

Taxe kilométrique: avantages et inconvénients

*Files dues à la curiosité: un
problème croissant*

*L'éthylotest antidémarrage
de plus en plus répandu*

*Le point sur les dernières
nouveauités du code de la
route*



Télétravail ?

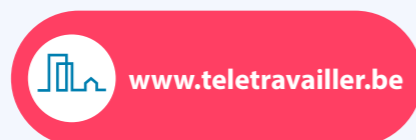
Vous êtes intéressé par le travail à domicile ou le télétravail ? Il y a tant d'informations sur la Toile que vous ne vous y retrouvez plus. Que devez-vous vraiment savoir si vous voulez, en tant qu'employeur, définir une politique de télétravail ?

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

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

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

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



CONTENU

4.

BRÈVES

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

8.

COMPORTEMENT

8. Après chaque accident grave qui se produit sur une autoroute, on assiste à la formation de files de curieux. Pourquoi les automobilistes réagissent-ils ainsi ?

10. L'institut Vias a analysé les statistiques d'accidents de la route les jours des matches que les Diables Rouges ont disputés à la dernière coupe du monde.

12.

LÉGISLATION

Le début de l'été a coïncidé avec l'entrée en vigueur de plusieurs modifications du code de la route. En voici un résumé.

14.

USAGERS

14. Alors que le nombre d'accidents corporels a baissé de 19% ces dix dernières années, le nombre d'accidents impliquant des usagers de plus de 65 ans a augmenté de 3% seulement. Quelques explications.

16. Plus de 4 enfants sur 10 impliqués dans un accident corporel le sont sur le chemin de l'école. Quelques conseils ne sont donc pas superflus.

18.

EQUIPEMENT

Depuis le 1^{er} juillet 2018, la réglementation est plus stricte et il arrive dans certains cas que le juge impose l'installation d'un éthylotest antidémarrage.

20.

VÉHICULES

Dans le cadre de l'appel à projets «Smart Road Safety» de la Région bruxelloise, l'institut Vias, AloAlto et Lime ont lancé l'étude «Safer Cities».

21.

STATISTIQUES

Après 7 années de baisse consécutives, le nombre de tués sur les routes est de nouveau en hausse.

24.

NOUVELLES TECHNOLOGIES

Dans le cadre du salon « Smart City Wallonia, deux navettes sans chauffeur de deux fabricants différents ont circulé, pour la toute première fois, sur un même parcours.

26.

USAGERS

26. Pour promouvoir le télétravail, la Journée Nationale du Télétravail a été organisée le 19 septembre.

28. On a beaucoup parlé de la taxe kilométrique mais quels sont les objectifs poursuivis et quels sont les arguments pour et contre son introduction en Belgique ?

COLOPHON

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

Rédaction: Stijn Daniels, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Philip Temmerman, 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



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

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.

Détecteur d'angle mort pour les vélos et les camions

Le dispositif «SofAlert», qui avertit les cyclistes et les camionneurs via un signal sonore d'un risque d'angle mort, est en cours de test à Bruxelles. Le lancement, prévu normalement avant l'été mais reporté en raisons de retard de production, a été officialisé à la mi-septembre par la ministre bruxelloise de la Mobilité et la Sécurité routière. Le dispositif a été développé par Detectin Traffic. Un appareil installé sur le guidon du vélo, doté d'un capteur de son et de distance, détecte les véhicules se situant à moins d'un mètre et demi. L'alarme émet un bip lorsque cette limite est dépassée. Un appareil destiné aux camions est également en phase de développement. Une centaine de cyclistes se sont inscrits auprès du développeur pour participer au projet-pilote. SofAlert a été développé pendant deux ans et est testé désormais pour la première fois à grande échelle dans le trafic bruxellois. Si les quatre semaines de tests se passent bien et que de nouveaux investisseurs sont trouvés, le projet pourrait officiellement voir le jour sur le marché en septembre 2020.



Les pick-up particulièrement dangereux pour les usagers faibles

Une analyse statistique réalisée par l'institut Vias révèle une réelle dangerosité des véhicules de type pick-up pour les usagers



faibles en cas d'accident avec ce genre de véhicule. Pour cette analyse, 4 catégories de véhicules ont été établies. La première est la classe économique (Renault Clio, Peugeot 207, 208, Citroën C3, Opel Corsa, etc.). La deuxième est la classe moyenne compacte (Audi A3, BMW 1, Ford Focus, Opel Astra, Golf, Volvo V40, etc.). La troisième catégorie se nomme "les multipurpose" (Citroën C4 Picasso, Opel Meriva, Toyota Verso, etc.). La quatrième correspond aux SUV (Peugeot 2008, 3008 et 5008, BMW X1 et X3, Dacia Duster). Et enfin, la dernière reprend les pick-up (Nissan Navaran, Toyota Hilux, Ford Ranger, etc.).

L'analyse montre clairement que les pick-up provoquent sont les véhicules les plus dangereux pour les usagers faibles. Ainsi, sur 1.000 accidents avec un piéton ou un deux-roues, 168 accidents ont causé des blessures graves ou un décès contre 121 pour les SUV et les véhicules utilitaires. Arrivent ensuite les classes moyennes compactes et les économiques, toutes deux avec 119 accidents. Ce sont également les pick-up qui arrivent en tête du classement pour le nombre d'accidents sans usager faible ayant causé des tués ou des blessés graves. Ce type de véhicules est impliqué dans 118 accidents du genre. Suivent la classe moyenne compacte (105), les « multipurpose » (97), la classe économique (97) et les SUV (96).

France : téléphone au volant, plus de permis

En France, un article de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) est en passe d'être adopté. Cet article, qui s'attaque aux conduites à risques au volant, permet la suspension du permis de conduire en cas d'infraction commise en même temps que l'usage de son téléphone portable. Mordre une ligne blanche ou griller un stop à cause d'un appel urgent exposera ainsi les conducteurs au retrait provisoire de leur permis. En accablant les conducteurs accros à leur portable, le gouvernement entend convaincre ceux que la contravention n'effraie pas. Une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident, affirme l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Pour le moment, la suspension de permis n'est réservée qu'aux cas de conduite en état d'ivresse, d'usage de stupéfiants et d'excès de vitesse supérieur à 40 km/h. Un conducteur qui utilise son téléphone ou des écouteurs au volant encourt une amende forfaitaire de 135 euros et un retrait de trois points du permis de conduire. En cas de cumul des infractions, les sanctions s'additionnent. « Cela va aider les automobilistes à réaliser que, sans leur téléphone, ils n'auraient sans doute pas commis l'infraction », estime Anne Lavaud,

déléguée générale de l'association Prévention routière. Si elle espère que les forces de l'ordre feront preuve de pédagogie en bord de route, elle voudrait aller plus loin en insistant sur ce point pendant la formation des jeunes conducteurs.



10 millions de Car Pass

Le dix millionième Car-Pass a été délivré à la mi-octobre à Zemst (Brabant flamand). Ce système a permis de faire passer la fraude au compteur kilométrique sur les véhicules d'occasion de 10% à 0,2%, selon les données de l'asbl Car-Pass, qui gère le système. La Belgique est, avec les Pays-Bas, le seul pays européen à disposer d'un tel dispositif de lutte contre la fraude sur le marché des véhicules d'occasion. Le premier Car-Pass a été délivré le 1^{er} décembre 2006. Depuis, près de 225 millions de kilomètres pour près de 23 millions de véhicules ont été enregistrés. L'année dernière, plus de 819.000 Car-Pass ont été délivrés et une fraude n'a été détectée que dans 1.648 cas. Avant le Car-Pass, on faisait un peu n'importe quoi dans le secteur automobile», a rappelé François Bellot, Ministre de la Mobilité. «Aujourd'hui, nous disposons d'une garantie tant sur la valeur du bien que sur sa sécurité. Des informations sur les émissions de CO2 ou encore sur les normes Euro ont été ajoutées. A l'avenir, le Car-Pass pourrait contenir des informations sur les composants électroniques, sur l'ordinateur de bord...». La Belgique a appelé à élargir la mesure au niveau européen et lance un appel en ce sens au futur Commissaire européen en charge de la Protection des consommateurs, le Belge Didier Reynders. Ce point n'est pas du luxe, étant donné que la part de marché des véhicules d'occasion importés a doublé sur quelques années. Aujourd'hui, elle s'élève à 12 %.

France : les radars vont détecter les véhicules non-assurés

Partout en France, les forces de l'ordre disposent dorénavant d'une nouvelle arme contre les automobilistes roulant sans assurance: le fichier des véhicules assurés, faisant « parler » les plaques d'immatriculation. Par une simple lecture de cette plaque lors d'un contrôle routier ou d'une verbalisation par radar automatique, policiers et gendarmes peuvent savoir si tel ou tel véhicule est assuré ou non. En effet, le fichier contient les informations relatives aux contrats d'assurance souscrits par les particuliers: immatriculation du véhicule, nom de l'assureur, numéro du contrat avec sa période de validité... Testé d'abord à Paris et en région parisienne, ce fichier est désormais étendu à l'ensemble de l'Hexagone, « après un travail de vérification de sa fiabilité », explique la Délégation interministérielle à la sécurité routière.

En cas d'interception d'un conducteur par les gendarmes ou les policiers, le fichier permet de vérifier immédiatement l'assurance ou la non-assurance du véhicule. Si un véhicule est flashé par un radar automatique pour une infraction d'excès de vitesse ou de franchissement de feu, et qu'un avis de contravention est envoyé à son propriétaire après les vérifications d'usage, le fichier est systématiquement consulté aussi. Les fausses vignettes ne passent donc plus inaperçues, ni même l'argument maintes fois utilisé d'une attestation en cours de renouvellement... Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, la France est aujourd'hui la championne d'Europe des véhicules non-assurés. De 700.000 à 800.000 automobilistes conduiraient sans assurance actuellement. Certains sont négligents, d'autres de véritables délinquants de la route roulant même parfois sans permis. En 2018, en France, 30.873 personnes ont été impliquées dans des accidents causés par des conducteurs non couverts par une assurance. Un chiffre en hausse de 12% en cinq ans. 9.627 victimes ont été blessées et 109 ont perdu la vie. Ces automobilistes non-assurés sont, quant à eux, généralement condamnés à rembourser des

sommes astronomiques aux victimes. Ce sont majoritairement des hommes de moins de trente ans. Ils sont sans emploi pour 31% d'entre eux, ouvriers pour 20%. Les 50% restants se répartissent dans les autres catégories socioprofessionnelles. Le défaut d'assurance pourra être puni d'une amende forfaitaire de 500 € (minorée à 400 € pour un règlement dans les 15 jours ou majorée à 1.000 € au bout de 45 jours), lors de la première constatation de l'infraction. En cas de récidive, la réponse pénale sera plus sévère, puisque la procédure sera orientée vers un tribunal. Sa décision sera inscrite au casier judiciaire. Commis en état de récidive, le délit de conduite sans assurance est puni d'une peine d'amende pouvant aller jusqu'à 7.500 €, assortie de peines complémentaires telles que l'annulation du permis de conduire avec interdiction de le repasser, et la confiscation du véhicule.

