

Chauffeurs professionnels et sécurité routière

Abaissement du taux d'alcool maximum : impact sur la sécurité routière

Sécurité des cyclistes dans les ronds-points

Les peines alternatives efficaces



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. LÉGISLATION

8. L'institut Vias a calculé quels effets pourraient avoir un abaissement de la limite d'alcoolémie sur le nombre de victimes. Récemment, deux projets ont été discutés à la Commission Mobilité de la Chambre en ce sens.

14 STATISTIQUES

14. Selon le dernier baromètre de la sécurité routière, le nombre de tués sur les routes a baissé de 16% au cours des 9 premiers mois de 2020 par rapport à la même période en 2019 et le nombre de blessés de 20%.

16. CONDITIONS DE CIRCULATION

16. Depuis début novembre, il fait noir une heure plus tôt et ce sont les piétons qui sont les premiers à en subir les conséquences. Un rappel des principales règles de prudence pour les piétons et les automobilistes s'impose...

18. SENSIBILISATION

18. Malgré la crise sanitaire et les restrictions qui l'accompagnent, la campagne Bob a été lancée afin de rappeler aux Belges de prendre soin d'eux en cette fin d'année. Prendre soin de soi, c'est évidemment respecter les gestes barrières mais c'est aussi éviter de prendre le volant lorsqu'on a consommé de l'alcool.

20. USAGERS

20. L'institut Vias a publié un rapport se focalisant spécifiquement sur les conducteurs professionnels et notamment sur le risque relatif qu'ils courent par rapport à l'ensemble des usagers de la route.

25. INFRASTRUCTURE

25. L'institut Vias a mené une étude pour étudier la sécurité et le comportement des cyclistes dans les ronds-points à trafic mixte (c'est-à-dire les ronds-points sans aménagements pour les cyclistes).

27. EDUCATION

27. On compte 41% de récidivistes en moins chez les contrevenants routiers qui doivent suivre une formation dans le cadre des peines alternatives que chez ceux qui reçoivent une sanction classique (déchéance, amende).

COLOPHON

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

Rédaction : Ellen Boudry, Stijn Daniels, Tim De Ceunynck, Pauline Demolder, Nathan De Vos, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nathalie Moreau, Ricardo Nieuwkamp, Nina Nuytens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Stef Willems.

Layout : Ria De Geyter

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

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

ISSN : 0755-9010

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



Membre de l'Union des Editeurs de la Presse Périodique



Des applications pour sécuriser les passages à niveau

La campagne de sensibilisation « Rouge = stop ! » a été lancée par Infrabel pour augmenter la sécurité routière dans les zones portuaires en réduisant les accidents aux passages à niveau. Grâce à une collaboration avec plusieurs applications de navigation, les conducteurs seront avertis en amont de la présence d'un passage à niveau.

Cette campagne s'associe aux applications de navigation. Ceux-ci diffuseront un signal d'avertissement en amont d'une intersection avec le rail, permettant ainsi de lutter contre la distraction des automobilistes et le manque de visibilité aux alentours de ces infrastructures. En plus des panneaux de signalisation, feux, signaux sonores et autres marquages routiers, les différentes alertes transmises par les applications devraient inciter le conducteur à faire preuve d'une vigilance accrue à l'approche d'un passage à niveau. Aux points de passage de la majorité des camions, dans les ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand, de grandes banderoles portant le message de sécurité « Red = Stop! » ont été installées afin de sensibiliser les chauffeurs.

Ce n'est pas la première fois qu'Infrabel mène une action pour plus de sécurité aux passages à niveau dans les ports mais l'évolution des chiffres imposait un rappel. Le nombre d'accidents à hauteur des passages à niveau a grimpé de 10 en 2018 à 17 en 2019 et ont fait trois blessés graves. Ce constat s'explique en partie par le nombre élevé de passages à niveau dans les ports belges mais aussi parce que beaucoup de camions y circulent et les chauffeurs sont souvent pressés. Les enquêtes montrent d'ailleurs que 80% des accidents aux passages à niveau se produisent parce que les conducteurs franchissent volontairement un feu rouge.

La Belgique comptait 1.700 passages à niveau au 1er janvier 2020.

5 mesures pour améliorer la sécurité routière en Wallonie

Les chiffres de la sécurité routière en Wallonie vont en s'améliorant ces dernières années. De 400 tués par an sur les routes enregistrés pour la période 2009-2011, on est passé à 311 tués en 2019. Mais pour atteindre les objectifs 2020, c'est-à-dire 200 tués/an, 2030 (100 tués/an) ou la vi-

sion 2050 (0 tué/an), il faudra encore des efforts.

