plus élevé lorsque le conducteur est attaché (95,4%) que lorsque ce dernier ne l'est pas (48,1%). Il existe donc une relation très étroite entre le comportement du conducteur et celui de ses passagers.



Port de la ceinture dans les véhicules utilitaires

Si les résultats sont excellents en voiture, la ceinture rencontre moins de succès dans les véhicules utilitaires puisque seuls 85,5% des conducteurs portent la ceinture (soit une différence de près de 10 points!).

Cette différence s'explique par le fait que les véhicules utilitaires sont davantage utilisés pour effectuer des livraisons de manière répétitive sur de courts trajets, la plupart du temps en agglomération. Et les conducteurs ne prennent pas toujours le temps de s'attacher.

Conclusion

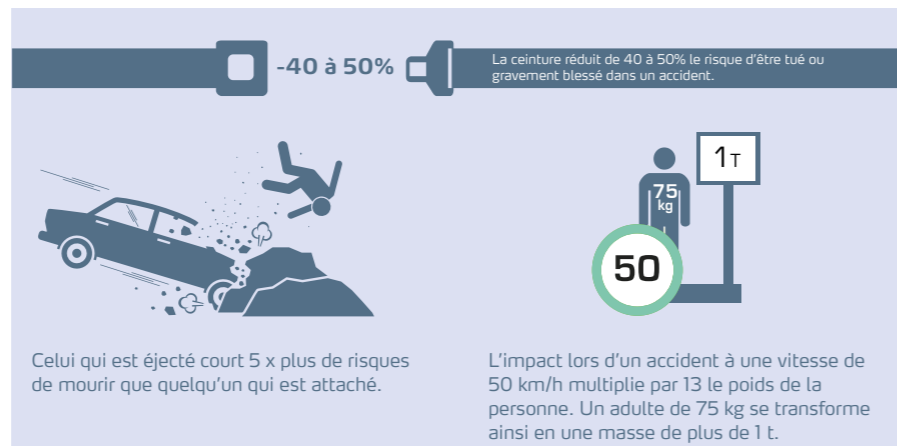
Avec un taux de port de la ceinture à l'avant qui est passé de 57% en 2003 à plus de 95% en 2018, notre pays a considérablement progressé en la matière, ce qui a permis d'éviter une quarantaine de tués et blessés graves. Il est toutefois possible de faire mieux encore: en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, le pourcentage de port de la ceinture à l'avant est d'au moins 97%.

Par contre, des progrès doivent encore être réalisés concernant le port de la ceinture à l'arrière, tant pour les adultes que pour les enfants. Dans les années à venir, l'objectif est que le taux de port soit le même partout dans la voiture. A cette fin, on peut espérer que le projet de rendre obligatoire à l'arrière le bip sonore qui retentit en cas de non-port de la ceinture va bientôt se concrétiser.

Des efforts supplémentaires doivent par ailleurs être entrepris pour convaincre les utilisateurs de véhicules utilitaires de porter, eux aussi, la ceinture en toutes circonstances. Le fait de faire davantage de petits trajets ne diminue en effet pas le risque d'accident. Il convient donc de sensibiliser les entreprises à la sécurité routière et de les encourager à développer une politique visant à inciter les employés à utiliser la ceinture, même pour les livreurs qui s'arrêtent souvent.

Benoit GODART

La ceinture en quelques chiffres



Femmes enceintes: la ceinture de sécurité aussi obligatoire?

Oui, c'est obligatoire et logique car la ceinture de sécurité protège le mieux la maman et son bébé en cas d'accident de voiture. Pour protéger efficacement la partie ventrale de la ceinture doit être placée bien bas, sous le ventre et non sur celui-ci. Ainsi, ce seront les os du bassin qui subiront le choc éventuel, et non le ventre. La partie diagonale de la ceinture passe sur l'épaule (pas sur le cou) et entre les 2 seins. Comme pour tout conducteur ou passager de voiture, la ceinture doit être portée près du corps: il ne doit pas y avoir de jeu entre le corps et la ceinture. Pour les conductrices, une distance d'environ 25 cm entre le centre du volant et le sternum (haut du ventre) est nécessaire. Il faudra peut-être reculer le siège et l'incliner légèrement. Les épaules doivent être en contact avec le dossier du siège.



A la mi-octobre s'est tenue la 10e édition du marathon de contrôles de vitesse. Dans ce cadre, la Police Fédérale de la Route et 130 zones de police ont mené des contrôles de vitesse sur l'ensemble du territoire. 2,54% des conducteurs (soit 27.877 conducteurs) contrôlés étaient en excès de vitesse. Lors de l'édition précédente, en avril 2018, 33.500 conducteurs n'avaient pas respecté les limitations de vitesse.

L'objectif du marathon de contrôle de vitesse est très clair: en annonçant au préalable l'action de contrôle menée par la police, nous espérons que les conducteurs adaptent leur comportement sur la route, en respectant les limitations de vitesse afin d'avoir des routes plus sûres.

C'est dans cette optique que s'est tenue la dixième édition du marathon de contrôles vitesse, avec la possibilité pour les citoyens de proposer un lieu de contrôle au préalable sur le site www.jeflasheaussi.be. Cela n'était toutefois pas la seule particularité de cette édition anniversaire...

Pour la 1^{re} fois, l'institut Vias a mesuré la vitesse en plusieurs endroits où des contrôles ont eu lieu le jour du marathon, non seulement le jour J mais également une semaine avant. L'objectif était de voir si cet événement a un impact sur le comportement des conducteurs.

Le «marathon de contrôles vitesse» améliore la sécurité routière

Les conclusions sont claires: le jour du marathon de contrôles vitesse, les usagers roulaient moins vite et le pourcentage de conducteurs en infraction était moins élevé aux endroits contrôlés. Ainsi:

la vitesse a baissé en moyenne de 3 à 7%

Il s'agit d'un gain important pour la sécurité routière: en agglomération, un abaissement de 1 km/h de la vitesse moyenne entraîne une chute du nombre d'accidents avec tués ou blessés de 4%. Une baisse de la vitesse moyenne de plusieurs km/h a donc un impact positif encore plus important sur la sécurité routière.

le nombre de véhicules en infraction a diminué jusqu'à 25%

Les excès de vitesse constatés pendant le marathon de la vitesse étaient aussi moins élevés. La vitesse la plus élevée mesurée dans une zone 50 une semaine avant le marathon de la vitesse était de 116km/h! Lors du marathon de la vitesse, la vitesse la plus élevée à cet endroit était de 83km/h.

Conclusion:

Cette expérience indique clairement que l'annonce de contrôles vitesse et le contrôle effectif ont un impact considérable sur les vitesses pratiquées sur nos routes. Dans tous les endroits mesurés, la vitesse moyenne lors du marathon de contrôles vitesse est inférieure à celle enregistrée une semaine avant. Par conséquent, le marathon de contrôles vitesse contribue activement à une amélioration de la sécurité routière.

Tous les résultats se trouvent sur www.jeflasheaussi.be

Benoit GODART



Le passage à l'heure d'hiver, période très sensible pour les piétons

Après le passage à l'heure d'hiver, les piétons sont les premiers à en subir les conséquences. Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias, le nombre de piétons gravement blessés et tués dans un accident de la route connaît une hausse de 60% durant l'heure de pointe du soir. Et cette augmentation est encore plus perceptible en Wallonie (+67%) et à Bruxelles (+76%). Un rappel des principales règles de prudence pour les piétons et les automobilistes s'impose...