12^e marathon contre la vitesse

Le mardi 8 octobre dernier, la Police Fédérale a organisé, en collaboration avec la Police Locale, un marathon de contrôle vitesse. 1.200.778 véhicules ont été contrôlés par 133 zones de police et la Police Fédérale de la route. Lors de cette douzième édition, 2,55 % des personnes contrôlées (soit 30.604 conducteurs) étaient en excès de vitesse et 181 permis ont été retirés. En comparaison avec l'édition précédente, 2,71% (soit 29.450 conducteurs) des conducteurs roulaient trop vite et 65 permis de conduire avaient été retirés. Les résultats sont donc mitigés car un trop grand nombre de conducteurs continue à ignorer les limitations alors que la vitesse excessive demeure l'une des causes principales d'accidents mortels sur nos routes. A travers ce type d'action régulière annoncée au préalable, la police espère contribuer à long terme au changement de mentalité des conducteurs récalcitrants. L'objectif est de rendre nos routes plus sûres et ainsi réduire le nombre de personnes tuées sur nos routes. Une analyse effectuée par l'Institut Vias montre qu'on a enregistré une baisse de 20 % des accidents graves lors des marathons « vitesse » des années précédentes. De même, la vitesse moyenne a baissé de 3 à 7 % lors de la 10^e

édition. C'est un gain important lorsque l'on sait qu'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 %.



Pays-Bas : deux fois plus d'accidents en 5 ans

Tristes constats aux Pays-Bas. Le nombre d'accidents de la route a doublé en cinq ans et le nombre de personnes tuées dans la circulation a augmenté de 28 % depuis 2014. Outre les excès de vitesse et l'utilisation d'appareils électroniques au volant, qui expliquent cette recrudescence, la police néerlandaise a aussi sa part de responsabilité pour être trop « coulante ». Depuis des directives mises en place voici plusieurs années, la surveillance des infractions au Code de la route ne fait en effet plus partie des priorités de la police nationale des Pays-Bas. La consigne en vigueur préconise désormais de surveiller avant tout les routes pour traquer des criminels recherchés ou des conduc-

teurs ayant un arriéré colossal d'amendes ou d'impôts. La généralisation des radars a par ailleurs influé sur le comportement des policiers vis-à-vis des écarts de conduite proprement dits. « Des contrôles physiques de la police sur les routes sont absolument indispensables pour enrayer la hausse des accidents, mais ce n'est plus une priorité depuis longtemps », s'insurge Peter van der Knaap de la fondation SWOV en charge de l'étude scientifique de la Sécurité routière. Les chiffres du dernier rapport de cette fondation illustrent cette situation. Le nombre de contrôles effectués par la police sur les routes n'a pas dépassé 20.000 interceptions en 2017, contre cinq fois plus en 2006 (100.000). Ce nombre se révèle toutefois en deçà de l'objectif fixé par les services de police de procéder à 30.500 vérifications d'automobilistes par an au titre d'infractions au Code de la route ou pour conduite dangereuse. Pour autant, l'inattention au volant, due entre autres à l'usage du téléphone en voiture, demeure parmi les principales causes de la hausse des carambolages et des pertes de contrôle contre des obstacles. L'alcool et les drogues sont, eux aussi, à l'origine d'un grand nombre d'accidents. Face au fléau technologique du téléphone en voiture, la police vient d'annoncer un renforcement de son dispositif de contrôle. Des caméras « intelligentes » vont d'ici peu être installées sur le réseau routier. Ces nouveaux appareils du dernier cri technologique en matière d'intelligence artificielle vont pouvoir détecter l'usage de smartphones à l'intérieur des automobiles et photographier les contrevenants.



Pourquoi y a-t-il plus de bouchons quand il pleut ?

En ce qui concerne la conduite sur autoroute, le problème est relativement facile à cerner si l'on tient compte de trois paramètres: la vitesse, l'espace et la psychologie du conducteur. La pluie incite à ralentir parce que la visibilité diminue et que les risques de perdre le contrôle du véhicule augmentent. La longueur et la largeur d'une autoroute étant constantes, son débit est plus faible. La probabilité qu'un bouchon se forme est donc plus grande, d'autant que le risque qu'un accident se produise est également plus important. Et lorsqu'un bouchon se forme, la prudence forcée des conducteurs fait que l'espace entre chaque voiture est plus grand que par temps sec. Pour un même nombre de voitures, les bouchons sont donc plus nombreux, plus longs et mettent plus de temps à se résorber.

Pour ce qui est de la ville, le même raisonnement est certes valable, mais à un degré moindre. En effet, la visibilité ne change guère, le risque de glisser est faible, le danger encouru moins sérieux. Pourquoi, dès lors, les encombrements paraissent-ils si fréquents en ville par temps de pluie ? Eh bien, parce que les gens n'ont pas envie de se mouiller et prennent plus leur voiture que par beau temps !



Excès de vitesse : la verbalisation possible même sans radar

A Bruxelles, certaines zones de police ont décidé d'appliquer à la lettre l'art. 10.1 du code de la route. Celui-ci stipule que « tout conducteur doit régler sa vitesse dans la

mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule ; sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation ». Il est donc parfaitement possible de pénaliser une personne qui roule trop vite même si elle n'est pas flashée. Idem si des agents, par exemple à vélo, estiment que l'automobiliste ne s'adapte pas aux conditions météo ou à la densité de la circulation. L'amende ne dépend alors pas de la vitesse mais est fixe : 116 euros pour tout le monde !



2 millions de P-V pour excès de vitesse au 1^{er} semestre

Au cours du 1^{er} semestre 2019, on a franchi le cap des 2 millions d'excès de vitesse, selon les chiffres du rapport de la police fédérale. Cela n'était jamais arrivé.

Quelque 2.066.930 P-V ont ainsi été distribués contre 1.927.763 un an plus tôt à la même période. La majeure partie des infractions a été constatée en Flandre, avec 1.494.324 (+7,7 %) dont près d'un tiers rien que dans la province d'Anvers (419.696). En Région bruxelloise, la hausse enregistrée en 2019 est assez nette, pour un nombre total de 142.226 excès de vitesse. En Wallonie, c'est plutôt le statu quo (+0,7 %), à savoir 430.375 P-V contre 427.315 un an plus tôt. Au sud du pays, c'est dans le Hainaut que les conducteurs adeptes de la vitesse sont le plus sanctionnés (123.627 amendes). Un résultat somme toute logique car il a la population la plus importante (1,3 million). Avec moins de 500.000 habitants, la pro-

vince de Namur arrive deuxième (121.048 infractions). Liège, qui pourtant compte 1,1 million d'habitants, ne comptabilise que 95.065 verbalisations.



Le passage à l'heure d'hiver, début d'une période à risque

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 66%. Non seulement il y a plus d'accidents mais ils sont aussi 2 x plus graves. Ainsi, on enregistre 15 piétons tués par 1.000 accidents en octobre, contre 31 tués par 1.000 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.

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



Source : Tous à pied

Les files dues à la curiosité à l'origine de 15% des bouchons

Après chaque accident grave qui se produit sur une autoroute, on assiste à la formation de files de curieux. Certains ralentissent même pour filmer, ce qui est évidemment interdit et allonge encore plus les bouchons. Ce comportement peut paraître bizarre dans l'absolu, mais beaucoup le trouvent normal lorsqu'ils se trouvent dans cette situation. Quelles en sont les conséquences? Et pourquoi les automobilistes réagissent-ils ainsi?

Accidents

Un accident, des gyrophares de toutes les couleurs, des gens de l'autre côté de l'autoroute attirent immédiatement l'attention: il doit y avoir un danger et la vigilance s'impose. La plupart des conducteurs ralentissent spontanément. Mais plus ils sont captivés, plus ils ralentissent et moins ils sont attentifs au trafic. Ces ralentissements créent des bouchons, qui constituent un risque d'autant plus important qu'ils surviennent de manière soudaine et imprévisible. D'après une étude américaine, 16% des accidents sur autoroute sont causés par des files de curieux.

26 km d'embouteillages par jour

La curiosité provoque de nombreux embouteillages. Aux Pays-Bas, elle serait à l'origine d'environ 15% des bouchons. Une extrapolation de ce chiffre à la Belgique est tout à fait plausible dans la mesure où nous souffrons même davantage des bouchons que nos voisins néerlandais. Or en Belgique, les congestions « classiques » sont comprises entre 100 et 250 km. Si l'on prend une moyenne de 175 km de bouchons aux heures de pointe, cela voudrait donc dire que chaque jour, environ 26 km de bouchons sont dus à la curiosité.

Un milliard au bout d'une année

Mais ceux-ci ont aussi un coût économique. Au bout d'un an, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), estime que cela équivaut à 1 à 2% de notre PIB (produit intérieur brut). La marge est plutôt large, mais cela n'en est pas moins considérable : selon INRIX, le leader mondial des services d'info-traffic et d'aide à la conduite connectée, on devrait atteindre 8 milliards d'euros en 2025 à cause de nos congestions (par an).

Donc, en se basant sur l'estimation néer-

landaise, on peut estimer grosso modo que les embouteillages dus à la curiosité nous coutent environ 1 milliard € par an (15% de 8 milliards), perdu en carburant, en usure de voiture, en travail non fait...

Services de secours

Les services de secours aussi font les frais des embouteillages dus à la curiosité. D'après une enquête de la Croix Rouge allemande, les files de curieux retardent d'environ cinq minutes les interventions sur autoroute et ce, dans 80% des cas. Un retard qui peut avoir des conséquences fatales.

Reconnaître les dangers...

Un conducteur doit scruter son environnement en permanence et être capable de reconnaître rapidement les dangers potentiels. Des gyrophares et des personnes sur la route peuvent indiquer un risque immédiat, il est donc normal (et nécessaire) d'y prêter attention.

... mais sans s'y attarder

Cette situation devient problématique quand l'accident - surtout s'il se produit de l'autre côté de la berme centrale - retient l'atten-

tion trop longtemps. Idéalement, le conducteur devrait comprendre rapidement que le danger ne le menace pas et poursuivre son chemin, c'est-à-dire ne pas ralentir (ou en tout cas pas trop longtemps), recentrer son attention sur sa route et continuer.

Penchant naturel

L'être humain n'est pas un être rationnel. Ce penchant naturel à regarder ce qui s'est passé est alimenté par deux facteurs principaux. D'une part, l'être humain est curieux de nature et aime savoir ce qui se passe. D'autre part, comme son cerveau l'incite à tirer des leçons des dangers qui se présentent, l'observation lui est nécessaire. Ces deux facteurs, qui ne sont d'aucune utilité dans le cas d'un accident survenu de l'autre côté de la berme centrale, sont en outre bien énergivores. En effet, une étude réalisée aux États-Unis au moyen d'oculomètres révèle que le regard des automobilistes se focalise sur le lieu de l'accident pendant 12 secondes. Ces 12 secondes d'inattention potentielle peuvent avoir de lourdes conséquences.

Filmer

Ces dernières années, les automobilistes sont de plus en plus nombreux à photographier ou filmer un accident.

Pourquoi?

Cette tendance est en partie liée à l'utilisation massive des smartphones, qui permettent de filmer et de photographier très facilement. Les images captées sont ensuite partagées avec amis et connaissances, sur des plateformes publiques ou non. C'est comme si l'on voulait fournir des preuves d'une expérience vécue: les images valent mieux que les mots. C'est aussi une sorte de surenchère: c'est à qui publiera les photos les plus spectaculaires, si possible prises soi-même (même si ce n'est qu'en tant que spectateur).

On commence par de petites vidéos amateurs d'incidents impliquant des membres de la famille ou des amis et on en arrive à filmer des catastrophes majeures.

Certains médias encouragent ces comportements en demandant explicitement des

images aux témoins, parfois contre paiement. Même si beaucoup prétendent agir par sollicitude, ils sont le plus souvent en quête de reconnaissance.

Quid de la confidentialité?

Les personnes qui filment ce genre d'événements doivent réaliser qu'elles portent

atteinte à la vie privée d'autrui, surtout si elles publient ces photos sur Facebook, Instagram ou d'autres médias sociaux. La police de Bavière l'a exprimé ainsi sur son site: "Qu'est-ce que cela vous ferait d'apprendre le décès d'un parent ou d'un ami proche sur les réseaux sociaux?"