Les Etats généraux wallons de la sécurité routière, aidés par les avis et propositions d'un panel de 10.000 citoyens, ont donc émis cinq recommandations pour améliorer la situation à l'horizon 2021-2025. Les citoyens participant au débat ont fait remonter des dizaines d'idées de mesures qu'ils aimeraient voir mises en œuvre.

On y retrouve notamment le fait d'entretenir et sécuriser les routes, de contrôler davantage (notamment la vitesse et la conduite sous influence), d'augmenter et d'améliorer les infrastructures adaptées aux usagers vulnérables, de sanctionner plus sévèrement les infractions, d'améliorer la formation à la conduite et de vérifier régulièrement les connaissances et aptitudes ou encore de promouvoir l'usage de la mobilité douce et le transport en commun.

Autre idée, celle de simplifier, de développer et de renforcer les processus et traitements automatisés/intégrés des contrôles et des poursuites. Il faudrait aussi être attentif à sanctionner effectivement, pour faire évoluer les comportements, estiment les Etats généraux. Quatrième axe : accorder une attention particulière aux usagers faibles ou vulnérables. Enfin, il serait bienvenu de développer la formation et l'éducation pour un partage de la route plus responsable, concluent ces Etats généraux wallons sur la sécurité routière.



Près d'un milliard d'euros pour les transports publics bruxellois en 2021

Sur le budget total de la Région bruxelloise pour 2021, près d'un milliard d'euros seront consacrés aux transports publics. Le budget 2021 de la Région s'élève à 6,5 milliards d'euros, dont 1,4 milliard pour la mobilité. Et donc, sur ce montant, près d'un milliard ira aux transports en commun. Les alternatives à la voiture seront élargies avec davantage de bus, de trams, de métros et de pistes cyclables. Le budget consacré à la sécurité routière est également revu à la hausse et dès que cela est possible, l'espace public est rendu plus doux.

A très court terme, l'offre de la Stib sera ainsi renforcée par l'exécution des étapes suivantes du plan Bus, un plan qui devra être totalement déployé en 2022. Treize millions d'euros seront libérés à cet effet. Dans ce cadre, de nouvelles lignes seront mises en service et d'autres lignes existantes seront améliorées ainsi que renforcées, notamment en soirée. Quant aux métros, les lignes 2 et 6 rouleront toutes les 2 minutes 30 aux heures de pointe, contre une fréquence de 3 minutes actuellement. Des moyens seront également libérés pour l'amélioration des fréquences durant les heures creuses, en soirée, le week-end et durant les vacances scolaires.



De plus, la zone 30 est entrée en vigueur le 1er janvier à Bruxelles, ce qui conduira les gens à se déplacer plus lentement dans une ville plus calme et plus chaleureuse où une mobilité active pourra vraiment se développer. Une enveloppe de 7,21 millions d'euros est prévue à cette fin, notamment pour des campagnes de sensibilisation, l'adaptation de l'infrastructure et le placement de radars.

Alcool au volant : peut-on compter le nombre de verres ?

Tout le monde n'est pas égal face à l'alcool. C'est même loin d'être le cas. L'alcool agit très différemment d'une personne à l'autre. Le taux d'alcool dépend en fait d'une multitude de facteurs comme le sexe de la personne, son poids, son âge, son état de fatigue, s'il

est à jeun ou pas, etc. Une personne peut d'ailleurs avoir 2 alcoolémies différentes à quelques jours d'intervalle avec la même quantité d'alcool absorbée.

De façon générale, les consommateurs d'alcool ont une vision faussée de ce qu'est un « vrai » verre d'alcool. De ce fait, les verres d'alcool pendant un repas à la maison par exemple sont souvent servis trop généreusement, ce qui fausse évidemment le calcul. Et qui dit verre très généreux dit aussi taux d'alcool dans le sang bien plus élevé que ce que vous pensez.

Tous ces facteurs et mauvaises habitudes font que c'est impossible de calculer précisément son taux d'alcool. Dès lors, la probabilité d'avoir une mauvaise surprise lors d'un contrôle d'alcool est très grande. Entre boire ou conduire, il faut toujours choisir !



Une bonne vue pour des routes plus sûres

L'intégration de la vue dans les discussions sur la sécurité routière est essentielle pour réduire le nombre d'accidents. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, 1,35 million de personnes sont mortes sur les routes et 50 millions ont été blessées en 2018. Près de 50 % de ces décès sont des « usagers de la route vulnérables » : piétons, cyclistes et motocyclistes. Si les causes des accidents de la route sont nombreuses, une mauvaise vue sur la route est un facteur de risque grave et souvent sous-estimé. Les recherches suggèrent que la vue est cruciale pour la conduite car 90 % des informations dont les gens ont besoin pour conduire passent par leurs yeux.