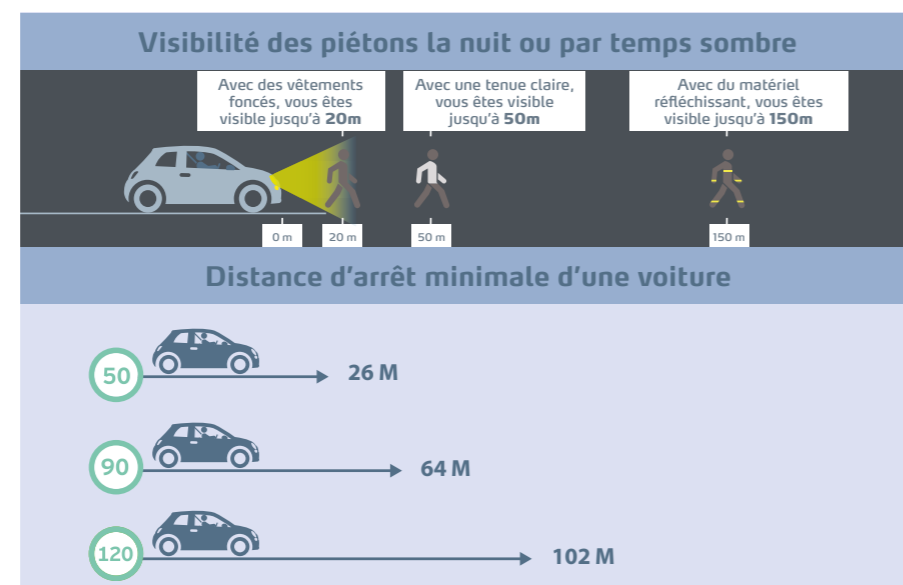
Nombre et gravité des accidents en hausse

Le passage à l'heure d'hiver marque le début d'une période à risque. D'octobre à novembre, le nombre d'accidents corporels impliquant des piétons augmente de 34% pendant l'heure de pointe du soir. Le nombre de blessés graves et de tués parmi les piétons croît même de 60%. Non seulement il y a plus d'accidents mais ils sont aussi 2 x plus graves. Ainsi, on enregistre 15 piétons tués par 1000 accidents en octobre, contre 30 tués par 1000 accidents après le changement d'heure.

Il est probable que les vitesses d'impact au moment des accidents soient plus élevées

après le changement d'heure en raison des conditions de visibilité moindres. Certains conducteurs ne voient pas le piéton et freinent beaucoup trop tard ou ne freinent pas du tout. Le fait que des trajets effectués en temps normal à la lumière du jour

lors de l'heure de pointe du soir doivent être parcourus dans l'obscurité totale après le changement d'heure joue indéniablement un rôle.



Evolution, entre octobre et novembre, de quelques indicateurs relatifs aux accidents impliquant un piéton survenant entre 16h et 19h, total 2008-2017

	Belgique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
Nombre d'accidents corporels impliquant piéton	+ 34%	+ 39%	+ 29%	+ 36%
Nombre d'accidents graves impliquant piéton	+ 52%	+ 62%	+ 45%	+ 67%
Nombre de piétons décédés ou grièvement blessés	+ 60%	+ 67%	+ 54%	+ 76%
Gravité des accidents de piétons (nombre de piétons tués et blessés graves / 1000 accidents impliquant un piéton)	+ 20%	+ 20%	+ 19%	+ 30%

Source : institut Vias

Deux scénarios types

Deux profils types d'accident se dégagent lorsqu'un conducteur heurte un piéton qui traverse en agglomération:

1. Le piéton veut traverser une route à plusieurs bandes dans chaque sens. Il s'engage sur le passage ou à proximité de celui-ci, mais les véhicules en stationnement ou à l'arrêt gênent la visibilité du piéton et du conducteur. Le piéton ne regarde pas bien autour de lui. Le conducteur ne voit pas le piéton ou le voit trop

tard pour pouvoir l'éviter de justesse.

2. Le conducteur remarque le piéton qui traverse souvent de manière irrégulière, mais il est tellement sûr de sa priorité qu'il n'anticipe pas. 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 qu'il n'a peut-être pas remarqué sa présence, par exemple parce que son attention était totalement fixée sur d'autres éléments.

Les cyclistes aussi touchés... à la tombée de la nuit

En ce qui concerne les cyclistes, le facteur qui nuit à leur sécurité est moins le changement d'heure que le raccourcissement des jours. Ainsi, l'institut Vias recense environ 5 fois plus d'accidents impliquant un cycliste à l'aube et au crépuscule en octobre qu'en juin par exemple, alors qu'il y a probablement beaucoup plus de cyclistes sur les routes au printemps qu'en automne.

Benoit GODART

3 conseils pour les piétons

1. Regardez plusieurs fois avant de traverser. Dans la lumière des phares, il est difficile d'établir un contact visuel mais assurez-vous au moins que le conducteur s'est arrêté avant de commencer à traverser. Avoir la priorité ne signifie évidemment pas traverser à l'aveuglette.
2. Ne traversez jamais en dehors des passages pour piétons. Même si des accidents s'y produisent parfois, c'est l'endroit le plus sûr pour la traversée. Le code de la route stipule que vous devez emprunter un passage s'il y en a un à moins de 30 m environ.
3. Soyez visibles: de plus en plus de vestes, anoraks et autres sacs à dos comportent des bandes réfléchissantes ou fluo. Ce faisant, vous serez visibles jusqu'à 150 m minimum tandis qu'avec des habits foncés, les automobilistes ne vous apercevront dans la pénombre qu'à partir de 20 m. Pour rappel, il faut au minimum 26 mètres à un automobiliste qui roule à 50 km/h pour s'arrêter sur sol sec.



3 conseils pour les automobilistes

1. Le mois de novembre marque le début d'une période délicate sur les routes. Adaptez votre comportement, notamment en ralentissant à proximité des passages pour piétons. Un automobiliste doit être capable de s'arrêter avant chaque passage si un piéton s'y aventure sans regarder.
2. Un piéton peut en cacher un autre. Lorsque vous vous arrêtez pour laisser traverser un piéton, regardez avant de redémarrer qu'il n'est pas suivi par d'autres lui emboitant le pas.
3. Ne dépassez pas à hauteur d'un passage pour piétons. C'est non seulement interdit mais c'est également très dangereux.



Brouillard: la fin de l'année période à risque

Rouler quand il y a du brouillard n'est jamais gai. Pourtant, dans la pratique, on constate que les conducteurs n'adaptent pas suffisamment leur comportement en cas de pureté de pois, ce qui peut avoir un impact néfaste sur la sécurité routière. Essayons de comprendre pourquoi...

Le brouillard n'est pas, à proprement parler, un phénomène météo très fréquent. Il n'en reste pas moins que plus de 600 personnes sont, chaque année, tuées ou blessées dans des accidents qui ont lieu alors que la visibilité est réduite à moins de 100 mètres. Paradoxalement, on constate que la gravité des accidents qui ont lieu dans le brouil-

lard est plus élevée que pour la moyenne des accidents en général (25 tués par 1000 accidents contre 18) alors que l'on pourrait s'attendre à ce qu'elle soit moins élevée étant donné une vitesse supposée moindre de la part des usagers.

De manière général, le risque d'accident par temps de brouillard est deux fois plus élevé que dans des conditions de visibilité normales. Bref, ce phénomène peut être considéré comme un important facteur d'accident et mérite, à ce titre, qu'on lui accorde une attention particulière.