Comment éviter les files dus à la curiosité ?

Écrans anti-curieux

Une résolution préconisant l'utilisation d'« écrans anti-curieux » a été adoptée en Flandre en juin 2013. Ces écrans à hauteur d'homme peuvent être installés rapidement autour de la scène d'un accident pour éviter le voyeurisme. Les automobilistes remarquent ces écrans mais ne sont distraits qu'un bref instant, ce qui n'entraîne tout au plus qu'un léger ralentissement ou des incidents mineurs. L'étude ayant recouru aux oculomètres a en effet révélé que si des écrans anti-curieux sont placés, la distraction visuelle n'est que de 4 secondes (au lieu de 12). Leur présence réduit donc fortement les risques de bouchons liés au voyeurisme et par conséquent aussi les accidents. L'impact positif de ces écrans sur la fluidité du trafic a été démontré depuis longtemps au Royaume-Uni.

L'installation d'un écran anti-curieux est une tâche supplémentaire qui prend plus ou moins du temps selon le système utilisé. Il faudra donc à chaque fois se demander si cela en vaut la peine. Une solution structurelle écologique et tout aussi efficace consiste à prévoir une berme centrale large équipée d'un écran fixe ou pourvue d'une rangée d'arbustes ou d'arbres.

Confrontation

La presse rapporte qu'un agent de police allemand a récemment opté pour une technique de confrontation afin de faire comprendre à un automobiliste qui prenait des photos que son comportement était inapproprié et scandaleux: il l'a emmené sur les lieux de l'accident. Cette technique de confrontation est efficace pour l'intéressé, mais ne peut pas être utilisée en toutes circonstances. En revanche, diffuser régulièrement ce genre de confrontations dans les médias pourrait faire réfléchir les automobilistes. En définitive, les bouchons liés au voyeurisme sont une forme d'expression de nos rapports aux autres et de notre niveau de morale, deux choses qu'il est bien difficile de changer ou de rectifier.

Ludo KLUPPELS



Plus d'accidents avec un conducteur sous l'influence de l'alcool à l'occasion de la coupe du monde

En septembre, les Diables Rouges ont fait leur rentrée sur la scène internationale. A cette occasion, l'institut Vias a analysé les statistiques d'accidents de la route les jours des matches qu'ils ont disputés à la dernière coupe du monde. Non seulement, le nombre d'accidents a augmenté lors des matches, mais également le nombre d'accidents impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool.

Plus d'accidents avant les matches, moins pendant

Si de nombreux conducteurs ont compris qu'alcool et conduite ne vont pas de pair, même pendant les matches de foot, certains ont plus de mal à assimiler le message. Ainsi, une nouvelle analyse de l'institut Vias montre que le nombre d'accidents avec tués ou blessés augmente lorsque l'équipe nationale joue, en particulier durant l'heure qui précède le match et les heures qui le suivent. Par contre, pendant les matches, on dénombre un nombre anormalement peu élevé d'accidents, mais qui ne compense pas la hausse enregistrée avant et après les matches.

La comparaison entre les 7 jours de match de l'équipe nationale belge lors de coupe du monde 2018 et des jours équivalents mais sans match, indique qu'en moyenne, le nombre d'accidents:

- augmente de 26% avant les matches;
- baisse de 24% pendant les matches;
- double dans l'heure qui suit les matches et décroît ensuite progressivement au fil des heures, mais la hausse se fait sentir jusqu'à 8h après les matches !

L'augmentation du trafic généré par les matches des Diables Rouges peut certainement expliquer en partie la hausse du nombre d'accidents avant et après les matches. Pas mal de supporters se rendent en effet chez des amis ou dans des endroits

publics pour les regarder. Ils sont également plus insoucians et moins respectueux de certaines règles, certainement après une victoire.

Plus d'accidents avec alcool les jours de match

Autre conclusion de l'étude: il y a eu davantage d'accidents impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool juste avant et après les matches. Ainsi, dans l'heure qui les précède, 16% des accidents impliquaient un conducteur sous l'influence de l'alcool contre 5% seulement les jours sans match.



Après les matches aussi, on a recensé davantage d'accidents avec un conducteur alcoolisé. Ainsi, dans l'heure qui suivait les matches, 19% des conducteurs étaient sous l'influence de l'alcool contre 11% les jours sans match. Cet effet s'est fait ressentir jusqu'à 4 heures après les matches.

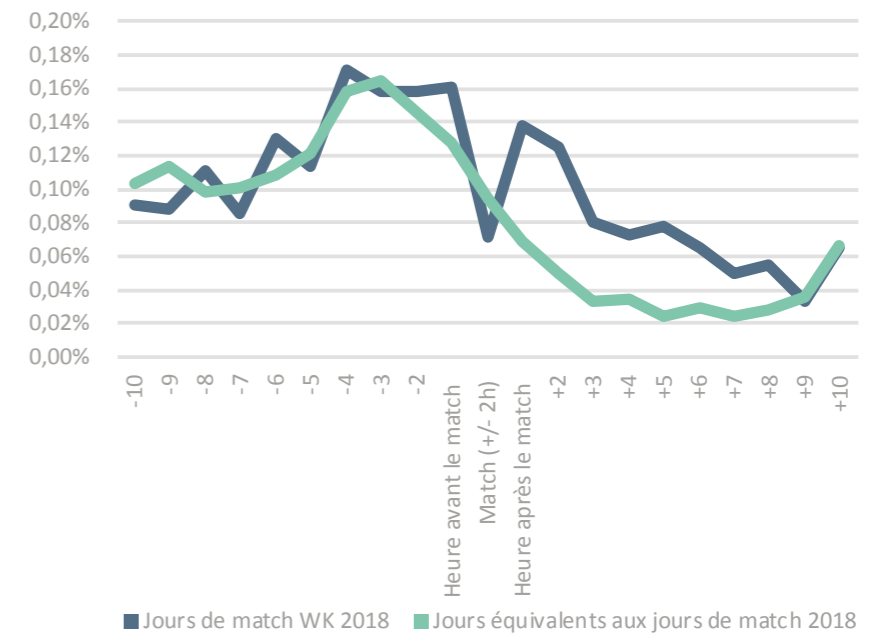
Une enquête effectuée par l'institut Vias juste avant la coupe du monde avait montré que plus d'1 Belge sur 4 (27%) souhaitait aller voir au moins un match à l'extérieur, généralement chez des amis (pour 26% d'entre eux), devant un écran géant (26% également) ou dans un café (19%). Parmi ceux-ci, 61% d'entre eux comptaient prendre la voiture. Les Wallons étaient nettement plus nombreux à la privilégier (80% contre 47% à Bruxelles et 51% en Flandre).

Conclusion

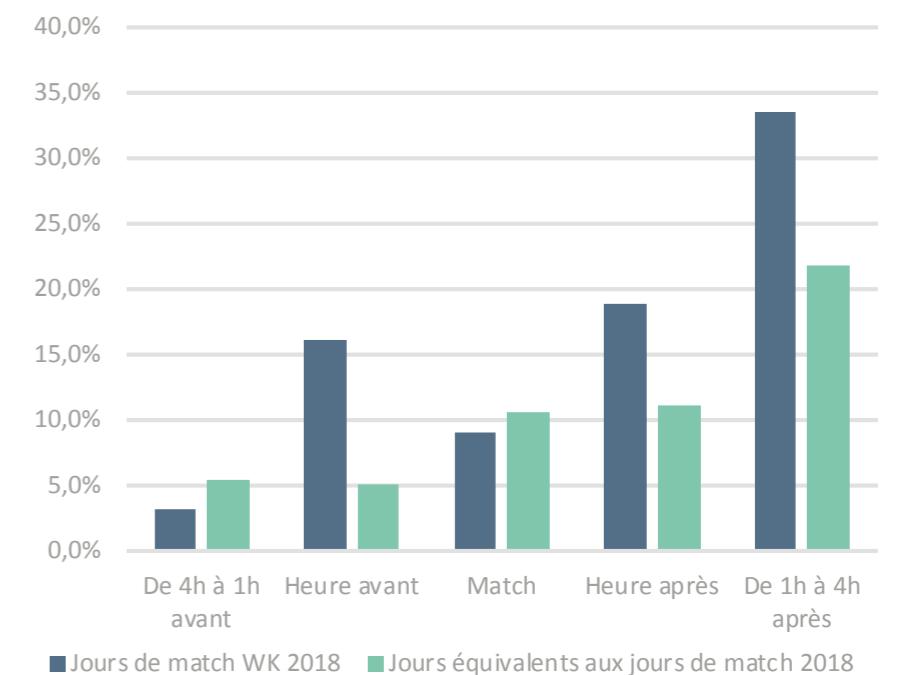
Les matches de la coupe du monde, a fortiori lorsqu'ils sont disputés par les Diables Rouges, sont autant d'occasions de faire la fête, ce qui est tout à fait normal. L'analyse statistique de l'institut Vias montre néanmoins que certains conducteurs ont alors tendance à oublier les règles élémentaires de sécurité, ce qui provoque un accroissement du nombre d'accidents, notamment avec des conducteurs ayant bu. Le message de la campagne Bob est pourtant valable toute l'année, y compris après des rencontres sportives.

Benoit GODART

Nombre moyen d'accidents corporels par heure (part parmi le nombre total d'accidents annuel)



Part des accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence d'alcool





Les usagers vulnérables mieux protégés par le code de la route

Le début de l'été a coïncidé avec l'entrée en vigueur de plusieurs modifications du code de la route. Elles visent principalement à mieux protéger les usagers vulnérables. L'une des nouvelles règles les plus marquantes est que le principe du vert intégral jouit maintenant d'une base légale. À certains carrefours, il sera désormais possible de donner le feu vert à tous les cyclistes et/ou piétons dans toutes les directions alors que le feu rouge au même moment.

Le code de la route est sans cesse mis à jour et adapté aux nouvelles formes de mobilité. Plusieurs nouvelles règles de la circulation sont entrées en vigueur au début de l'été, lesquelles doivent essentiellement servir à améliorer la protection des usagers faibles mais aussi à encourager les formes actives de mobilité. C'est nécessaire si l'on souhaite que les citoyens abandonnent leur voiture au profit d'autres modes de transport.



Les changements majeurs dans le code de la route

Vert intégral

Avec le vert intégral, le feu est vert pour tous les cyclistes (et/ou piétons) et dans toutes les directions, alors que le trafic motorisé a le feu rouge au même moment. Il est donc impossible d'avoir des situations conflictuelles entre le trafic motorisé et les usagers vulnérables. Pour l'application du vert intégral, le code de la route prévoit de nouvelles lentilles pour les feux de signalisation.

Le vert intégral ne peut pas être appliqué pour les cyclomoteurs ni dans tous les carrefours. Il importe que le carrefour soit bien clair et qu'il y ait un important flux d'usagers vulnérables. Ce principe du vert pour tous allonge le temps d'attente pour le trafic motorisé. Il convient d'examiner si cette mesure n'entraîne pas un trafic de transit sur des voiries secondaires ou une augmentation du non-respect du feu rouge.

1,5 m par rapport aux cyclistes hors agglomération

Hors agglomération, les conducteurs sont contraints de laisser une distance latérale d'au moins 1,5 m entre eux et les cyclistes et cyclomoteurs lors d'un dépassement. Avant, la distance était d'1 m.

Dans la pratique, il n'est pas évident pour la police de faire respecter cette règle. Cette mesure revêt surtout un aspect symbolique : elle montre clairement par là que les cyclistes seront mieux protégés en respectant une distance latérale de dépassement suffisamment grande. Si vous collez trop un cycliste lors de votre déplacement, vous pouvez le percuter ou il peut perdre son équilibre en raison du déplacement d'air.