Pendant trop d'années, la vue n'a pas été incluse dans les programmes de sécurité routière. Des progrès ont été réalisés récemment. En avril, les Nations Unies ont formulé des recommandations aux gouvernements pour améliorer les systèmes routiers nationaux dans le cadre de leur plan 2021-2030 pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière. Il s'agissait notamment de veiller à ce que les usagers de la route du monde entier aient une bonne vue. Tous les citoyens doivent avoir une chance égale d'arriver en toute sécurité sur leur lieu de travail, à l'école et à leur domicile. La vue devrait jouer un rôle important. Il est primordial de sensibiliser à l'importance de la correction et de la protection de la vue pour en faire une priorité mondiale.



Des nouveaux radars tronçons sur les routes flamandes

En 2021, 19 nouveaux radars tronçons, 6 caméras aux feux rouges et 7 caméras de contrôle de vitesse seront ajoutés sur les routes régionales flamandes.

Depuis quelques années, le gouvernement flamand se concentre sur les contrôles routiers sur les routes où de nombreux excès de vitesse sont commis. Le nombre d'accidents est en baisse significative aux endroits où les radars tronçons sont placés. Les recherches montrent que les gens sont également beaucoup plus susceptibles de respecter la limite de vitesse avant et après le tronçon contrôlé.

Chaque année, l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWW) établit une liste prioritaire de vingt endroits où un radar tronçon pourrait améliorer considérablement la sécurité routière. L'idéal serait aussi de se concentrer également sur des questions de sécurité spécifiques et locales. L'idée est donc d'impliquer davantage les autorités locales parce qu'elles savent mieux que quiconque quelles sont les mesures de sécurité

appropriées sur leur territoire pour réduire le nombre de victimes sur les routes. En impliquant davantage les autorités locales dans cette lutte, elles peuvent donc lancer leurs propres propositions pour l'installation de caméras aux feux rouges, de radars fixes et de radars tronçons.

En 2021, des ressources supplémentaires seront affectées à la sécurité routière, dont une partie pour la répression.

Un mouchard sur les voitures activé dès 2021

Depuis 2020, tous les véhicules qui sortent des usines doivent être équipés de mouchards qui analysent les données de conduites et les envoient à l'Union européenne. Ce mécanisme porte le nom d'OB-FCM (On-Board Fuel Consumption Meter). La directive européenne va même plus loin puisque depuis ce 1er janvier 2021, plus aucun véhicule neuf ne peut être vendu s'il n'est pas équipé de ce dispositif.

En rendant ce système obligatoire, l'objectif de l'Union européenne n'est évidemment pas d'épier le comportement des conducteurs. Le but est surtout de vérifier

la consommation exacte des véhicules et de sanctionner les constructeurs qui ne sont pas honnêtes quant à la consommation de leurs véhicules en prétendant qu'ils tournent aux alentours des 3,2 litres aux 100 kilomètres. Indirectement, l'objectif est double puisque ces informations permettent également de défendre les acheteurs trompés par une mésinformation et des données erronées.

Les infractions commises par les cyclistes

6131... C'est le nombre de procès-verbaux dressés contre des cyclistes lors du premier semestre de l'année 2020. Rouler à vélo, c'est bon pour la santé et pour l'environnement. Mais les cyclistes doivent aussi respecter les règles du Code de la route. Mais qu'englobent donc ces plus de 6000 infractions ? Voici le détail.

Les conditions techniques

Cette infraction est classée numéro 1 avec plus de 1500 p.-v. Mais qu'entend-on par « conditions techniques » ? Il s'agit d'un vélo qui circule sans l'équipement obligatoire, c'est-à-dire : une sonnette, des freins à l'avant et à l'arrière en état de marche,

une lumière blanche ou jaune à l'avant et une lumière rouge à l'arrière, un catadioptre blanc à l'avant et un catadioptre rouge à l'arrière, des catadioptres sur les pédales, des catadioptres dans les roues ou des pneus à flancs réfléchissants.

Le non-respect des feux tricolores

Un peu plus de 1300 amendes concernaient, au premier semestre 2020, des cyclistes qui n'ont pas respecté les feux de signalisation. Ce sont notamment celles et ceux qui ont brûlé un feu rouge ou qui ont traversé une rue alors que le feu cycliste n'est pas passé au vert.

La non-utilisation de la piste cyclable

Le cycliste est obligé d'utiliser la piste cyclable lorsqu'elle est tracée et que le marquage n'est pas effacé. Si le cycliste ne l'emprunte pas, il peut être verbalisé par la police. Ça a été le cas 1303 fois lors des 6 premiers mois de l'année 2020.