Nombre d'accidents corporels et victimes selon les circonstances météorologiques (2015-2017)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Total victimes		Gravité des accidents (décédés 30 jours par 1000 accidents)
Normales	89219	75,3%	1613	78,8%	117244	76,3%	18
Pluie	12251	10,3%	246	12,0%	16195	10,5%	20
Brouillard	471	0,4%	12	0,6%	644	0,4%	25
Vent violent, rafales	312	0,3%	13	0,6%	384	0,3%	42
Chutes de neige	554	0,5%	10	0,5%	792	0,5%	18
Grêle	120	0,1%	2	0,1%	165	0,1%	17
Combinaison des précipitations avec un autre facteur météorologique (par exemple brouillard)	178	0,2%	9	0,4%	233	0,2%	51
Autre (fumée épaisse,...)	498	0,4%	10	0,5%	640	0,4%	20
Inconnues, indéterminées	14840	12,5%	132	6,4%	17290	11,3%	9
Total	118443	100,0%	2047	100,0%	153587	100,0%	17

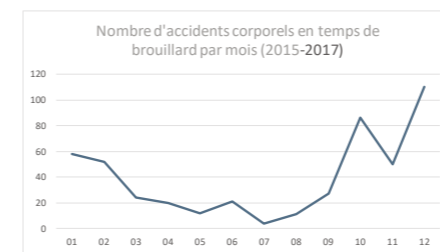
Source: Statbel / Infographie: Vias

La fin de l'année à risque

Lorsqu'on analyse, mois par mois, le nombre d'accidents par temps de brouillard, on constate que la fin de l'année est particulièrement à risque: plus de la moitié de ces accidents (52%) ont lieu au cours des 3 derniers mois de l'année. Le mois le plus dangereux est décembre: on y recense 24% des accidents qui ont lieu dans le brouillard.

Nombre d'accidents corporels en temps de brouillard par mois (2015-2017)

	Nombre	Pourcentage
Janvier	58	12%
Février	52	11%
Mars	24	5%
Avril	20	4%
Mai	12	3%
Juin	21	4%
Juillet	4	1%
Août	11	2%
Septembre	27	6%
Octobre	86	18%
Novembre	50	11%
Décembre	110	23%
Total	475	100%



La prudence? Bof...

Vu le manque de visibilité, on serait tenté de croire que les conducteurs font preuve d'une prudence extrême par temps de brouillard. Or, ce n'est pas toujours le cas, loin s'en faut... La plupart des conducteurs continuent de rouler à une vitesse telle que leur distance d'arrêt était supérieure à leur visibilité.

Et bien souvent, la distance de sécurité entre les véhicules laisse aussi à désirer. Paradoxalement, le pourcentage de conducteurs qui ne respectent pas la distance de

sécurité a tendance à augmenter en cas de brouillard, alors que la visibilité diminue!

Mécanismes psychologiques

L'hypothèse avancée pour expliquer le comportement des conducteurs par temps de brouillard est basée sur les difficultés perceptives. En cas de brouillard, on constate notamment une perte des repères éloignés entraînant la détection tardive (autrement dit, à des distances trop courtes) des obstacles potentiels. Or on sait que le cerveau a besoin d'une quantité minimale d'informations pour bien fonctionner et qu'un appauvrissement important des informations visuelles induit des erreurs de jugement. Ainsi, une étude menée sur simulateur de conduite a révélé que les conducteurs sous-estiment, de 10 à 20%, leur propre vitesse en cas de brouillard. Ce résultat pourrait expliquer l'observation de distances de sécurité trop courtes car un conducteur qui sous-estime sa vitesse réduit aussi l'intervalle par rapport au véhicule précédent.

Lorsqu'il est épais et que la visibilité tombe à moins de 100 mètres, l'automobiliste perd ses repères dans l'environnement routier. Une certaine angoisse peut alors l'envahir. Pour ne pas être perdu et continuer à distinguer les feux du véhicule qui le précède, l'automobiliste aura tendance à s'en rapprocher. Il doit alors se méfier du phénomène dit de «l'aspirateur». D'une part, le véhicule qui suit a tendance à accélérer pour ne pas perdre de vue celui qui est devant. D'autre part, l'automobiliste qui voit se rapprocher un véhicule derrière lui, aura tendance à accélérer de peur d'être heurté par l'arrière. Par conséquent, au lieu de ralentir, ce qui est la mesure de prudence recommandée par temps de brouillard, la vitesse du trafic augmentera.

En fait, la perception des conducteurs est influencée par la présence du brouillard. La nuit, par exemple, une comparaison entre des conditions de brouillard très dense et une visibilité normale fait apparaître une augmentation de 55%, en moyenne, de la distance estimée. Concrètement, lorsque le

conducteur estime que le véhicule qui le précède est à 20 mètres, celui-ci se trouve, en réalité, à 9 mètres. Ceci explique pourquoi les conducteurs ont davantage tendance à ne pas respecter la distance de sécurité en cas de brouillard. Ce phénomène se produit surtout dans des conditions critiques où les véhicules ne sont détectés que par leurs feux. L'ampleur de cette surestimation est fonction de la quantité d'informations visuelles que le brouillard laisse apparaître. Elle n'existe plus lorsque la silhouette du véhicule est nettement visible.

Brouillard: ce que dit le code de la route

Vu la difficulté de circuler dans le brouillard, il est particulièrement important de respecter les règles du code de la route.

Ainsi, à l'arrière, l'emploi du ou des feux de brouillard est obligatoire:

- en cas de brouillard réduisant la visibilité à moins de 100 m environ;
- par chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m;
- par forte chute de pluie.

Ces feux ne peuvent jamais être utilisés en d'autres circonstances.

A l'avant, les feux de brouillard (qui sont facultatifs) peuvent remplacer les feux de croisement ou de route ou être allumés simultanément avec ces feux en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Il est très fréquent de voir des automobilistes circuler, par temps normal, avec uniquement les feux de brouillard avant allumés. Même si c'est très joli, la chose est évidemment interdite!

En matière de vitesse, le code de la route stipule que tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par les conditions climatiques, le champ de visibilité, etc. Par ailleurs, le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

8 conseils pour conduire en sécurité dans le brouillard

1 Les feux permettent de bien éclairer la route

Utilisez votre feu de brouillard (voir plus haut). N'oubliez pas de l'éteindre lorsque le brouillard a disparu.

2 Moins de vitesse, une plus grande distance de sécurité

En cas de brouillard, la vitesse et la distance de sécurité doivent être adaptées à la visibilité. Ainsi, en tenant compte des distances d'arrêt, on estime que, si la visibilité est réduite à 50 mètres, l'automobiliste ne peut dépasser 50 km/h; pour une visibilité de 100 mètres, 80 km/h maximum; pour une visibilité de 150 mètres, 100 km/h maximum.

3 Rendez-vous compte de la situation en ouvrant la vitre

Un autre conseil est d'ouvrir la vitre de son véhicule, au moins temporairement, afin d'avoir une meilleure perception de ce qui se passe autour de soi. Le conducteur se rendra ainsi compte de la densité du brouillard.

4 Le pare-brise

Pour éliminer l'humidité qui provoque le brouillard sur le verre, les essuie-glaces doivent être utilisés par intermittences. Si la formation de buée à l'intérieur du véhicule se vous dérange, il est conseillé de ventiler la vitre, sinon d'ouvrir la fenêtre très légèrement afin d'y faire entrer de l'air.

5 Toujours à droite

Sur l'autoroute ou voie rapide, il faut toujours circuler dans la voie de droite et éviter les dépassements. Si le brouillard est très dense, fiez-vous à la ligne continue blanche sur la droite de la route. Ne comptez pas sur le véhicule devant vous, si vous faites une erreur ou êtes distrait vous pourriez avoir un accident.

6 Le frein, très léger

Utilisez le frein de manière douce pour éviter le blocage des roues. Si vous le faites plus tôt que d'habitude et par intermittence, tout véhicule circulant derrière doit être à une grande distance de sécurité afin de maintenir les précautions appropriées.