En agglomération, la distance latérale minimale légale à tenir impérativement est d'1 m.

Règles simplifiées pour les triporteurs

Les utilisateurs de trois ou quatre-roues d'une largeur maximale d'1m peuvent désormais faire tout ce que peut faire un vélo. Cette mesure a été vulgarisée dans la presse sous la forme de « nouvelles règles pour les triporteurs ». Le terme triporteur n'apparaît pas dans le code de la route belge. Il s'agit en fait d'un tricycle ou quadricycle. Si ces véhicules ne dépassent pas 1 m de large, ils sont soumis aux mêmes règles que celles s'appliquant à l'ensemble des cyclistes. Ils peuvent par exemple rouler à contresens dans une rue à sens unique si un signal routier les y autorise ou encore circuler dans une rue scolaire.

Les speed pedelecs peuvent circuler à deux de front

Le vélo électrique rapide (ou speed pedelec) peut atteindre une vitesse maximale de 45 km/h mais il ne l'atteint que rarement. La plupart des utilisateurs atteignent des vitesses moyennes entre 33 et 34 km/h, soit autant qu'un cyclotouriste bien entraîné. À compter de maintenant, les utilisateurs de speed pedelecs peuvent rouler à deux de front. Ils peuvent ainsi communiquer plus facilement s'ils se rendent à deux au travail.

Engins de déplacement motorisés à 25 km/h

Les monoroues, segways et trottinettes électriques appartiennent à la catégorie des engins de déplacement motorisés. Les règles sont les mêmes que pour les cyclistes. Ils peuvent circuler sur le trottoir uniquement s'ils roulent au pas (moins de 6 km/h). Dans ce cas, ils sont soumis aux mêmes règles que les piétons. Mais dans les faits, il est quasiment impossible de faire rouler un véhicule électrique si lentement. La place de ces engins est donc sur la piste cyclable ou sur la chaussée à défaut de piste cyclable.

La vitesse maximale est maintenant fixée à 25 km/h contre 18 km/h avant. Avec ce relèvement, la législation belge est davantage en phase avec la législation européenne. Le port du casque n'est pas obligatoire même s'il est fortement recommandé.

Accès aux rues scolaires adapté

Les conditions d'accès aux rues scolaires sont adaptées. Outre les piétons, tous les cycles (en ce compris les 3 et 4-roues donc) et les speed pedelecs y ont désormais accès. En principe, tous les véhicules à moteur peuvent circuler dans rues scolaires.

Tourner à droite au rouge autorisé par un feu

Le signal routier B22 qui permet de tourner à droite à vélo alors que le feu est rouge est présent depuis plusieurs années dans plusieurs grandes villes. Le législateur offre maintenant également la possibilité d'utiliser un feu de signalisation qui permet de tourner à droite alors que le feu est rouge. En Flandre, l'Agentschap Wegen en Verkeer a déjà annoncé que ces feux de signalisation seraient installés à certains carrefours en Flandre.

Les cyclistes sur le trottoir jusqu'à 10 ans

Les jeunes cyclistes de moins de 10 ans (contre 9 ans précédemment) peuvent circuler sur les trottoirs et les accotements surélevés. La grandeur des roues de vélo n'entre plus en ligne de compte.

Obligation d'emprunter le passage s'il y en a un à 20 m

S'il y a un passage pour piétons à 20 m de distance, les piétons sont tenus de l'emprunter. Cette distance était de 30 m jusqu'il y a peu.

Stef WILLEMS



Chaque jour, 14 seniors sont impliqués dans un accident de la route

Tous les jours, 14 usagers de plus de 65 ans sont en moyenne tués ou blessés dans un accident de la route. Dans près de la moitié des cas, il s'agit d'un piéton ou d'un cycliste. Depuis 2015, le nombre de seniors blessés dans un accident impliquant un vélo électrique a doublé. Selon une étude de l'institut Vias, les seniors parcourent autant de kilomètres sur un vélo électrique qu'en bus et sur un vélo ordinaire.

Alors que le nombre d'accidents corporels a baissé de 19% ces dix dernières années, le nombre d'accidents impliquant des usagers de plus de 65 ans a augmenté de 3%. L'année dernière, 4962 seniors ont été tués ou blessés dans un accident, soit près de 14 par jour. Depuis 2009, la part de seniors dans le nombre total de tués sur la route a considérablement grimpé. A l'époque, ils représentaient 1 tué dans la circulation sur 5 (19%) ; aujourd'hui, c'est plus d'un tué sur la route sur 4 (28%). En 2018, 169 personnes de plus de 65 ans ont perdu la vie dans la circulation.

L'année dernière, 53 personnes sont décédées dans la circulation par million d'habitants ; chez les seniors, ce nombre était de 79. Le risque élevé chez les usagers plus âgés est surtout dû à leur vulnérabilité accrue. Chez les seniors, les os se brisent plus

facilement et leurs lésions guérissent moins vite. Un tiers des accidents graves impliquant un automobiliste de plus de 65 ans est causé par un problème médical : infarctus, perte de connaissance en raison d'une glycémie trop basse, désorientation, etc.

Près de la moitié des victimes circulaient à pied ou à vélo

44% des victimes chez les seniors étaient

au volant ou passagers d'une voiture. Et près de la moitié des victimes se déplaçaient à pied ou à vélo (47%).

Nous relevons deux fois plus de victimes chez les usagers de vélo électrique depuis 2015 (de 209 à 414), mais il s'agit d'une sous-estimation de la réalité. En effet, de nombreux accidents avec un vélo électrique surviennent sans qu'une partie adverse ne soit impliquée. Les victimes se rendent alors directement à l'hôpital et la police n'est alors pas en mesure d'enregistrer l'accident.



Le nombre de victimes chez les seniors augmente par ailleurs considérablement parmi les motards. Depuis 2009, le nombre de victimes à moto a même augmenté de 168%.

Mobilité des seniors : l'avènement du vélo électrique

Le nombre croissant d'accidents impliquant un vélo électrique provient du fait que ce mode de transport gagne en popularité. Les chiffres en matière de déplacements récoltés auprès de plus de 3.000 Belges nous montrent que 7% de tous les kilomètres parcourus par les seniors le sont avec un vélo électrique. Ce pourcentage est aussi élevé que le pourcentage de kilomètres effectués avec un vélo « traditionnel »... et en bus.

Au total, les seniors parcourent 11% de tous leurs déplacements à vélo (aussi bien vélo électrique que vélo ordinaire) et 8% à pied. 19% des kilomètres parcourus dans la circulation par les seniors sont par conséquent effectués via un mode de transport actif. Pour la population moyenne belge, le pourcentage ne s'élève qu'à 12%.

Pourtant, chez les seniors, la voiture reste le mode de transport qu'ils utilisent pour

parcourir plus de la moitié (56%) de leurs kilomètres.

Moins loin en voiture, plus de kilomètres sur un vélo électrique

En moyenne, les seniors font chaque jour 32 km en voiture. C'est nettement moins que le Belge adulte moyen qui en fait 45. Non seulement le vélo électrique est davantage utilisé par les seniors mais ces derniers parcourent en moyenne 21 km quotidiennement avec ce mode de transport, contre seulement 17 km pour un adulte moyen.

1 senior sur 7 n'effectue aucun déplacement

L'étude de l'institut Vias montre par ailleurs que la mobilité quotidienne des seniors est nettement inférieure à celle du Belge moyen. Ainsi, le Belge parcourt en moyenne 76 km par jour tandis que les seniors n'en font que 33 en moyenne.

Dans notre pays, 1 senior sur 7 (14%) n'effectue aucun déplacement quotidien et reste donc toute la journée chez lui. Pour la population adulte totale, il s'agit d'1 personne sur 12 (8%).

Conclusion

La sécurité routière des personnes âgées est de plus en plus problématique. Ainsi, le vélo électrique ne cesse de gagner en popularité chez les seniors qui parcourent donc de plus longues distances et souvent à des vitesses plus élevées.

Toutes les formes de mobilité active chez les seniors devraient certainement être soutenues. Les instances publiques doivent continuer d'investir dans des pistes cyclables sûres et suffisamment larges, mais elles doivent aussi veiller à une bonne sensibilisation des seniors. Dans ce cadre, il convient nécessairement de prêter attention au danger des angles morts et de promouvoir le port du casque vélo ou d'autres vêtements de protection. Le suivi d'un cours lors du premier achat d'un vélo électrique est conseillé.

Les motocyclistes plus âgés devraient également garder à l'esprit qu'en vieillissant, leurs capacités physiques s'amenuisent. Ils devraient de ce fait envisager de passer à une moto moins puissante et plus facile à contrôler.

Stef WILLEMS



Le vendredi après-midi, période la plus à risque de la semaine pour les élèves

Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias publiée début septembre, plus de 4 enfants sur 10 impliqués dans un accident corporel le sont sur le chemin de l'école. La sortie des classes est 1,5 fois plus dangereuse que le début des cours. Et plus la semaine passe, plus le risque d'accident est élevé. Il y a ainsi 61% de victimes en plus le vendredi après-midi que le lundi matin. Il peut donc être utile de rappeler quelques conseils.

Vendredi après les cours, période à risque

Près de la moitié (44%) des enfants et adolescents victimes d'un accident de la route le sont aux heures de début des cours ou de sortie des classes. On dénombre ainsi plus de 15.000 victimes ces 5 dernières années sur un total de près de 35.000. Chaque jour d'école, 17 enfants ou adolescents sont donc en moyenne impliqués dans un accident.

On dénombre 50% de victimes en plus lors des sorties de classes qu'au début des cours. Plus la semaine s'écoule et plus le risque d'accident est élevé pour culminer le vendredi soir. On y recense 61% de victimes en plus que le lundi matin. La fatigue et l'euphorie de la fin des cours jouent cer-

tainement un rôle à cet égard. Le mercredi midi est également à risque. Tous les enfants quittent alors l'école en même temps, ce qui engendre une forte densité de trafic et des interactions inhabituelles pour les autres usagers à cette heure.

Nombre de victimes par heure parmi les 3-18 ans entre 2014 et 2018 aux heures de début des cours et de sortie des classes

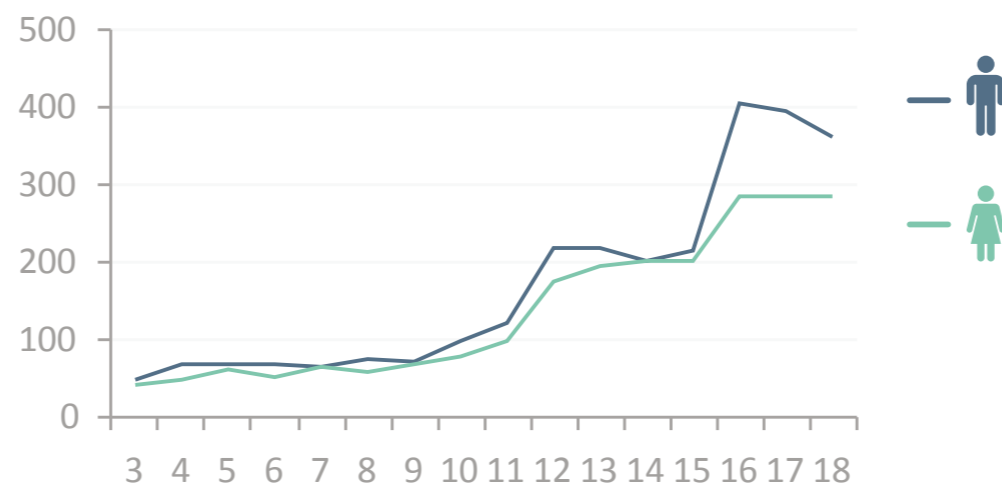
	Matin	Midi	Soir
Lundi	291	108	400
Mardi	302	96	431
Mercredi	281	398	
Judi	319	105	449
Vendredi	289	136	469

12 ans et 16 ans : les deux âges à risque

C'est à 12 ans et 16 ans que le risque d'être impliqué dans un accident sur le chemin de l'école augmente le plus. A 12 ans, beaucoup d'enfants commencent à se rendre seuls à l'école et n'ont pas toujours acquis les réflexes adéquats face à certaines situations à risque, d'où la nécessité de les préparer à faire le grand saut. A 16 ans, l'adolescent se tourne parfois vers d'autres modes de transport (ex. : scooter) et adopte un comportement plus à risque, y compris vis-à-vis des autres usagers.