L'utilisation du GSM

La règle est la même que pour les automobilistes : un cycliste ne peut pas utiliser son smartphone, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement. Si le cycliste l'utilise, il représente un danger pour lui-même et les autres usagers de la route car il n'est plus attentif à sa conduite ni à son environnement direct.

Le non-respect des panneaux d'interdiction

Un cycliste peut circuler partout, en théorie, sauf si un panneau lui indique le contraire. On pense à des espaces verts, des tunnels routiers... Plus de 550 infractions ont été constatées.

L'utilisation des feux

Il faut non seulement équiper son deux-roues de feux mais il faut aussi penser à les allumer lorsque la visibilité n'est pas idéale ou qu'il fait nuit. On dénombre 552 p.-v. dressés à l'encontre de cyclistes qui ne respectent pas cette règle.

Alcool et drogues

Il est interdit de rouler sous l'influence de l'alcool ou de la drogue. La règle est la même que pour les automobilistes. La police peut d'ailleurs faire souffler un cycliste et procéder à un contrôle pour détecter si l'usager est sous l'influence de stupéfiants. En 2020, 139 contrôles étaient positifs.

Transport de personnes

Il est interdit de rouler à 2 sur un deux-roues si on ne possède pas un siège à l'arrière ou un cargo à l'avant. Le cycliste ne peut donc pas véhiculer une deuxième personne sur la selle. C'est évidemment dangereux, 41 p.-v. ont été dressés contre cette infraction.



Abaissement de la limite légale d'alcoolémie : quels effets sur le nombre de victimes ?

Depuis 1994, la limite légale de la Concentration d'Alcool dans le Sang (CAS) est de 0,5 g/l pour l'ensemble des conducteurs en Belgique. Elle a toutefois été abaissée à 0,2 g/l pour les conducteurs professionnels. À l'heure actuelle, aucune limitation spécifique n'a été adoptée pour les conducteurs inexpérimentés en Belgique. L'institut Vias a calculé quels effets pourraient avoir un abaissement de la limite d'alcoolémie sur le nombre de victimes.

Contexte

La conduite en état d'ivresse constitue un problème de santé publique majeur en Belgique comme ailleurs en Europe. En 2018, la police a constaté en Europe 2654 accidents de la route mortels dans lesquels l'alcool a joué un rôle et encore, le nombre réel est probablement beaucoup plus élevé (ETSC, 2019), et ce, sans compter les nombreuses personnes blessées. La proportion de kilomètres parcourus en Europe avec une alcoolémie supérieure au seuil légal autorisé (1,5 -2 %) pourrait sembler négligeable si les conséquences pour la santé n'étaient pas si importantes (on estime en UE que près de 25% de l'ensemble des tués dans la circulation sont liés à la conduite sous l'influence de l'alcool).

La limite légale de la Concentration d'Alcool dans le Sang (CAS) est de 0,5 g/l pour l'ensemble des conducteurs en Belgique, sauf pour les conducteurs professionnels (0,2 g/l). Récemment, deux propositions de loi ont été soumises à la Chambre des Représentants, la première vise à imposer une limite zéro pour l'ensemble des conducteurs, la seconde à imposer une limite zéro uniquement pour les conducteurs novices.

Limite zéro : c'est combien zéro ?

Adopter une limite zéro signifie qu'aucune consommation d'alcool ne serait autorisée avant de prendre le volant, mais concrètement, cela renvoie à une situation où la limite est fixée à 0 ou à 0,2 g/l et où les infractions sont poursuivies lorsque l'alcoolémie mesurée est de 0,2 g/l ou plus.

Les appareils actuels, ainsi que ceux uti-

lisés dans les pays appliquant une limite zéro, peuvent mesurer de façon fiable des valeurs d'alcool de minimum 0,09 mg par litre d'air alvéolaire expiré (AAE). Dans les pays tels que la Belgique où le taux légal de conversion est d'1/2300, cela correspond à une concentration d'alcool dans le sang de 0,2 g/l. Les normes européennes prévoient qu'« il existe une limite pour la détection de la limite inférieure de concentrations d'alcool dans l'haleine pour des raisons technologiques et physiologiques ». Ainsi, un seuil inférieur à 0,2 g/l pourrait présenter un risque accru d'obtenir des faux positifs étant donné que les valeurs inférieures à cette limite pourraient résulter de facteurs autres que ceux liés à la consommation effective de boissons alcoolisées. Les équivalences entre les concentrations d'alcool dans l'haleine et le sang basées sur un taux de conversion légal d'1/2300 sont présentées dans le tableau ci-après.