7 Moins de bruit plus de concentration

Dans de telles circonstances l'un des conseils de conduite est de rouler dans le silence, sans musique ou radio, quand la visibilité est réduite vous pouvez toujours entendre, cela sert pour avertir de la présence d'un véhicule. Aux intersections, par exemple, baissez les fenêtres et essayez de tendre l'oreille.

8 Dans le calme sans précipitation

Une des grandes clés: le calme. Lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises pour tous les conducteurs, vous devez donc conduire lentement et rester calme.

Benoit GODART

La vente d'alcool bientôt interdite dans les stations-services autoroutières

C'est un sujet qui revient régulièrement dans l'actualité: faut-il interdire la vente d'alcool dans les stations-services le long des autoroutes alors qu'elles ne sont accessibles qu'en voiture? Cela paraît logique et ce sera le cas en Wallonie au fur et à mesure du renouvellement des concessions. Pour l'instant, les stations-service de Bierges sur la E411 et de Waremme sont déjà concernées, mais les autres pourraient suivre.

L'alcool au volant, un fléau

La conduite sous influence d'alcool est l'une des causes principales d'accidents de roulage. On estime généralement que près de 25% des décès sur la route dans l'Union européenne sont liés à l'alcool, alors que seulement 1,6% du total des kilomètres parcourus sont effectués par des conducteurs dont la concentration d'alcool dans le sang atteint ou excède 0,5 ‰.

En Belgique, plus de 4200 accidents corporels impliquent chaque année au moins un usager sous l'influence de l'alcool. Etant donné que tous les conducteurs impliqués dans les accidents corporels ne sont pas systématiquement testés pour l'alcool, ces chiffres correspondent en fait au nombre minimum d'accidents générés par l'alcool.

Soulignons que le pourcentage de positifs est largement plus élevé lorsque les tests sont effectués sur les conducteurs impliqués dans des accidents corporels que lorsqu'ils sont effectués dans le cadre de contrôles d'alcoolémie. Ce déséquilibre reflète bien l'importance du risque d'accident associé à la conduite sous influence d'alcool.

Une mesure surtout symbolique

Vu l'ampleur de la problématique de l'alcool au volant, interdire sa vente dans des endroits uniquement accessibles à bord de véhicules motorisés a tout son sens. En effet, du point de vue de la communication (et de la sensibilisation), cette mesure a une valeur ajoutée indéniable puisque les commerces situés le long des autoroutes ont une vocation clairement «routière». Y interdire la vente d'alcool revient donc à répréhender la combinaison «alcool / conduite». Le message sous-jacent étant dès lors qu'il n'y a pas lieu de mettre d'alcool à disposition des consommateurs dans ce type particulier de commerces. Evidemment, cette mesure est avant tout symbolique et n'empêchera jamais un conducteur qui veut absolument se procurer de l'alcool de sortir de l'autoroute pour en acheter. De même, le fait que des passagers de voiture ou d'un autocar par exemple descendent du véhicule pour s'acheter une boisson alcoolisée ne nuit pas à la sécurité routière, mais a contrario, il est

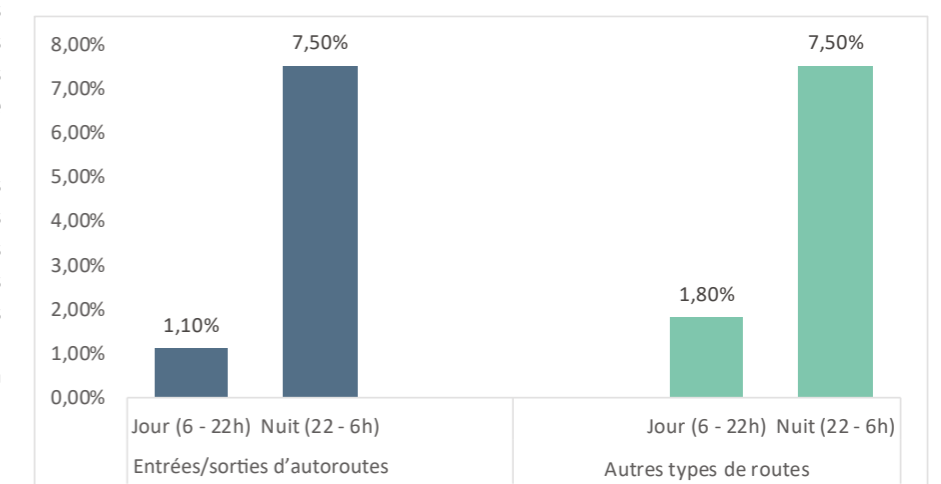
toujours choquant de voir un conducteur remonter dans sa voiture avec des canettes de bière par exemple.

Plages horaires?

L'information statistique dont nous disposons ne permet pas de penser que la problématique de la conduite sous l'influence de l'alcool soit plus importante sur ou à proximité des autoroutes. Les indicateurs montrent toutefois une aggravation certaine du problème entre 22 h et 6 h du matin, quel que soit le type de route. Néanmoins, l'institut Vias n'est pas favorable à ce que l'interdiction de la vente de bières et vins soit d'application la nuit uniquement. Le message qu'il convient de donner aux usagers est que l'alcool et la conduite ne sont jamais compatibles. En instaurant des plages horaires comme en France et en Allemagne, par exemple, on a l'impression que consommer de l'alcool et prendre le volant est moins dangereux à certaines heures.

Benoit GODART

Pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool constaté sur la base de contrôles asélectifs



Source: "Mesure Nationale Alcool" de l'IBSR - Edition 2012



Près de 6 Belges sur 10 trouvent que les zones 30 sont mal signalées

Selon une nouvelle enquête de l'institut Vias, plus d'1 Belge sur 4 habite aujourd'hui dans une zone 30 et 85% d'entre eux en sont satisfaits, surtout pour des raisons liées à la sécurité routière et à la limitation des nuisances sonores. 6 Belges sur 10 sont par ailleurs favorables à la mise en zone 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les grands axes à 50 ou 70 km/h. Près de 6 Belges sur 10 estiment toutefois que les zones 30 sont généralement mal signalées. Cette enquête a été réalisée à l'occasion du 30e anniversaire de l'introduction du concept de zone 30 dans le code de la route le 1er novembre dernier. C'est à Uccle et à Oupeye (Liège) que les toutes premières zones 30 ont été instaurées.

Résultats de l'enquête

Près d'1 Bruxellois sur 2 habite en zone 30

Au total, plus d'1 Belge sur 4 (28%) habite actuellement dans une zone 30. A Bruxelles, il s'agit même d'1 habitant sur 2 (47%). En Wallonie en revanche, il ne s'agit que d'1 personne sur 7 (15%).

85% des personnes qui vivent dans une zone 30 en sont satisfaites. Les motifs invoqués sont, dans l'ordre, la sécurité routière (59%), la réduction des nuisances sonores (42%) et la diminution du trafic de transit (26%). Fait étonnant: à Bruxelles, la réduction des nuisances sonores devance la sécurité routière. En revanche, les Wallons sont davantage concernés par la réduction du trafic de transit (36%) que les Bruxellois (31%) et les Flamands (23%).

Par ailleurs, 2 Belges sur 3 sont d'avis que la multiplication de zones 30 ces dernières années a permis d'améliorer la sécurité routière. Les Flamands (73%) sont davantage convaincus que les Wallons et les Bruxellois (55%).

Des zones 30 partout: oui, mais...

Seul 1 Belge sur 8 (12%) souhaite mettre le centre-ville de toutes les agglomérations en zone 30 de manière inconditionnelle. La grande majorité, à savoir 6 Belges sur 10 (58%) sont également favorables à l'extension des zones 30, mais à condition de laisser les grands axes à 50 ou 70 km/h. Au niveau régional, les Bruxellois sont plus opposés à la généralisation des zones 30 (39%) que les Wallons (34%) et les Flamands (26%).