De manière générale, les garçons sont beaucoup plus impliqués dans les accidents que les filles. Ainsi, à 16 ans, le risque est 40% plus élevé pour un jeune garçon que pour une jeune fille.

Nombre de victimes sur le chemin de l'école par 100.000 habitants selon l'âge et le sexe, 3-18 ans (2016-2018)



Benoit GODART



En Wallonie, 40% des 3-18 ans victimes d'un accident sur le chemin de l'école l'ont été en tant que passagers de voiture, soit 3 fois plus qu'à Bruxelles et en Flandre. A Bruxelles, c'est surtout en tant que piétons (61%) que les enfants sont victimes d'un accident ; en Flandre, c'est principalement en tant que cyclistes (49%).

Seuls à l'école ? Oui mais à partir de quel âge ?

Les parents se demandent souvent à quel âge ils peuvent laisser leur enfant aller seul à l'école. En fait, cela dépend d'une multitude de facteurs tels que l'environnement routier, le trafic (rare ou dense, lent ou rapide...), la maturité de l'enfant, son expérience de la rue, le temps qu'il fait... Des études ont néanmoins montré qu'avant 8-9 ans, les enfants ne sont pas capables de faire face à toutes les situations de circulation. Il ne faut donc pas surestimer l'enfant. Les premiers trajets doivent par ailleurs avoir été parcourus et "analysés" ensemble au préalable.



Conseils pratiques pour les parents

Si l'enfant va à l'école à pied

1. Parcourez le trajet avec lui avant qu'il ne le fasse seul. Montrez-lui les endroits qui peuvent présenter un danger: entrées de garage et de parkings, allées, etc.
2. Apprenez-lui à traverser correctement, c'est-à-dire pas en courant et après avoir établi un contact visuel avec le conducteur pour être certain d'avoir été vu.
3. Insistez sur la nécessité de partir bien à temps pour ne pas devoir courir en chemin.

Si l'enfant va à l'école à vélo

1. Exercez-vous plusieurs fois à faire le trajet de l'école
2. Vérifiez qu'il est capable de rouler seul: arrive-t-il à regarder derrière lui et à lever le bras tout en gardant sa trajectoire, évalue-t-il correctement la vitesse des véhicules ?
3. Veillez à ce que votre enfant soit toujours bien visible et demandez-lui de porter un casque.

Si l'enfant est conduit à l'école en voiture

1. Si votre enfant mesure moins d'1m35, transportez-le toujours dans un siège-auto adapté.
2. Partez toujours bien à temps pour éviter de devoir vous dépêcher en cours de route.
3. Garez-vous de manière réglementaire, même si ce n'est que pour deux minutes. Une voiture mal stationnée peut empêcher un enfant qui veut traverser de bien voir et d'être vu.



De plus en plus de conducteurs avec un éthylotest antidémarrage

En dépit de la sensibilisation et de la hausse du risque de se faire contrôler, nombreux sont ceux qui ignorent encore que boire et conduire ne font pas bon ménage. Chaque jour dans notre pays, 11 accidents avec blessés ou tués impliquent un conducteur sous l'emprise de l'alcool. Depuis le 1^{er} juillet 2018, la réglementation est plus stricte et il arrive dans certains cas que le juge impose l'installation d'un éthylotest antidémarrage. D'ici la fin de l'année, plusieurs centaines de conducteurs circuleront en Belgique avec un tel appareil à bord de leur véhicule.

En 2018, on a encore déploré 4011 accidents avec tués et blessés dans lesquels un conducteur sous l'emprise de l'alcool était impliqué, soit près de 11 par jour. Pour sanctionner plus sévèrement le phénomène de l'alcool au volant, une nouvelle loi, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018, impose l'éthylotest antidémarrage dans certains cas.

Si un conducteur est pris une deuxième fois dans les 3 ans avec une alcoolémie d'au moins 1,2 ‰ et en cas d'alcoolémie d'1,8 ‰ ou plus, l'installation d'un éthylotest antidémarrage est en principe obligatoire.

Dans le cas de la récidive, outre un éthylotest antidémarrage, il y aura une déchéance du droit de conduire de 3 mois et

des examens de réintégration (médicaux, psychologiques, théoriques et pratiques).

En cas de premier test positif avec une alcoolémie d'au moins 1,8 ‰, le juge peut décider de renoncer à l'obligation d'installer un éthylotest antidémarrage. Il doit alors motiver explicitement sa décision. Dans ce cas, le juge appliquera les règles et sanctions existantes. L'amende varie entre 1600 et 16.000 euros et elle s'accompagne ou non d'une déchéance du droit de conduire. Dans le cas d'un homicide involontaire, il y a obligatoirement une déchéance du droit de conduire et des examens de réintégration.

Un taux d'alcool d'1,8 ‰ correspond à 8 à 11 verres d'alcool durant une courte période de 2 heures, ce qui donne lieu à un état d'ébriété avancé et à un comportement en totale inadéquation avec la conduite automobile. Même avec une alcoolémie d'1 ‰, la plupart des gens sont ivres. Les conducteurs avec un taux d'alcool supérieur à 1,5 ‰ courent approximativement 200 fois plus de risques de perdre la vie que les conducteurs sobres.

Environ 500 conducteurs concernés d'ici la fin de l'année

Début septembre, 150 conducteurs roulaient dans notre pays avec un éthylotest

antidémarrage obligatoire, mais on s'attend à atteindre le cap des 500 à la fin de l'année. L'institut Vias se charge du programme d'encadrement obligatoire qui accompagne l'éthylotest antidémarrage.

De plus en plus d'éthylotests antidémarrage sont installés ces derniers mois. Il a fallu longtemps avant que les premiers contrevenants condamnés soient légalement contraints d'installer un éthylotest dans leur véhicule. En effet, ils se voyaient d'abord imposer une déchéance du droit de conduire de plusieurs mois et devaient ensuite passer leurs examens de réintégration. Les personnes roulant actuellement déjà avec un éthylotest ne sont que la partie visible de l'iceberg. De nombreux autres conducteurs ont entre-temps déjà été condamnés et tout nous laisse penser qu'un nombre croissant de contrevenants devra conduire avec un éthylotest antidémarrage.

Les hommes entre 40 et 54 ans les plus impliqués

En général, 1 conducteur sur 5 contrôlé positif a une alcoolémie supérieure à 1,8 ‰. Chaque année, environ 50 000 conducteurs se font prendre pour alcool au volant. Nous pouvons dès lors supposer que parmi eux 10.000 ont un taux d'alcool supérieur à 1,8 ‰.

L'âge des contrevenants qui ont déjà un éthylotest dans leur véhicule varie entre 20 et 78 ans, le groupe le plus important ayant entre 40 et 55 ans.

Que le groupe 40-54 ans soit le principal groupe à risque ne nous surprend pas. Nous constatons dans cette catégorie d'âge le plus haut taux d'alcool chez les conducteurs impliqués dans un accident corporel. En outre, 80% de tous les conducteurs qui roulent avec un éthylotest antidémarrage à bord de leur véhicule sont des hommes.

Taux d'alcool moyen par catégorie d'âge chez les conducteurs impliqués dans un accident corporel en 2018

Age	Alcoolémie moyenne
18-24	1,59
25-39	1,70
40-54	1,82
55+	1,59
Tous les âges (à partir de 18 ans)	1,70

L'éthylotest antidémarrage... c'est quoi au juste et ça fonctionne comment ?

Pour démarrer le véhicule, le conducteur doit d'abord souffler dans un éthylotest raccordé au démarreur du véhicule. L'éthylotest antidémarrage empêche le véhicule de démarrer si le taux d'alcool est supérieur à 0,2 ‰. L'appareil enregistre toutes les données : le taux d'alcool dans l'haleine, le nombre de fois que l'appareil a été utilisé et le moment où le conducteur a soufflé. Afin d'éviter toute tentative de fraude, l'appareil est programmé pour demander au conducteur de souffler à des intervalles réguliers pendant qu'il conduit, c'est-à-dire juste après le départ et plusieurs fois aléatoirement durant son trajet. Il dispose alors d'un délai de 15 minutes pour garer sa voiture dans un endroit sûr et effectuer le test. Pour souffler correctement dans l'appareil, il faut adopter une technique spéciale, laquelle est expliquée lors de l'installation de l'appareil.

Combien ça coûte ?

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

En quoi consiste le programme d'encadrement ?

Avec le programme d'encadrement, le candidat apprend à adapter son comportement de sorte qu'il y ait une séparation entre la consommation d'alcool et la conduite d'un véhicule à moteur. L'organisme fournit à la personne condamnée des explications sur le déroulement complet du programme, les coûts, les sanctions en cas de non-respect des conditions, ainsi que des renseignements sur la formation. Celle-ci se compose de deux volets : d'un côté, les formateurs donnent des instructions sur l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage, d'un autre côté, ils sensibilisent aux risques et aux conséquences de la conduite sous l'influence de l'alcool. Les tentatives de test sont analysées régulièrement. L'accompagnateur peut ainsi constater si le conducteur a tenté de démarrer son véhicule alors qu'il était ivre.

Dans ce cas, l'accompagnateur peut confronter le contrevenant à ces irrégularités lors d'un entretien personnel.



l'otest antidémarrage vise à induire un changement de comportement permanent chez le conducteur condamné.

Est-ce vraiment efficace ?

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

Nombreux sont les conducteurs à décider d'acquiescer leur éthylotest antidémarrage même une fois que leur sanction a expiré. Ça leur permet à eux et à leur entourage de s'assurer qu'ils ne rouleront plus sous l'influence de l'alcool.

Conclusion

L'alcool au volant demeure un problème majeur dans notre pays. Outre une sensibilisation permanente de tout conducteur quel que soit l'âge, il faut encore accroître le risque de se faire contrôler. Les conducteurs pris pour alcool au volant doivent également recevoir une sanction exemplaire.

L'éthylotest antidémarrage est une mesure effective visant à lutter contre l'alcool au volant. Non seulement il veille à ce qu'il soit impossible pour le conducteur de conduire après avoir bu mais le programme d'encadrement permet davantage aux condamnés d'adapter leur comportement sur le long terme.

Stef WILLEMS



Lancement du projet visant à cartographier les endroits à risque à Bruxelles

La mobilité est un enjeu majeur des grands centres urbains et de ce fait, de nouvelles solutions de « micro-mobilité » ne cessent d'émerger. Parmi celles-ci, la trottinette électrique occupe une place de plus en plus importante à Bruxelles. Aujourd'hui, plus d'1 déplacement sur 4 avec ce nouveau mode de transport remplace un trajet en voiture. Il est donc important de le promouvoir. Dans le cadre de l'appel à projets «Smart Road Safety» de la Région bruxelloise, l'institut Vias, AloAlto et Lime ont lancé l'étude «Safer Cities» visant à cartographier les endroits où l'infrastructure pose problème. Dans la foulée, une académie a été créée afin d'inculquer les bons réflexes aux utilisateurs et de leur rappeler certaines règles.