Etat	Concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (CAAE)	Concentration d'alcool dans le sang (CAS)
Safe	CAAE < 0,22 mg/l	CAS < 0,5 g/l
Alarm	0,22 mg/l ≤ CAAE < 0,35 mg/l	0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l
Positif	CAAE ≥ 0,35 mg/l	CAS ≥ 0,8 g/l



Facteurs sociétaux associés à la conduite sous l'influence de l'alcool

La conduite sous l'influence de l'alcool a été associée à des facteurs sociétaux tels que la législation et la politique criminelle, la culture, les normes sociales concernant la consommation d'alcool et les programmes d'éducation et de prévention. La relation entre ces facteurs et l'alcool au volant n'est pas toujours claire. Par exemple, une faible prévalence de conducteurs sous l'emprise de l'alcool a été observée dans les pays appliquant une limite zéro, mais également dans certains pays ayant des limites légales de CAS plus élevées. Des études ont trouvé une association entre les contrôles d'alcoolémie et la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool au niveau national : un nombre plus élevé de contrôles d'alcoolémie était associé à un plus faible taux d'accidents dus à l'alcool.

D'autres études ont trouvé des résultats contre-intuitifs en explorant cette association au niveau individuel. Une association positive a été relevée entre l'expérience personnelle en matière de contrôles d'alcoolémie et la conduite sous l'influence de l'alcool auto-rapportée. En d'autres termes, les personnes qui avaient subi davantage de contrôles d'alcoolémie déclaraient avoir conduit plus souvent sous l'influence de l'alcool. Cela peut être le résultat de contrôles ciblés menés par la police. La même association positive a été constatée entre le risque perçu de se faire contrôler et la prévalence de l'alcool au volant. D'autres études ont révélé une association négative entre la conduite en état d'ébriété et le risque subjectif d'être arrêté. Lorsque le risque subjectif de se faire prendre augmente, la prévalence de la conduite sous l'emprise de l'alcool auto-rapportée de l'alcool diminue.

Le comportement humain est profondément influencé par les normes sociales, c'est-à-dire les règles établies au sein du groupe social auquel les personnes s'identifient. Les données auto-rapportées de l'étude ESRA2 montrent une association entre la conduite sous l'influence de l'alcool

et la perception que ce comportement est socialement accepté ou que les amis et parents se comportent de la même manière.

En résumé, de nombreux facteurs tels que le seuil légal d'alcoolémie, la probabilité de se faire prendre, et l'acceptabilité sociale du comportement sont associés à la conduite sous l'emprise de l'alcool. Ils peuvent tous expliquer en partie, mais pas totalement, pourquoi la prévalence de l'alcool au volant reste relativement élevée en Belgique.

Effets de l'alcool sur l'aptitude à la conduite

La littérature scientifique a abondamment démontré que le risque d'être blessé, et plus encore le risque de perdre la vie dans un accident de voiture, augmente de manière exponentielle lorsque l'alcoolémie augmente, en particulier à partir d'une CAS de 0,5 g/l. Pour les faibles niveaux de CAS (inférieurs à 0,5 g/l), les résultats en termes de risque sont mitigés. D'une part, certaines études ont montré que le risque relatif d'être grièvement blessé n'augmentait pas à une alcoolémie inférieure à 0,5 g/l. D'autre part, des revues systématiques de la littérature scientifique ont mis en évidence comment les aptitudes essentielles à la conduite, telles que la répartition de l'attention, le temps de réaction et la vigilance, pouvaient être altérées à des niveaux d'alcoolémie inférieures à 0,5 g/l. Une étude expérimentale a montré que le risque d'accident de voiture augmentait à partir d'un seuil d'alcoolémie de 0,1 g/l. La consommation d'alcool pourrait avoir des effets néfastes sur les capacités de conduite telles que les fonctions visuelles et la capacité à effectuer de multiples tâches simultanément avec une alcoolémie de 0,2 g/l. En 2017, une méta-analyse a montré comment les niveaux de CAS (allant de 0,23 g/l à 1 g/l) avaient des effets néfastes sur le maintien de la position sur la bande de circulation et la vitesse. Une récente étude expérimentale a montré qu'à partir d'une alcoolémie de 0,5 g/l, les performances du conducteur et l'attention visuelle pouvaient être altérées davantage chez les nouveaux conducteurs de 18 ans par rapport aux conducteurs expérimentés de 21 ans. Toutefois, les auteurs n'ont

pas constaté d'altérations significatives des performances de conduite à des niveaux de CAS inférieurs.