Les Wallons veulent des zones 30 aménagées

Près de 6 Belges sur 10 (56%) estiment que les zones 30 sont généralement mal signalées. A Bruxelles, ils sont même 7 sur 10 à le penser (68%). Conséquence: quasi tous les conducteurs (88%) ont déjà roulé dans une zone 30 en ne le remarquant qu'après coup.

Les Belges sont globalement favorables à ce que les zones 30 soient aménagées pour obliger les conducteurs à ralentir (63%). Les Wallons (69%) sont nettement plus favorables aux aménagements routiers que les Bruxellois (51%). De tels aménagements sont d'autant plus nécessaires que 2 Belges sur 3 (64%) éprouvent des difficultés à respecter la limitation dans les zones 30. Ce sont les Bruxellois (70%) qui ont le plus de mal à s'en tenir à la règle.

Pour rappel, une mesure effectuée par l'institut Vias en 2016 a montré que 90% des conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse dans des zones 30 non aménagées. La vitesse moyenne y était d'un peu plus de 43 km/h.

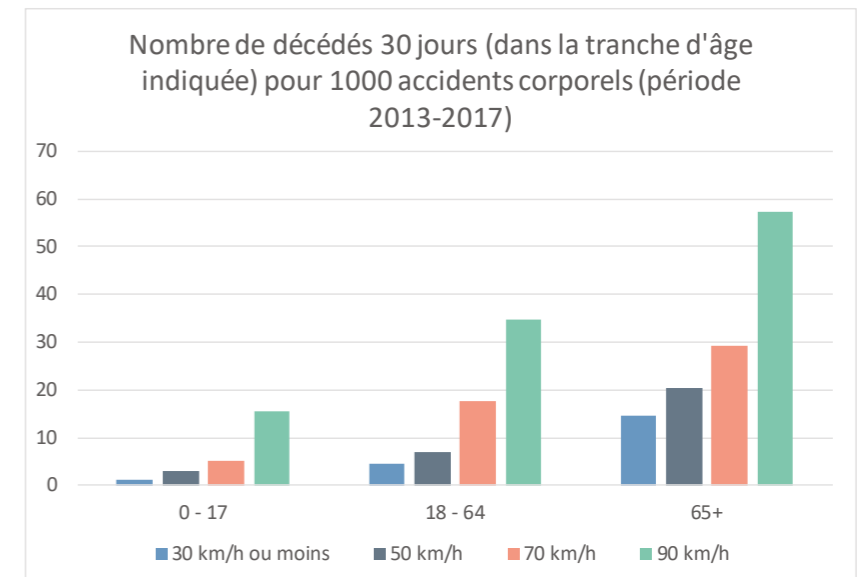
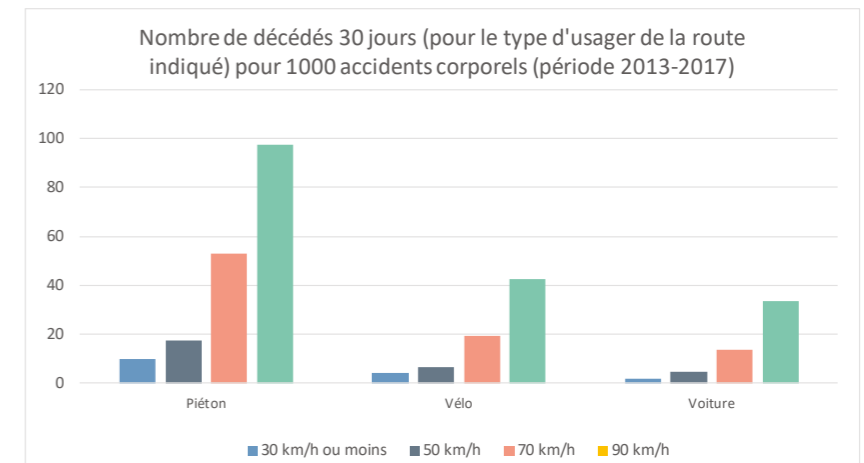
Analyse statistique

En 2017, il y a eu 2420 accidents dans des zones limitées à 30 km/h, soit 6% de tous les accidents. Par contre, on y a recensé «que» 2% des personnes tuées (12 victimes). Les accidents impliquant des piétons dans des zones 30 sont quasiment 2 fois moins mortels que dans les zones limitées à 50 km/h et 5 fois moins mortels que dans les zones à 70 km/h. En effet, on recense 10 piétons tués pour 1000 accidents en zone 30; 18 en zone 50 et 53 en zone 70.

Conclusion

Une majorité de Belges soutient la mise en zones 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les axes principaux à 50 ou 70 km/h et de prévoir des aménagements favorisant le respect de la limitation de vitesse. La mise en zone 30 des centres urbains est devenue d'autant plus inéluctable qu'elle a également des effets bénéfiques sur le cadre de vie de nos villes. Ainsi, les zones 30 ont non seulement un impact positif sur la sécurité routière, mais également sur les nuisances sonores. En diminuant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, on arrive à réduire le bruit de 3 à 4 décibels, ce qui correspond à une diminution de moitié du volume de trafic sur une voirie d'importance moyenne.

Benoît GODART



L'apaisement de la circulation en zone 30 peut se faire:

- par l'octroi systématique de la priorité aux voiries adjacentes (ex.: priorité de droite);
- par les latitudes laissées aux piétons (ex.: trottoir traversant, réduction du stationnement latéral);
- par la modification de la géométrie de la chaussée (ex. chicanes, etc.);
- par une signalisation visuelle incitative (ex.: radar pédagogique) ou coercitive (ex. ralentisseurs, feux tricolores couplés à un détecteur de vitesse);
- par l'organisation d'un plan de circulation dissuadant le transit des véhicules motorisés.



Un minibus sans chauffeur a parcouru un trajet de plus de 2 km aux abords du Lion de Waterloo

Un mois après le premier test avec une navette autonome à Han-sur-Lesse s'est tenu à Braine-l'Alleud un second test. Le minibus parcourt, à proximité du Lion de Waterloo, un trajet 5 fois plus long et technologiquement plus complexe que lors du premier test.

Des défis encore plus grands

Il y a tout juste un mois, notre pays testait pour la toute première fois une navette autonome sur la voie publique. Un minibus parcourt depuis lors un trajet de 500 m environ sans chauffeur à son bord. A compter d'aujourd'hui, une navette similaire effectuera à Braine-l'Alleud un trajet de 2,4 km, soit une distance quasiment 5 fois plus grande. Elle roulera de la butte du Lion jusqu'à la ferme de Hougoumont, lieu emblématique de la bataille de Waterloo.

Ce nouveau test est encore plus ambitieux et plus difficile techniquement que le premier en raison de la présence de virages, d'une pente assez importante sur une partie du parcours et de l'étroitesse des routes empruntées. Celles-ci sont par ailleurs fré-

quentées régulièrement par des cyclistes et des piétons, sans compter que des fermiers y circulent en tracteur pour se rendre aux champs. La navette détecte tous ces usagers et adapte ses déplacements en conséquence. Elle ralentira ou s'arrêtera en cas de risque de collision.