26% de trajets en voiture en moins

Selon une nouvelle enquête de Bruxelles Mobilité, 26% des trajets effectués en trottinette électrique remplacent un trajet en voiture et 18% un trajet en taxi. Un utilisateur de trottinettes partagées sur 3 (et même 1 sur 2 pour les usagers réguliers) envisage d'acheter son propre engin. Bref, la trottinette élec-

trique occupe une place centrale parmi les nouvelles solutions de micro-mobilité et il est important de les promouvoir pour diminuer l'usage de la voiture dans les grands centres urbains comme Bruxelles.

Safer cities pour améliorer l'infrastructure

La sécurité des usagers doux dépend en partie de la qualité de l'infrastructure dont ils disposent. C'est dans ce cadre que la Région bruxelloise a lancé un appel à projets intitulé «Smart Road Safety» auquel ont répondu l'institut Vias (coordinateur du projet), Lime et AloAlto.

Comment cela fonctionne concrètement ?

Lime a équipé 30 trottinettes d'un bouton connecté que les utilisateurs et les patrouilleurs sélectionnés pourront actionner dans 3 cas de figure :

- Simple pression sur le bouton central = situation d'inconfort. A cet endroit, l'infrastructure n'est pas confortable, sans pour autant être dangereuse.
- Double pression sur le bouton central = situation d'insécurité. L'utilisateur signale un endroit dangereux.
- Pression longue de 3 secondes = acci-

dent ou « quasi-accident » (manœuvre d'évitement).

Les données sont actuellement récoltées pour être ensuite analysées et transmises à la Région bruxelloise en fin d'année.

« First Ride » : une académie pour une conduite sûre et responsable

Parallèlement à ce projet, Lime et Vias continueront à sensibiliser les utilisateurs de ce nouveau mode de déplacement durable par la création d'une académie « First Ride ». Ces formations ont pour objectif d'inculquer les bons réflexes aux utilisateurs de trottinettes électriques et de leur rappeler les règles de bonne conduite. À la fin de la session, l'utilisateur reçoit un casque Lime et est invité à tester l'engin sur un parcours sécurisé sous le regard de formateurs agréés.

Selon une enquête de Bruxelles Mobilité, plus d'1 utilisateur de trottinette électrique sur 4 ignore qu'il est interdit de rouler sur les trottoirs. Outre quelques conseils pratiques pour mieux appréhender les dangers de la circulation, un rappel des principales règles du code de la route semblent donc nécessaires. C'est l'un des objectifs de cette académie « First Ride ».

Benoit GODART

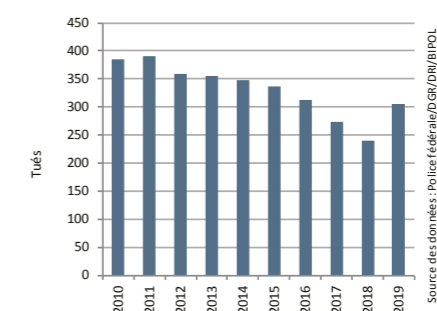


Le nombre de tués sur les routes repart à la hausse au 1^{er} semestre 2019

Selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, il y a eu 306 tués sur les routes belges au cours des 6 premiers mois de l'année. Après 7 années de baisse consécutives, nous sommes retombés au niveau de 2016, voire de 2013 pour la Wallonie. Dans le sud du pays, les cyclistes ont payé un très lourd tribut à la route : 15 tués en 2019 alors qu'il y avait en moyenne 5 au cours des 6 premiers mois ces 10 dernières années ! Au total, 48 cyclistes ont perdu la vie au cours du 1^{er} semestre en Belgique, soit le nombre le plus élevé jamais atteint. Des Etats Généraux de la Sécurité Routière seront organisés en 2020 afin de faire le point de la situation et de prendre de nouvelles mesures pour infléchir cette tendance négative.

306 tués sur place contre 241). Cette hausse survient après 7 années de baisse consécutives. On retombe quasiment au niveau du 1^{er} semestre de l'année 2016 (313 tués).

Évolution du nombre de tués enregistrés au 1^{er} semestre, Belgique



Par contre, le nombre de blessés recule légèrement (de 23.524 à 22.756, soit -3%), tout comme le nombre d'accidents avec tués ou blessés (de 18.676 à 18.116, soit -3%). Des records à la baisse ont été enregistrés pour ces indicateurs.

Hausse du nombre de tués encore plus forte en Wallonie

Si le nombre de tués n'a quasi pas évolué

à Bruxelles (de 9 à 8 tués), il a par contre connu une hausse importante en Wallonie (de 108 à 146 tués, soit + 35%). Il faut remonter à 2013 pour avoir un nombre plus élevé de tués sur les routes wallonnes (151). En Flandre aussi, le nombre de tués est en hausse (de 124 à 152, soit +23%).

Pour ce qui est des accidents corporels, la situation n'a pas beaucoup évolué à Bruxelles (de 1890 à 1909 accidents, soit +1%). En Wallonie (de 5267 à 5113 accidents, soit -3%) et en Flandre (de 11.519 à 11.094 accidents, soit -4%), le nombre d'accidents a légèrement baissé.

Forte augmentation du nombre de tués dans les provinces de Hainaut et de Luxembourg

En Wallonie, le nombre de tués a très fortement augmenté dans les provinces de Hainaut (+16) et de Luxembourg (+14). Le Luxembourg n'avait jamais connu autant de tués sur les routes sauf en 2015 (28). La seule province à ne pas enregistrer de hausse est le Brabant wallon.

Pour ce qui est du nombre d'accidents, c'est le contraire : le Brabant wallon est la province avec l'augmentation la plus importante : +3%. A part la province de Liège qui connaît une très légère de hausse de 0,3%, les 3 autres provinces atteignent un niveau plancher jamais atteint.



Tendances suivant le type d'usager

Hausse préoccupante du nombre de tués parmi les cyclistes

Au niveau national, la situation est la plus préoccupante pour les occupants de voiture (de 113 à 139 tués) et pour les motards (de 23 à 44 tués). A part les occupants de camionnettes, tous les types d'usagers sont touchés par une hausse du nombre de tués, qui atteint même un record pour les cyclistes : 48 tués. En Wallonie, il y avait en moyenne 5 cyclistes tués sur les routes au cours du 1^{er} semestre ces 10 dernières années ; en 2019, il y en a eu 15 ! La grande majorité d'entre eux (13) l'ont été dans des accidents avec un véhicule motorisé. La situation est également très préoccupante pour les accidents avec un camion (de 16 à 31 tués), les motards (de 12 à 22 tués) et les automobilistes (de 66 à 80 tués).

Jamais aussi peu d'accidents avec une voiture

Au niveau national, le nombre d'accidents est en baisse pour tous les types d'usagers, sauf pour les cyclomoteuristes (+3%).

Les diminutions les plus importantes sont constatées pour les accidents impliquant un camion (-10%), une camionnette (-6%) ou une voiture (-5%). A Bruxelles, le nombre d'accidents impliquant un cycliste a augmenté de 16% et a atteint le niveau le plus élevé depuis la création du baromètre de la sécurité routière.

2 fois plus de tués les nuits de week-end

Le nombre d'accidents mortels a augmenté durant chaque période de la semaine, mais la hausse est particulièrement impressionnante le week-end (de 24 à 50 tués pour les nuits, de 46 à 70 tués pour les journées). Autre mauvaise nouvelle : le nombre de personnes décédées dans les accidents impliquant un jeune automobiliste a, pour la 1^{re} fois depuis 2015, augmenté (de 26 à 40).

Conclusion

Les résultats du baromètre de la sécurité routière laissent apparaître une tendance très négative pour le premier semestre de l'année en comparaison de la même période l'année dernière. Cette hausse conséquente

du nombre de tués sur les routes nous fait revenir à la situation de 2016. Le nombre d'accidents, lui, baisse légèrement, ce qui signifie que les accidents sont beaucoup plus mortels.

Derrière ces chiffres se cachent à chaque fois de véritables drames humains. C'est pourquoi nous ne pouvons pas rester les bras croisés ; une réaction énergique s'impose. En attendant l'organisation des Etats Généraux de la Sécurité Routière en 2020 qui devront permettre d'analyser les raisons de cette tendance négative et surtout d'émettre des recommandations pour l'enrayer, il est important de continuer nos efforts en matière de formation et de sensibilisation et de mettre à nouveau la priorité sur l'intensification des contrôles routiers.

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

Benoît GODART

Stef WILLEMS



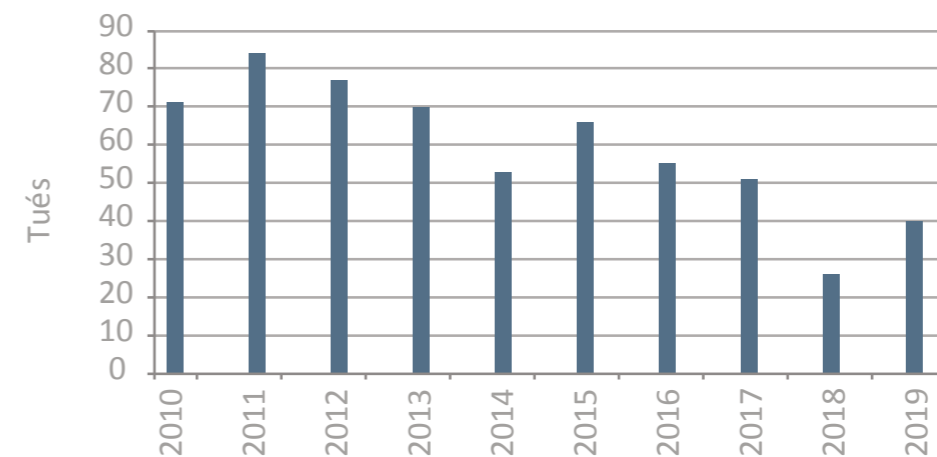
Évolution, entre le 1^{er} semestre 2018 et le 1^{er} semestre 2019, du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués enregistrés par type d'usager

	Accidents corporels				Tués		
	2018	2019	Évolution 2018-2019 #	Évolution 2018-2019 %	2018	2019	Évolution 2018-2019 #
Piétons	2.337	2.297	-40	-1,7%	33	43	+10
Cyclistes	4.713	4.710	-3	-0,1%	40	48	+8
Cyclomoteuristes	1.507	1.554	+47	+3,1%	7	10	+3
Motocyclistes	1.406	1.343	-63	-4,5%	23	44	+21
Voitures	15.021	14.209	-812	-5,4%	113	139	+26
Camionnettes*	1.772	1.658	-114	-6,4%	27	27	+0
Poids lourds*	1.052	944	-108	-10,3%	52	55	+3
Belgique	18.676	18.116	-560	-3,0%	241	306	+65

Nombre d'accidents corporels et de victimes enregistrés au 1^{er} semestre 2018 et au 1^{er} semestre 2019 au cours des différentes périodes de la semaine

	Accidents corporels				Tués		
	2018	2019	Évolution 2018-2019 #	Évolution 2018-2019 %	2018	2019	Évolution 2018-2019 #
Journées de semaine	13.112	12.532	-580	-4,4%	143	156	+13
Nuits de semaine	920	912	-8	-0,9%	28	30	+2
Journées de week-end	3.365	3.398	+33	+1,0%	46	70	+24
Nuits de week-end	1.279	1.274	-5	-0,4%	24	50	+26
Total	18.676	18.116	-560	-3,0%	241	306	+65

Évolution du nombre de tués dans un accident corporel impliquant un jeune automobiliste enregistrés durant le 1^{er} semestre



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



Un pas supplémentaire franchi dans le déploiement des véhicules autonomes

Dans le cadre du salon « Smart City Wallonia, deux navettes sans chauffeur de deux fabricants différents ont circulé, pour la toute première fois, sur un même parcours. La coordination de leurs déplacements était assurée par un logiciel qui assurait la fonction de « tour de contrôle ». Ce test organisé par l'institut Vias, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, s'est déroulé en présence du Ministre de la Mobilité François Bellot. Il ouvre la porte à l'intégration de ce genre de véhicules dans les futurs plans de mobilité tant au niveau public que privé.