Pour conclure, la littérature scientifique a démontré de façon consistante que l'impact sur les capacités à conduire augmentait avec la concentration d'alcool. De nombreuses études ont montré que les compétences requises pour la conduite sont diminuées avec une alcoolémie de 0,5 g/l, mais il a également été démontré que ces altérations pouvaient se manifester à des seuils d'alcoolémie inférieures.

Impact des limites légales d'alcoolémie sur la sécurité routière

Des études sur l'efficacité des lois relatives à la consommation d'alcool, telles que la limite légale d'alcoolémie au volant, suggèrent que ces mesures ont entraîné une réduction des accidents de la route liés à l'alcool lorsqu'elles ont été introduites pour la première fois. Les effets d'un nouvel abaissement des limites d'alcoolémie semblent être plus mitigés et dépendre du contexte. Les études sur l'impact d'un abaissement de la limite d'alcoolémie à 0,5 g/l ou moins sont rares. La plupart d'entre elles sont spécifiques à un pays ou manquent parfois de rigueur méthodologique, de sorte qu'il est difficile de réaliser une évaluation approfondie des effets d'un abaissement du seuil légal d'alcoolémie. En Norvège, une évaluation avant/après utilisant des statistiques sur les accidents survenus la nuit et le week-end comme indicateur des accidents liés à l'alcool a montré que l'abaissement du seuil d'alcoolémie de 0,5 à 0,2 g/l n'était pas associé à une diminution des accidents liés à l'alcool.

Une étude incluant des données provenant de 28 pays européens a démontré l'efficacité d'une limitation du seuil d'alcoolémie à 0,5 g/l en Europe. Toutefois, les auteurs ont estimé que l'application d'une limite plus stricte n'améliorerait pas les résultats en matière de sécurité routière si la mesure n'était pas soutenue par d'autres mesures liées à l'alcool telles que des taxes plus élevées sur les boissons alcoolisées, des

contrôles d'alcoolémie aléatoires, l'application des sanctions prévues, une campagne de communication et d'éducation pour la population.

Enfin, une dernière considération importante concerne l'effet potentiel de l'abaissement du seuil d'alcoolémie de 0,5 à 0 g/l sur les niveaux d'alcoolémie qui ne seraient pas spécifiquement visés par cet abaissement, les valeurs supérieures à 0,5 g/l. Des études sur l'impact de l'abaissement du seuil d'alcoolémie à 0,8 g/l ou à 0,5 g/l ou moins ont montré que lorsqu'un effet positif était observé, celui-ci se manifestait sur toutes les valeurs d'alcoolémie et qu'il pouvait même être le plus fort sur les taux d'alcool les plus élevés.

L'effet de l'alcoolémie sur le risque d'accident interagit-il avec l'âge ?

La littérature scientifique a largement décrit le fait que les jeunes conducteurs présentent un risque plus élevé d'avoir un accident de la route que les conducteurs plus âgés. Nous savons également que l'alcool au volant augmente de manière exponentielle le risque d'accidents de la route.

Les chercheurs en sécurité routière ont tenté d'évaluer si le risque plus élevé pour les jeunes conducteurs d'être victimes d'un accident de la route dû à l'alcool correspondait à un effet cumulé du risque lié à l'âge et du risque lié à l'alcool ou s'il était dû à une interaction entre l'âge et le taux d'alcool de sorte que l'alcool altérerait plus sévèrement les capacités de conduite des jeunes conducteurs qu'il n'affecterait les compétences des conducteurs plus âgés. A nouveau, les différences au niveau du protocole, de la méthodologie ou des données collectées rendent les comparaisons entre les études très difficiles et les résultats sont mitigés.

Certaines études ont illustré un effet multiplicateur de l'âge et de l'alcool sur le risque d'accident de voiture, mais elles n'ont pas démontré que le risque d'accident lié à l'alcool augmentait plus fortement chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs plus âgés. D'autres études ont suggéré que les



jeunes conducteurs pouvaient être plus affectés par l'alcool que les conducteurs plus âgés, mais la différence n'était pas statistiquement significative. Dans d'autres études encore, la hausse du risque d'accident pour les jeunes conducteurs n'a été observée que dans les accidents non liés à l'alcool et pas dans les accidents dus à l'alcool.

Deux études ont montré que l'association entre l'alcoolémie et le risque d'accident de la route variait en fonction de l'âge. Les auteurs de la première ont découvert que le risque de perdre la vie augmentait plus fortement chez les jeunes conducteurs (16-20 ans) que chez les conducteurs de 21 ans ou plus. Une autre étude a identifié la même interaction et a montré que l'association entre l'alcool et le risque d'accident était plus marquée chez les conducteurs de

moins de 21 ans que chez les conducteurs plus âgés.