Les capteurs davantage utilisés à Braine-l'Alleud qu'à Han-sur-Lesse

A Han-sur-Lesse, l'intégralité de l'itinéraire était configurée à l'avance et la navette pouvait se baser sur le signal GPS pour avancer. Les capteurs Lidar, qui utilisaient les bâtiments comme éléments de référence, entraient uniquement en action en cas de problèmes avec le signal GPS. Pour ce deuxième test, la navette ne fait plus uniquement usage du signal GPS. Lorsqu'elle roule sous les arbres, elle se positionne constamment à l'aide des capteurs Lidar qui détectent des obstacles bien déterminés le long de la route. Les feuilles qui tombent sur le revêtement constituent un problème supplémentaire. Elles ne peuvent pas être détectées comme des obstacles, sinon la navette ne peut plus avancer.

Un mois de véhicules autonomes: bilan

Après un mois à Han-sur-Lesse, nous sommes en mesure de tirer un premier bilan positif. Au total, un bon millier de personnes ont pris la navette entre le parking du domaine des grottes de Han et la place communale. Six opérateurs ont assuré son bon fonctionnement. Elle a suscité par ailleurs la curiosité de toutes les personnes qui l'ont aperçue. Les questions les plus souvent posées concernaient la manière dont elle fonctionne, si elle s'arrête quand des gens passent devant et quelles sont les possibilités d'utilisation de ce genre d'engin à l'avenir.

Au niveau technique, il y a eu très peu de problèmes. Elle a croisé de nombreuses voitures sans difficulté et n'a embouti personne. Le minibus a roulé à 15 km/h en vitesse de croisière mais a fait des pointes à 18 km/h. Parfois, elle s'arrêtait même quand un sachet en plastique passait devant elle.

Pour ces tests, un opérateur se trouvait toujours à bord, il pouvait intervenir en tout temps. Il a dû reprendre les commandes en manuel à plusieurs reprises car des véhi-

cules mal garés bloquaient le passage de la navette. La technologie actuelle ne permet pas encore à la navette d'éviter elle-même les obstacles, mais la génération suivante sera à même de le faire. Elle calculera alors l'espace libre à côté de chaque obstacle et estimera si elle peut l'éviter en toute sécurité.

Après la navette autonome, place à la voiture autonome

Les navettes autonomes sont parfaitement adaptées aux campus, parcs d'attractions et pour transporter des gens du parking d'un hôpital vers son entrée. Ils peuvent également accroître la mobilité des seniors ou des personnes à mobilité réduite puisqu'ils sont aussi capables d'accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. La technologie des navettes autonomes évolue; celle des voitures autonomes également. Ainsi, plusieurs marques testent à l'étranger leurs nouveaux modèles sur la voie publique.

Confiance du citoyen

Pour les véhicules autonomes, il est indispensable que la population fasse confiance à cette technologie. Selon une enquête de l'institut Vias, plus de 4 Belges sur 10 (42%) estiment que le plus grand inconvénient des véhicules autonomes est la perte de liberté au volant. Ils veulent garder le contrôle de leur véhicule et ne pas laisser les commandes à un «ordinateur».

Le rôle des médias concernant l'adhésion sociale du citoyen en faveur des nouvelles technologies n'est pas à sous-estimer. Tout accident impliquant un véhicule autonome occupe le devant de la scène. Dans la plupart des cas, l'accident n'aurait pas non plus pu être évité par un conducteur. Des études de la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) aux Etats-Unis prévoient que le nombre d'accidents chute de 80% d'ici 2035 grâce aux voitures autonomes et connectées.

Benoit GODART

Navette sans chauffeur | Zelfrijdend pendelbusje
Fahrerloser Kleinbus | Self-driving shuttle

VIAS
institute

Braine-l'Alleud | Eigenbrakel

Mémorial 1815 ↔ Hougoumont

Vivez l'expérience, montez à bord !
Stap in en geniet van de rit!
Steigen Sie ein und genießen Sie die Fahrt!
Climb aboard and enjoy the ride!

Service gratuit | Gratis dienst | Kostenlose Fahrten | Free rides





Une personne sur 4 tuée dans un accident de la route a plus de 65 ans

Il y a 10 ans, une personne sur 6 tuée sur la route était un senior; aujourd'hui, il s'agit d'une personne sur 4. Par kilomètre parcouru, le risque d'être tué ou gravement blessé est 4 fois plus élevé pour une personne âgée que pour l'ensemble des usagers. Un tiers des accidents graves impliquant un automobiliste de plus de 65 ans est provoqué par un problème médical: infarctus, problèmes d'orientation, hypoglycémie, etc. D'ici 2050, la part des seniors dans la population aura doublé et des mesures sont donc nécessaires pour garantir leur sécurité dans le trafic.

Depuis 2008, la proportion des seniors dans les accidents explose: alors que moins d'une personne sur 6 (16%) tuée sur la route avait alors 65 ans ou plus, il s'agit à présent d'une personne sur 4 (25%). En 2017, 151 seniors ont perdu la vie à la suite d'un accident de la circulation.

Les seniors en voiture présentent un risque accru d'être tués ou gravement blessés dans un accident, surtout après 75 ans. Par kilomètre parcouru, ce risque est 4 fois plus élevé que la moyenne, soit un niveau équivalent aux jeunes conducteurs de 18 à 24 ans. Par contre, le risque de blesser grièvement quelqu'un d'autre est beaucoup plus faible pour les seniors que pour les jeunes.

Ce risque plus élevé d'être tué ou blessé dans la circulation est surtout dû à leur plus grande vulnérabilité. Leurs os se fracturent plus facilement et les blessures guérissent plus difficilement. Un tiers des accidents graves impliquant un automobiliste de plus de 65 ans est par ailleurs provoqué par un problème médical: infarctus, problèmes d'orientation, hypoglycémie, etc.

Caractéristiques des accidents avec un senior

Beaucoup de blessés dans les carrefours

Un senior sur 3 blessé dans un accident l'est

dans un carrefour (35%); pour l'ensemble de la population, il s'agit d'une personne sur 5 (20%). Ce sont surtout les carrefours avec des signaux de priorité qui posent plus de problèmes aux seniors: il faut être attentif à plusieurs usagers en même temps, bien estimer leur vitesse et réagir rapidement. De telles aptitudes ont parfois décliné et rendent ces situations potentiellement difficiles pour eux. Le fait de tourner à gauche pose un problème tout particulier, par exemple.

Les femmes davantage impliquées

Alors que pour l'ensemble des usagers, les hommes sont beaucoup plus impli-



qués dans les accidents que les femmes, cette différence est nettement plus réduite pour les seniors. Ainsi, 75% des personnes qui décèdent dans un accident sont des hommes; pour les seniors, ils ne sont que 62%. Et si on ne prend en compte que les blessés, c'est 50% d'hommes, 50% de femmes.

Cyclistes et piétons en première ligne

Chez les seniors, la proportion de piétons et de cyclistes victimes d'un accident mortel est près de 2 fois plus importante que pour tous les âges confondus. Ensemble, piétons et cyclistes représentent près de 60% des victimes décédées parmi les seniors. Cela s'explique notamment par le fait que les seniors se déplacent davantage à pied et moins en tant qu'automobilistes.

Moins d'accidents à l'heure de pointe

En semaine, le pic des accidents impliquant les seniors apparaît plus tard le matin et plus tôt l'après-midi que pour le reste de la population. En fait, ils évitent les heures de congestion du trafic en postposant leur départ le matin et en l'avançant le soir. Les seniors sont par ailleurs nettement moins impliqués dans des accidents la nuit, surtout le week-end.

Mesures à prendre

Au niveau de l'infrastructure, il est important que les aménagements soient clairs dans les carrefours (ex.: signalisation installée largement à l'avance, réglage des feux de signalisation pour le trafic qui tourne à gauche, îlots intermédiaires pour une tra-

versée en sécurité des voiries plus larges, etc.