Il y a un peu plus d'un an, une navette autonome interagissant avec les autres usagers a, pour la première fois en Belgique, circulé sur la voie publique avec des passagers. Cette date marque à jamais le début d'une nouvelle ère de la mobilité en Belgique.

1 parcours, deux navettes autonomes

En septembre, une nouvelle étape a été franchie dans le déploiement des véhicules autonomes. Les visiteurs du salon « Smart City Wallonia » de Marche-en-Famenne ont

pu monter à bord de l'une des 2 navettes qui circulaient simultanément sur le même circuit pendant tout le salon. Ces deux véhicules autonomes provenaient de deux fabricants différents et se déplaçaient à l'extérieur mais aussi à l'intérieur du salon en faisant plusieurs arrêts sur un parcours dessiné autour du WEX.

Ce test, réalisé par l'institut Vias, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, était une première mondiale : la coordination de la navette de Navya et celle d'EasyMile (déployée par Ush) au sein d'une même flotte était assurée par un logiciel de Bestmile qui remplissait la fonction de tour de contrôle et adaptait au besoin les fréquences de passage des navettes à distance. De ce fait, le temps d'attente des visiteurs s'en trouvait réduit.

Nouvelle technologie de l'Ecole Royale Militaire

Cette expérience a aussi permis de tester une nouvelle technologie, développée par l'Ecole Royale Militaire, servant à déterminer la position d'un véhicule à l'intérieur d'un bâtiment. Un signal comparable au signal GPS peut être émis dans les bâtiments, même dans les endroits où la portée

du signal GPS est quasi nulle. C'est évidemment intéressant pour les véhicules autonomes, comme les drones ou les navettes qui doivent se déplacer à l'intérieur d'un bâtiment. Les services de secours pourront aussi y recourir, par exemple quand une équipe d'intervention doit retrouver son chemin. Cette technologie ne servira pas uniquement à régler des problèmes de mobilité et de sécurité routière, mais elle s'avèrera utile pour solutionner des problèmes de sécurité au sens large.

Le test organisé en septembre ouvre la porte au déploiement des véhicules autonomes sur le parking des hôpitaux, des attractions touristiques ou des aéroports, par exemple. Ensuite, de tels véhicules pourront être utilisés dans les centres des villes pour, par exemple, transporter des touristes.

Le code de la route adapté

Pour ce faire, il faudra toutefois que le code de la route soit adapté. Sa nouvelle version, pas encore adoptée, prévoit que « lorsque les systèmes activés de véhicule n'exigent pas que le conducteur effectue des tâches de conduite du véhicule, l'usage de toutes les fonctionnalités des appareils de bord embarqués est autorisé ». Le conducteur

doit toutefois reprendre le contrôle du véhicule lorsque le système le demande ou pour obéir aux injonctions d'agents par exemple.

Et maintenant ?

Bien entendu, le chemin vers les véhicules complètement autonomes est encore long et passera, dans un premier temps, par l'homologation de ces véhicules qui, pour l'instant, restent des prototypes. La technologie est perfectible et à terme, il faudrait, par exemple, que les véhicules autonomes puissent éviter un obstacle (ex. : une voiture mal garée) sans l'aide d'un opérateur.

La volonté de la Belgique est de continuer à soutenir de telles initiatives, notamment en proposant des procédures claires pour les parties intéressées et de contribuer au travail de réglementation avec les autres pays européens.

Confiance du citoyen

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 ». Un gros travail de persuasion est donc indispensable dans les années qui viennent pour que la population fasse confiance à cette technologie. 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





Plus d'1 Belge sur 5 fait du télétravail, près de la moitié pourrait en faire

Aujourd'hui, 22% des Belges font du télétravail. La moitié de ces télétravailleurs se déplacent normalement en voiture pour rallier leur entreprise. Les personnes qui ont plus d'une demi-heure de route pour y aller sont plus enclines à télétravailler. 45% des Belges indiquent avoir un job qui leur permet de travailler de temps en temps à la maison. Tels sont les résultats d'une nouvelle enquête de l'institut Vias et du SPF Mobilité et Transports. Pour promouvoir cette pratique, divers partenaires ont relancé le site www.teletravailler.be et organisé la Journée Nationale du Télétravail le 19 septembre ?

22% des travailleurs belges font du télétravail

Télétravailler, c'est travailler à distance : à la maison, dans un bureau satellite, dans un espace de coworking, sur la route (transports en commun) ou dans un autre endroit. Selon une nouvelle enquête de l'institut Vias menée auprès d'un échantillon représentatif de 1.000 personnes, 22% des travailleurs belges affirment télétravailler (régulièrement).

4 télétravailleurs sur 10 (39%) télétravaillent en moyenne un jour par semaine ; 2 sur 10 (19%) deux jours par semaine. 1 sur 3 (34%) fait du télétravail de manière sporadique. 9 télétravailleurs sur 10 travaillent depuis chez eux. Les autres formes de télétravail comme le travail dans un bureau satellite ou l'espace de coworking ne sont pas encore bien implantées.

La moitié des télétravailleurs n'utilisent pas la voiture pour se rendre au travail

Pour 49% des télétravailleurs, la voiture est le principal mode de transport pour se rendre au travail. 33% vont travailler en transports en commun et 15% à vélo. Ce sont surtout les plus longs déplacements en voiture qui sont évités grâce au télétravail. Ainsi, près de la moitié des Belges (49%) habitant à au moins une heure de leur travail font du télétravail. Pour les travailleurs dont le trajet les séparant de leur travail dure entre 46 min et 1 h, le pourcentage est de 31% et pour ceux dont ce trajet est compris entre 30 et 45 min, le pourcentage s'élève à 26%. Bref, plus les gens habitent loin de leur travail, plus ils télétravaillent.

Un travailleur moyen met 33 min pour se rendre au travail. Chez les télétravailleurs, le trajet dure 45 min en moyenne. Le télétravail permet d'éviter un nombre conséquent de kilomètres surtout durant les heures de pointe. C'est bénéfique pour la sécurité routière et la mobilité.

Près de 9 télétravailleurs sur 10 (87%) indiquent également ne pas faire de déplacements supplémentaires les jours de télétravail. Ceux qui en font vont la plupart du temps faire des courses.

Télétravail : essayer, c'est l'adopter

92% de toutes les personnes qui font du télétravail souhaitent continuer à en faire. Leur degré de satisfaction est donc extrêmement élevé. Plus d'1 télétravailleur sur 3 (36%) affirme que le principal avantage est le gain de temps sur le trajet. Pour 1 personne sur 4 (24%), c'est parce qu'elles se sentent moins stressées ou fatiguées. 1 sur 6 (15%) indique qu'un meilleur équilibre vie privée-vie professionnelle est à la base du télétravail.

Près de la moitié des Belges pourraient télétravailler

Tous les jobs ne se prêtent pas au télétravail. Pour les ouvriers, les sportifs professionnels ou les conducteurs de bus, par exemple, il n'est pas possible d'exercer son métier ailleurs que dans un environnement de travail fixe. La perte de contact social ou la difficulté à scinder vie privée-vie professionnelle sont par ailleurs d'autres arguments évoqués par certains travailleurs contre le télétravail.

Pourtant, il existe encore un potentiel énorme en matière de télétravail. Ainsi, 45% des travailleurs Belges estiment que leur travail est compatible avec le télétravail. 31% pensent même que c'est possible sans adaptations ; 14% moyennant quelques adaptations minimales à apporter dans l'organisation du travail journalier.

La situation est perfectible dans chaque Région

40% des personnes travaillant en Région de Bruxelles-Capitale font actuellement du télétravail alors que 68% d'entre elles affirment avoir un boulot qui pourrait s'y prêter. Il existe donc un gros potentiel d'amélioration.

Les provinces où l'on télétravaille le moins sont le Limbourg et le Luxembourg. Seuls 8% des travailleurs font du télétravail dans

ces provinces. Mais le potentiel y est également énorme puisqu'au Limbourg, 34% signalent que leur job est compatible avec le télétravail ; au Luxembourg, 23%.

La moitié des employeurs belges autorisent le télétravail

Une étude de SD Worx montre qu'environ la moitié des employeurs belges sont favorables au télétravail. Les chiffres diffèrent légèrement selon la taille de l'organisation, le type de travail et la culture d'entreprise. Près de la moitié des employeurs se montrent ouverts quand il est question de télétravail. Dans les entreprises de grande taille (plus de 100 travailleurs), près de six employeurs sur dix (58%) autorisent le télétravail ou le travail à domicile. Dans les PME qui permettent cette forme de travail, la moitié (53%) ne fixe pas de maximum. Un quart (24,3%) indique limiter la fréquence à une « une base régulière avec un nombre maximal de jours » et un cinquième (22,3%) autorise le télétravail dans « des situations vraiment exceptionnelles.

Certes dans la pratique, tous les jobs ne se prêtent pas au télétravail, mais SD Worx confirme que le nombre de télétravailleurs potentiels est particulièrement élevé. La numérisation est une première étape pour rendre le télétravail possible pour encore plus de jobs (employés). En tant qu'employeur, il faut aborder la question d'une façon diamétralement opposée. Il vaut mieux étudier

minutieusement l'organisation du travail et convenir de jours auxquels les collaborateurs doivent être présents au bureau plutôt que de fixer certaines limites au télétravail.

Première journée nationale du télétravail!

Le 19 septembre, le SPF Mobilité, SD Worx et l'institut Vias ont organisé de concert la journée nationale du télétravail. Le but de cette initiative est de permettre au plus grand nombre de personnes de télétravailler et de fournir aux travailleurs et aux employeurs des informations correctes sur le sujet. C'est ainsi qu'est né le site www.teletravailler.be qui reprend notamment les avantages et inconvénients du télétravail, ainsi qu'une foule d'informations pratiques. Ce site vise à encourager le télétravail pour qu'il gagne en popularité.

Conclusion

Le télétravail ne solutionnera qu'une partie des problèmes de mobilité. Aujourd'hui, 1 travailleur belge sur 5 en fait mais son potentiel est deux fois plus important. Actuellement, ce sont essentiellement les travailleurs habitant loin de leur travail et s'y rendant en voiture qui ont recours au télétravail. Si d'autres travailleurs sont motivés et encouragés à faire du télétravail, cela peut avoir des effets bénéfiques sur la mobilité et la sécurité routière.

Stef WILLEMS



19 | 09 | 2019

journée nationale
du télétravail



nationale
telewerkdag



La taxe kilométrique, c'est quoi ?

On a beaucoup parlé de la taxe kilométrique ces derniers mois et c'est pourquoi il est important de savoir ce que ce concept signifie exactement, quels sont les objectifs poursuivis et quels sont les arguments pour et contre son introduction en Belgique.

La taxe kilométrique implique que les utilisateurs de véhicules motorisés payent un droit d'utilisation (« péage ») pour emprunter une certaine voie. Elle se caractérise principalement par le fait que le montant à payer par l'utilisateur dépend de l'usage effectif d'un certain véhicule sur une certaine voie et peut varier suivant le lieu et le moment.