Ainsi, l'interaction âge - alcoolémie peut refléter le fait que les jeunes conducteurs sont plus affectés par l'alcool que les conducteurs plus âgés parce qu'ils ont moins d'expérience de la conduite, de l'alcool et encore moins de la conduite en état d'ivresse. Elle peut également indiquer que l'alcool exacerbe les comportements à risque inhérents au risque d'accident chez les jeunes conducteurs (vitesse, non-port de la ceinture de sécurité par exemple). Le fait qu'une diminution des accidents liés à l'alcool a été observée chez les jeunes conducteurs après l'introduction d'une limite zéro pour les conducteurs novices démontre que l'alcool contribue au moins à de tels accidents.

Trois scénarios

L'inconnue la plus importante dans nos estimations est l'évolution de la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique si la limite légale d'alcoolémie est abaissée. Face à cette incertitude, l'institut Vias a élaboré trois scénarios possibles pour estimer dans quelle mesure l'abaissement de la limite légale d'alcoolémie pourrait avoir un impact sur les comportements des conducteurs dans les différentes catégories de CAS. Ces différents scénarios nous permettent également de montrer clairement l'impact des hypothèses sous-jacentes sur les estimations. Le Tableau 5 ci-après résume les trois scénarios.



Nom du scénario	Brève description	Description détaillée
Ciblé	Effet uniquement dans la catégorie de CAS spécifiquement ciblée	Le scénario suppose que la nouvelle politique n'aurait d'impact que sur la catégorie de CAS spécifiquement ciblée, c'est-à-dire les conducteurs de la catégorie « 0,1 g/l ≤ CAS < 0,5 g/l ». Dans cette catégorie, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool diminuerait de 61,9 %, c'est-à-dire la différence brute entre les personnes qui déclarent avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours après avoir bu de l'alcool dans les pays européens appliquant une limite zéro en comparaison des pays où la limite légale d'alcoolémie est fixée à 0,5 ou plus.
Adaptation	Scénario « Ciblé » + effet additionnel mais de plus faible amplitude dans la catégorie de CAS « 0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l ».	Scénario basé sur le scénario « Ciblé » auquel nous avons ajouté un « effet de halo » dans la catégorie de CAS « 0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l ». Dans cette dernière catégorie, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool est supposée diminuer de 44,5%, c'est-à-dire la différence brute entre les personnes qui ont déclaré avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours alors qu'elles avaient peut-être dépassé la limite légale d'alcoolémie dans les pays européens où la limite est nulle, en comparaison des pays où la limite légale est de 0,5 ou plus.
Forte adaptation	Scénario « Adaptation » + effet additionnel mais de plus faible amplitude dans la catégorie de CAS « 0,8 g/l ≤ CAS < 1,2 g/l ».	Scénario basé sur le scénario « Adaptation » auquel nous avons ajouté un « effet de halo » dans la catégorie de CAS « 0,8 g/l ≤ CAS < 1,2 g/l » avec une diminution de 22,2 % de la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool (soit la moitié de l'effet attendu dans la catégorie de CAS « 0,5 g/l ≤ CAS < 0,8 g/l »).

Résultats

En cas de diminution générale de la limite légale d'alcoolémie, on peut s'attendre à une réduction annuelle de 10 à 17 morts, de 8 à 20 blessés graves et de 135 à 315 blessés légers. Si la limite zéro n'est appliquée qu'aux conducteurs novices, on peut s'attendre à une réduction annuelle de 2 à 4 tués, de 8 à 16 blessés graves et de 135 à 262 blessés légers.

Les réductions estimées dépendent des hypothèses formulées à propos de l'effet de la nouvelle loi sur le comportement réel en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Rien ne permet de savoir lequel des trois scénarios élaborés est le plus plausible.

Les risques relatifs les plus élevés se situent dans niveaux de CAS les plus élevés (surtout 1,2 g/l et plus), ce qui signifie également que le potentiel de vies à sauver est de loin le plus élevé dans ces catégories. Le succès de l'une ou l'autre de ces mesures dépendra donc fortement de sa capacité à affecter également la conduite en état d'ivresse à des concentrations déjà interdites. Cela signifie également que la plupart des accidents pourraient être évités si le respect des règles actuelles était renforcé.

Victimes potentiellement évitées si la limite zéro s'applique à tous les conducteurs.

Victimes*	Scénarios		
	Ciblé	Adaptation	Forte adaptation
Tués (n=430)	10	13	17
Blessés graves (n=2,541)	8	11	20
Blessés légers (n=37,247)	135	177	315
Total (N=40,218)	154	201	352

Victimes potentiellement évitées si la limite zéro s'applique uniquement aux conducteurs débutants.