Au niveau des véhicules, certains éléments devraient être privilégiés par les seniors lors de l'achat d'un véhicule: boîte de vitesses automatique, systèmes anticollision, systèmes de détection de l'angle mort et systèmes d'assistance temporelle (pour indiquer au conducteur qu'il reste assez de temps pour effectuer une manœuvre), etc. Il est également important de les (in)former suffisamment quant à l'utilisation de ces systèmes.

En matière d'aptitude à la conduite, les études montrent qu'une obligation de passer un examen médical à partir d'un certain âge n'améliore pas la sécurité routière. Non seulement c'est une mesure stigmatisante, mais en plus, le vieillissement est un processus personnel. Certaines personnes déclinent déjà à partir de 50 ans alors que d'autres sont en pleine forme à 75 ans. Par contre, on pourrait imaginer que le renouvellement du permis de conduire, procédure purement administrative pour le moment, soit accompagné d'une évaluation à la conduite de la part du médecin de famille. Il y aurait alors un screening tout au long de la carrière de l'automobiliste et pas seulement à un certain âge.

Conclusion

Nous vivons de plus en plus longtemps et la génération d'après-guerre, qui aujourd'hui a pris de l'âge, jouit d'une meilleure santé que n'importe quelle autre génération précédente de seniors. Entre 2017 et 2050, la part des 60 ans aura doublé. Dans la société actuelle, les seniors jouent un rôle plus actif que jamais. À cet effet, il y a lieu de leur assurer une mobilité durable et sûre. En effet, par kilomètre parcouru, leur risque d'être tués ou blessés dans un accident est 4 fois plus élevé que la moyenne, soit un niveau équivalent aux jeunes conducteurs de 18 à 24 ans. Par contre, le risque de blesser gravement quelqu'un d'autre est beaucoup plus faible pour les seniors que pour les jeunes. Bref, les seniors sont davantage en danger qu'ils ne sont dangereux.

Benoit GODART





Nouvelle campagne: «Bob = 100% sobre»

Avec la nouvelle campagne d'hiver «Bob = 100% sobre», les Régions, Assuralia, les Brasseurs Belges et l'institut Vias insistent sur la nécessité de se comporter de manière responsable sur les routes pendant les fêtes de fin d'année.

Les ambassadeurs montrent le bon exemple

Le message de la campagne Bob d'hiver, «Bob = 100% sobre», est très clair: boire et

conduire ne font pas bon ménage. Et quand on est Bob, on ne l'est pas à moitié. Ce message joue sur l'impact social grâce à des ambassadeurs fiers du bon exemple qu'ils montrent au volant. C'est ainsi que Sven Nys et Philippe Gilbert appellent, dans une vidéo online, à rouler tout le temps 100% sobre, même quand on assiste ou participe à une compétition sportive. Du côté néerlandophone, l'acteur Christophe Haddad qui a joué le rôle de Bob dans la série «Thuis» insiste aussi sur l'importance de penser au retour avant de faire une sortie culturelle.

ment dans les compétitions de cyclo-cross: le Superprestige de Zonhoven, le cyclo-cross de Namur et le tout nouveau «Brussels University Cyclocross». Outre les actions sur le terrain, le message de la campagne sera aussi diffusé grâce à un spot radio et aux affiches le long des (auto)routes et sur les bus. Cet hiver, 840.000 porte-clés Bob seront par ailleurs disponibles pour les conducteurs dont le test s'avérera négatif.

www.bob.be

Benoit GODART

A l'instar de l'an dernier, la «bande à Bob» sera de sortie cet hiver et se rendra notam-

En 2017, 4210 accidents avec tués ou blessés ont impliqué au moins un conducteur sous l'influence de l'alcool, soit 1 accident toutes les 2 heures. Ce nombre diminue petit à petit mais très lentement. Le problème dans notre pays est lié à la norme sociale: trop souvent encore, le Belge n'ose rien dire en présence d'une personne sous l'influence de l'alcool, qui va prendre la route. Pour contribuer à ce changement de mentalité, les campagnes Bob restent plus que jamais indispensables. Le slogan de cette année est explicite: «Bob = 100% sobre».

le week-end (12%) et 1 sur 25 en semaine (4%).

On note aussi quelques différences entre les Régions: en Wallonie, 13% des accidents impliquent un conducteur alcoolisé, contre 8% en Flandre et 7% à Bruxelles. Même entre les provinces, il y a de très nettes différences. Ainsi, dans la province de Namur, 16% des accidents impliquent un conducteur sous l'influence de l'alcool. C'est 2,5 fois plus que dans la province d'Anvers par exemple (6%)!

1,7 ‰, le taux moyen des conducteurs impliqués dans un accident

Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias, l'alcoolémie moyenne des conducteurs impliqués dans un accident tourne autour de 1,7 ‰, soit plus de 3 fois la limite légale. Le plus étonnant est que ce taux est quasiment le même à toute heure de la journée. En d'autres termes, il y a évidemment plus d'accidents dus à l'alcool la nuit, mais l'alcoolémie moyenne des conducteurs impliqués dans les accidents n'est pas plus élevée à 2h du matin qu'à 2h de l'après-midi par exemple.

Autre constat interpellant: le nombre d'accidents dus à l'alcool est le plus important les nuits de week-end, mais on voit déjà une différence dès... le mercredi soir! Ainsi, le lundi et le mardi, le nombre d'accidents dus à l'alcool est le plus important entre 17h et 21h. A partir du mercredi, ce pic d'accidents s'étend déjà sur une période plus longue:

entre 17h et 23h. Le jeudi, il s'étend même jusqu'à 3h du matin! Bref, certaines personnes sortent et font la fête en semaine également, pensant peut-être que le risque de se faire contrôler est moins élevé.

Un problème de mentalité en Belgique

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 récente enquête européenne de la fondation Vinci. 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%). C'est également 2 fois plus qu'en Suède par exemple.

Du coup, les Belges reprennent en moyenne 2 fois plus souvent le volant avec une alcoolémie au-dessus de la limite que les Européens (23% contre 10% en moyenne). Ce comportement déficient en matière d'alcool au volant se traduit directement sur la route: environ 1 Belge sur 12 (8%) a eu ou a failli avoir un accident à cause d'une consommation excessive d'alcool! C'est 2 fois plus que les Anglais par exemple (4%).

Problématique de l'alcool au volant

1 accident toutes les 2 heures en moyenne

En 2017, 4210 accidents avec tués ou blessés ont impliqué au moins un conducteur sous l'influence de l'alcool, ce qui représente 1 accident environ toutes les deux heures. Ce nombre diminue d'année en année mais de manière modérée (-2% par rapport à 2016; -7% par rapport à 2012).

Les nuits de week-end, quasiment 1 accident sur 2 (43%) implique un conducteur sous l'influence de l'alcool; les nuits de semaine, il s'agit d'1 accident sur 3 (32%). Mais l'alcool est également présent dans les accidents en journée: environ 1 sur 8





L'analyse des quasi-accidents... un plus pour la sécurité routière!

L'analyse vidéo des quasi-accidents procure des avantages considérables en termes de sécurité routière. Un logiciel spécialisé nous permet d'identifier les risques avant que des accidents ne surviennent.

Nous avons montré dans une récente étude que l'analyse d'images de «quasi-accidents» au moyen d'un logiciel d'analyse vidéo spécialisé nous aide à repérer rapidement et

précisément les risques au niveau de la sécurité et donc à prendre des mesures en conséquence. Nous pouvons ainsi réagir avant de déplorer des victimes de la route.

Cette approche est somme toute logique. Dans l'aviation, on n'attend pas non plus qu'un avion se crashe pour agir. Dès qu'un quasi-accident survient, on l'analyse dans les moindres détails et on examine comment éviter que cela ne se reproduise à l'avenir. Mieux vaut prévenir que guérir.