La taxe kilométrique diffère donc d'autres formes de politique des prix dans la circulation comme les Zones de Basses Emissions (accès interdit aux véhicules ne respectant pas certaines normes d'émissions), la vignette (taxe annuelle fixe pour utiliser un réseau) et un péage (montant fixe à payer pour emprunter un certain itinéraire).

La taxe kilométrique n'est pas tout fait la même chose qu'un péage urbain. Dans ces systèmes, un « cordon de péage » est tracé autour d'une ville à l'extérieur duquel l'utilisateur ne paie rien et à l'intérieur duquel il paie généralement un montant fixe soit par déplacement au sein de la zone soit à chaque fois qu'il y pénètre.

Pourquoi une taxe kilométrique ?

Une politique des prix dans le secteur des transports peut être instaurée pour diverses raisons. Elle peut constituer un moyen de financer une certaine infrastructure. Elle peut revêtir également la forme d'une taxe générale ou une façon d'induire un changement comportemental, pour atteindre des objectifs environnementaux (limiter les nuisances sonores, réduire les émissions) ou lutter contre la congestion du trafic par exemple.

À l'heure actuelle en Belgique, il est principalement recouru à la taxe kilométrique pour réduire les embouteillages. En introduisant une taxe pour des déplacements effectués par certains véhicules à certains endroits, nous pouvons en principe en retirer 4 types d'effets:

1. Certains déplacements – jugés moins nécessaires – ne sont pas effectués ou le sont moins souvent ;
2. Les déplacements sont réalisés à un autre moment, en dehors des heures de pointe par exemple, à un moment auquel il n'y a pas de péage ou une taxe beaucoup moins élevée ;
3. Les déplacements sont faits en empruntant un autre itinéraire moins coûteux.

Dans de nombreux cas, cette mesure provoque un effet indésirable car le trafic augmente sur certains tronçons non appropriés ;

4. Les déplacements sont accomplis avec un autre mode de transport, à vélo ou en transports en commun par exemple.

Principes de base

La taxe kilométrique consiste principalement à instaurer un péage variable dans le temps et suivant l'endroit, qui a un effet dissuasif sur chacun des usagers et qui veille à ce que certains déplacements ne soient plus effectués, ou alors le soient mais à un autre moment ou avec un autre mode de transport. Le principe de base de la taxe kilométrique est limpide du point de vue de l'économie de marché : les embouteillages sont majoritairement dus au fait qu'il y a, à certains endroits et à certaines périodes, un déséquilibre entre la demande (demande de trafic) et l'offre (capacité de l'infrastructure disponible). La taxe peut alors être utilisée pour rééquilibrer ce marché.

La taxe kilométrique n'est pas la seule forme de politique de prix dans la circulation. Les autorités interviennent également par le biais de subventions allouées au transport en commun, des accises sur les carburants, des stationnements payants et

gratuits, des taxes de mise en circulation et la taxe de circulation annuelle. Toutes ces mesures produisent intentionnellement ou non certains effets sur le comportement des usagers. Depuis 2016 en Belgique, il existe un système de taxe kilométrique s'appliquant aux poids lourds (ViaPass).

Exemples de taxe kilométrique

Dans différents pays et villes, cela fait des années qu'il existe plusieurs formes de taxe kilométrique. Les modalités d'application varient toutefois considérablement. Si l'on exclut les systèmes de péage d'avant-guerre, les exemples de perception de taxes les plus anciens sont les péages autoroutiers (en France et en Italie par exemple) ou la vignette (en Suisse par exemple). Ces systèmes ont essentiellement servi à supporter les frais de l'aménagement de l'infrastructure (routes et tunnels).

Taxes urbaines anti-congestion

Londres (2003) et Stockholm (2006) sont les exemples les plus connus de taxes urbaines anti-congestion. À Londres, le système ne couvre qu'un territoire relativement restreint de 21 km². Les véhicules entrant dans cette zone entre 7h et 18h les jours de semaine doivent payer un montant fixe, s'élevant actuellement à 11,5 livres. Les

habitants jouissent d'une réduction de 90% et les personnes souffrant d'un handicap sont exemptées de taxe. C'est le cas aussi des services de secours, des motards et des taxis. Selon une évaluation, la taxe aurait réduit d'environ 30% la congestion à Londres mais elle serait ensuite retombée à 8%.

Un système semblable est en vigueur à Stockholm. Circuler dans le centre les jours de semaine entre 6h30 et 18h30 coûte selon l'heure 10, 15 ou 20 couronnes suédoises (10 couronnes suédoises équivalent approximativement à 1 euro). La taxe ne s'applique pas ni les week-ends ni les jours fériés ni durant le mois de juillet. Plusieurs évaluations ont révélé que le trafic dans Stockholm avait diminué de près de 20% grâce à cette taxe anti-congestion. Les temps d'attente aux endroits sensibles aux embouteillages ont diminué en moyenne de 30-50%.

Il existe depuis des dizaines d'années en Norvège, des systèmes de péage autour des villes, c'est le cas notamment d'Oslo (1990), de Bergen (1986) et de Trondheim (1991) mais ces systèmes visent surtout à financer l'aménagement des nouvelles infrastructures. A Rome et à Milan, pour accéder à certaines zones de basses émissions, il faut s'acquitter d'un péage. Des exemples moins connus sont Durham (Royaume-Uni) et La Valette (Malte). Hors Europe, il existe

des exemples de taxes anti-congestion à Singapour, Dubaï, Santiago, Téhéran, Tokyo et Sydney.

En Belgique aussi, l'on trouve des exemples de prélèvements de taxes pour l'utilisation d'infrastructures comme le tunnel du Liefkenshoek à Anvers ou les liaisons ferroviaires vers l'aéroport de Zaventem, où chaque utilisateur du train paie, pour chaque trajet, une redevance Diabolo. Un cas particulier est celui du tunnel de Cointe (Liège), où un péage virtuel est perçu : pour chaque usager du tunnel, la Région wallonne verse une indemnité de gestion à l'exploitant. Dans chacun de ces trois cas, l'indemnité d'utilisation sert à financer la construction et l'entretien de l'infrastructure.

Il n'existe à ce jour aucun exemple de pays où la taxe kilométrique a été introduite pour l'ensemble du réseau routier. Les exemples les plus pertinents pour la Belgique sont donc les péages anti-congestion autour d'un certain nombre de villes européennes.

Comment cela fonctionne-t-il dans la pratique ?

Dans la pratique, la taxe kilométrique peut être appliquée de différentes façons. En Belgique, nous connaissons la taxe kilométrique pour les poids lourds depuis 2016. Tous les poids lourds circulant sur le territoire belge doivent avoir à leur bord une On Board Unit (OBU) constamment allumée. Il s'agit d'un petit appareil à apposer sur le pare-brise avant connecté à un satellite de navigation. Il enregistre la distance et l'itinéraire parcourus par le camion et calcule le péage en conséquence. Tout poids lourd circulant sur les routes belges doit être équipé d'une On Board Unit (OBU) fonctionnelle. Des caméras ANPR fixes et mobiles sont chargées de vérifier si les camions circulant sur l'ensemble du réseau routier disposent d'une OBU activée. Le dispositif est exploité par l'entité interrégionale ViaPass pour le compte des trois Régions. La tarification est fixée par chacune des Régions selon leur propre réseau routier et varie en fonction de la norme d'émissions (Euronorm) du véhicule. Une instauration éventuelle d'une taxe kilométrique pour les voitures devrait se dérouler de manière très similaire.



Arguments pour et contre la taxe kilométrique

POUR

Le principal argument en faveur de la taxe kilométrique routière est qu'il s'agit en principe de la solution la plus économiquement efficace pour répondre à la demande de trafic. Les économistes avancent souvent que l'ensemble du système de transport ne fonctionne pas efficacement parce que le prix payé par les usagers ne couvre pas tous les coûts externes. Les coûts externes sont les coûts générés par un système (par exemple, les coûts environnementaux, la congestion, etc.) mais qui ne sont pas payés par les utilisateurs du système. Ainsi, le Bureau fédéral du Plan a calculé que les coûts externes occasionnés par les voitures particulières à Bruxelles aux heures de pointe s'élèvent à environ 1 € par véhicule-kilomètre, alors que dans le système actuel de taxes de transport relativement uniformes (c'est-à-dire les accises sur les carburants et la taxe annuelle de circulation) l'utilisateur ne paie que 0,06 € par km. En revanche, pour les déplacements en dehors des agglomérations et en dehors des heures de pointe, les taxes de transport (0,06 €) sont plus élevées que les coûts externes estimés (0,05 €).

La taxe kilométrique est un moyen d'internaliser ces coûts externes, c'est-à-dire de les faire payer par les usagers. Etant donné que les montants de la tarification routière peuvent varier selon la période et le lieu (plus élevée durant les heures de pointe et autour des grandes villes), l'instrument est en principe beaucoup plus efficace que les systèmes forfaitaires comme la vignette ou les accises sur les carburants pour lutter contre les embouteillages.

CONTRE

Il existe trois types de contre-arguments à la taxe kilométrique :

- effets secondaires sociaux possibles ;
- adhésion sociale ;
- risques en cas d'application non judicieuse de la mesure.

La taxe kilométrique peut comporter des effets secondaires possibles sur le plan social, ce qui signifie que les groupes à faible revenu sont disproportionnellement plus affectés par cette taxe que les groupes à revenu élevé. On pourrait envisager de compenser cet effet par la mise en œuvre d'une politique de différenciation des prix qui permettrait à certains groupes cibles (par exemple, les plus faibles revenus) de payer moins cher.

Sur le plan politique, le principal argument contre la taxe kilométrique est probablement l'adhésion sociale trop faible. Pour une grande partie de l'opinion publique, la taxe kilométrique est considérée comme une forme déguisée de taxe, surtout tant qu'on ne sait pas précisément dans quelle mesure les habitudes de déplacement seront affectées et dans quelle mesure cette taxe offre également des avantages effectifs (comprenez : moins d'embouteillages). Les rapports d'évaluation de la taxe anti-congestion à Stockholm et à Göteborg indiquent clairement que l'adhésion sociale a considérablement augmenté depuis l'introduction des systèmes.

Les deux effets susmentionnés pourraient être davantage renforcés par l'introduction maladroite ou inconsidérée de la taxe kilométrique, par exemple si le système de perception ne fonctionnait pas correctement (problèmes, paiements incorrects, manque de clarté au niveau des informations, équipements défectueux, etc.) ou si les utilisateurs estiment être injustement traités (ex.: réductions ou exemptions perçues comme injustifiées pour certains groupes cibles).

Il faut également tenir compte des risques liés à l'ampleur de la taxe kilométrique. Ces risques vont dans les deux sens :

1. Le montant à payer n'est pas assez élevé. Cela pourrait avoir pour conséquence que la taxe kilométrique ne soit pas suffisamment dissuasive, si bien qu'il n'y a quasiment pas de changement de comportement dans la pratique. Dans ce cas, les gens diront très vite qu'ils « paient plus cher pour se retrouver également bloqués dans la circulation ». Cet effet pourrait être renforcé si l'offre de modes de transport alternatifs (par exemple les transports en commun) s'avérait insuffisante.
2. Le montant à payer est trop élevé. La mesure pourrait dans ce cas particulièrement bien fonctionner (beaucoup moins d'embouteillages), mais revers de la médaille : cela pourrait entraîner des dommages économiques et sociaux majeurs (les villes et les entreprises ne peuvent plus accueillir leurs visiteurs et clients ; les citoyens se sentent limités dans leur liberté de mouvement).

Stijn DANIELS