À l'aide d'un logiciel d'analyse vidéo, nous sommes capables, depuis peu, de repérer et d'analyser efficacement les quasi-accidents.

Données d'accidents classiques: too little, too late

D'ordinaire, nous étudions la sécurité routière par le biais de données relatives aux accidents de la route. Cette approche est cynique dans le sens où il faut attendre qu'il y ait des victimes avant de pouvoir agir. Et il faut attendre plusieurs accidents en un même endroit pour que l'on sache que ce lieu est dangereux. Ce n'est qu'alors que nous étudions comment améliorer la sécurité.

Nous savons aussi que tous les accidents ne sont pas repris dans les statistiques – c'est ce qu'on appelle le sous-enregistrement. C'est comme s'il ne s'était rien passé. Les données d'accidents donnent donc une image incomplète, voire tronquée de la réalité du terrain. Nous savons en effet que certains types d'accident, tels que les accidents impliquant des cyclistes, passent plus souvent inaperçus que d'autres.

Nous disposons uniquement d'informations générales et brutes concernant les accidents enregistrés. Ça ne suffit souvent pas à comprendre précisément comment l'accident est survenu. Et ça ne nous permet pas non plus de savoir ce qu'il convient de faire afin d'éviter de tels accidents.

Les quasi-accidents nous permettent de mieux cerner la sécurité routière car il ne faut pas attendre des années que les données soient assez nombreuses. Et comme

nous pouvons analyser les quasi-accidents en détails sur images, nous comprenons beaucoup mieux comment ces situations dangereuses sont apparues, sans parler des types d'accident qui sont passés sous silence.

Dès lors, les analyses des quasi-accidents constituent un outil de diagnostic particulièrement approprié pour identifier rapidement et précisément les risques qui se présentent dans un endroit spécifique, à un carrefour par exemple. Cette technique d'évaluation pointue est un outil indispensable pour l'aménagement d'une nouvelle infrastructure et pour la mise sur pied de projets pilotes dans ce domaine.

Revoir les projets de directives bandes bus mixtes

Une récente étude relative à la sécurité des cyclistes sur les bandes bus mixtes illustre parfaitement les possibilités d'application offertes par cette technologie. Il s'agit de bandes bus que peuvent également emprunter les cyclistes. Via des analyses de quasi-accidents, nous avons constaté que ces bandes bus n'étaient pas bénéfiques pour la sécurité des cyclistes. Outre les dangereuses manœuvres de dépassement, le fait que le bus roule derrière les cyclistes n'est pas sans danger non plus. Il arrive fréquemment que le chauffeur de bus colle le cycliste, ce qui peut le déranger et mettre sa sécurité en péril.

Une conclusion surprenante était que les projets de directives flamands ne semblaient pas présenter de résultats favorables pour ces bandes bus. Les projets de directives indiquent que les bandes bus mixtes doivent être suffisamment étroites (moins de 3,50m de large), pour qu'un bus ne puisse pas dépasser un cycliste sans quitter la bande. Si la bande bus est plus large (largeur entre 3,50m et 4,50m), un bus pourrait se faufiler dangereusement pour dépasser un cycliste. En théorie du moins.

Il ressort des observations que les cyclistes ne se sentent pas à leur aise avec un bus derrière eux. Ils veulent que le bus dans leur

L'analyse vidéo montre les risques pour la sécurité des cyclistes circulant sur des bandes bus mixtes: dangereuses manœuvres de dépassement et le fait de suivre le cycliste de trop près.



dos eux les dépasse. C'est pourquoi ils se placent contre le bord de la route pour que les bus puissent les doubler même sur des bandes bus très étroites. Et ceci a donné lieu à des situations plus dangereuses sur les bandes bus étroites (prescrites) que sur des bandes bus plus larges.

Des bandes bus de ce genre sont aménagées dans de nombreux pays pour faire face à certaines situations, généralement lorsqu'il manque de place pour aménager à la fois une bande bus et une piste cyclable. On en compte une dizaine en Flandre. Mais au niveau mondial, il n'existe aucune étude concernant la sécurité sur ces bandes bus. En raison du peu d'endroits où l'on en trouve et donc du faible nombre d'accidents, nous ignorions si ces bandes bus étaient propices à la sécurité des cyclistes et nous ne savions pas non plus comment les agencer au mieux. Et voilà précisément ce que nous voulons savoir avant qu'on en aménage (éventuellement) partout ...

Pour en savoir plus sur le sujet en procédant à des analyses d'accidents, nous devrions aménager des dizaines de bandes bus, ce qui est très onéreux. Mais pour cela, nous devrions aussi accepter des dizaines de victimes de la route, et ça c'est inenvisageable!

Mesurer objectivement les quasi-accidents sur la base d'images vidéo

Pour cette étude, nous nous sommes inspirés de l'étude réalisée par l'université de Lund en Suède. La Suède fait partie des meilleurs élèves en matière de sécurité routière. Chaque année en Belgique, l'on déplore plus de 600 victimes de la route. En Suède, qui compte presque autant d'habitants, l'on en dénombre 250 environ.

Dans les années 70 et 80, des chercheurs suédois ont effectué des expériences à l'université de Lund en recourant à des méthodes pour détecter et analyser des quasi-accidents de manière objective. A l'époque, cela se passait encore avec des observateurs sur le terrain. Comme ces observations de terrain étaient très chronophages et parfois aussi non fiables, la méthode n'a jamais vraiment percé.

Mais grâce aux récentes évolutions survenues dans le domaine de l'analyse vidéo, la détection et l'analyse des quasi-accidents ont gagné en efficacité et en fiabilité. Nous utilisons pour ce faire un logiciel spécialisé avec lequel nous réalisons des mesures extrêmement précises du mouvement des

usagers sur les images vidéo.

Nous avons collaboré avec les chercheurs suédois dans le but d'appliquer les analyses vidéo pour la première fois en Belgique et d'améliorer les méthodes existantes. Nous avons ainsi combiné l'analyse de quasi-accidents en nous concentrant fortement sur les mesures du comportement des usagers. Cette technique offre la possibilité de voir comment se passe précisément la rencontre entre deux usagers de la route, quelle position latérale un usager peut occuper sur la route et quelle vitesse il pratique. Nous pouvons en effet en apprendre beaucoup sur un comportement normal dans la circulation.

Les quasi-accidents en guise de boules de cristal

Les quasi-accidents surviennent pour ainsi dire mille fois plus souvent que de vrais accidents. En revanche, les comportements et situations amenant des quasi-accidents sont très similaires à celles et ceux entraînant de vrais accidents. En visionnant les quasi-accidents, nous contemplons en quelque sorte une boule de cristal qui nous montre comment les accidents surviendront dans le futur. Plus la peine donc d'attendre que des accidents se produisent pour être en mesure de les éviter.

Tim DE CEUNYNCK

En savoir plus

Si vous avez des questions ou des remarques, vous pouvez prendre contact avec l'auteur de cet article en envoyant un mail à tim.deceunynck@vias.be.

Cet article est dérivé de la thèse de doctorat suivante: De Ceunynck, T. (2017). Defining and applying surrogate safety measures and behavioural indicators through site-based observations. Doctoraatsproefschrift, Universiteit de Hasselt, Belgique, & Universiteit de Lund, Suède. ISBN 9789089130587.

Référence de l'étude sur les bandes bis (l'étude est également reprise dans la thèse de doctorat): De Ceunynck, T., Dorleman, B., Daniels, S., Lareshyn, A., Brijs, T., Hermans, E., & Wets, G. (2017). Sharing is (s)caring? Interactions between buses and bicyclists on bus lanes shared with bicyclists. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46(B), pp. 301-315.