Victimes*	Scénarios		
	Ciblé	Adaptation	Forte adaptation
Tués (n=64)	2	3	4
Blessés graves (n=489)	8	10	16
Blessés légers (n=8,093)	135	159	262
Total (N=8,646)	146	171	282

L'objectif de l'étude menée par l'institut Vias est de calculer les effets attendus de deux politiques possibles (c'est-à-dire une limite zéro en matière d'alcool au volant pour tous les conducteurs et une limite zéro uniquement pour les conducteurs inexpérimentés). En tant que telle, cette étude vise à fournir des estimations quantitatives et ne prend pas position dans le débat sur la question de savoir quelle politique de limite zéro doit être mise en œuvre en Belgique. Néanmoins, par souci d'exhaustivité, nous présentons plusieurs arguments qui pourraient plaider en faveur ou en défaveur de ces deux mesures.

Une limite zéro pour tous les conducteurs

Parmi les points positifs, citons (que) :

- L'impact de cette politique sur la santé publique en termes de décès évités (10 à 17 vies sauvées par an) et de blessés (143 à 335 blessés évités par an).
- Le message adressé au public serait sans équivoque, c'est-à-dire « pas d'alcool au volant ». Il pourrait mettre un terme aux spéculations sur le nombre de verres autorisés avant d'atteindre la limite légale.

- Cette politique est déjà en vigueur dans d'autres pays européens (neuf pays européens ont déjà adopté une politique de « limite zéro » pour tous les conducteurs).
- Comme le montre l'étude ESRA2, cette mesure bénéficierait d'une bonne adhésion sociale puisque 67 % de la population belge serait favorable à cette politique pour tous les conducteurs.

Nous avons également identifié les facteurs qui s'opposeraient à cette nouvelle limitation :

- L'effet potentiel sur les victimes de la route sera modeste si l'impact est limité au groupe cible, à savoir les conducteurs ayant une alcoolémie inférieure à 0,5 g/l.
- L'essentiel de l'impact reposerait sur le respect par les conducteurs ayant une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/l, c'est-à-dire la limite légale actuelle. En tant que telle, la simple fixation d'une nouvelle limite ne suffit pas pour résoudre ce problème.
- Une politique de limite zéro pourrait focaliser les capacités de contrôle de la police sur les infractions de moindre importance (par exemple, les conducteurs ayant une alcoolémie comprise entre 0,1 et 0,5 g/l), et ce au détriment de l'attention accordée aux comportements beaucoup plus problématiques, par exemple les conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l.
- Une politique de limite zéro pourrait être inefficace si elle n'est pas soutenue par d'autres mesures en lien avec la consommation d'alcool telles que l'application de tests d'haleine aléatoires, des campagnes de communication et des programmes d'éducation.
- Sachant que l'alcoolémie moyenne des conducteurs ivres impliqués dans un



accident de voiture était de 1,6 g/l en 2018 et que le risque d'être victime d'un accident augmente de manière exponentielle avec l'alcoolémie, les conducteurs ayant une alcoolémie inférieure à 0,5 g/l ne représentent pas la cible la plus importante en termes de santé publique.

Une limite zéro pour les conducteurs inexpérimentés

Les facteurs favorables à la mise en œuvre d'une politique de limite zéro pour les conducteurs inexpérimentés sont les suivants :

- En termes de santé publique, l'impact limite zéro serait proportionnellement plus fort sur les accidents de la route impliquant au moins un jeune conducteur car ils présentent un risque plus élevé d'accident de la route dû à l'alcool. Avec l'application d'une limite zéro, 2 à 4 décès dans la tranche d'âge 18-24 ans pourraient être évités, selon l'impact de cette nouvelle limite sur les jeunes conducteurs dans tous les niveaux de CAS. En ce qui concerne les blessés, la mise en œuvre de cette nouvelle limitation de l'alcoolémie pourrait permettre

d'éviter 8 à 16 blessés graves et 135 à 262 blessés légers, selon l'effet de « halo » potentiel de cette mesure sur les jeunes conducteurs ayant une alcoolémie plus élevée.

- Un autre argument qui pourrait plaider en faveur de la mise en œuvre de cette limite légale d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs est qu'elle est recommandée par la Commission européenne (2001) et qu'elle a déjà été mise en œuvre dans la plupart des pays européens (17 pays où la limite légale d'alcoolémie est fixée à 0,5 g/l ont déjà adopté des limites inférieures pour les conducteurs novices).
- Selon l'étude ESRA2, l'adhésion sociale en faveur de cette mesure est encore plus élevée que pour une limite zéro appliquée à tous les conducteurs, puisque 78% des répondants seraient favorables à cette politique si elle était limitée aux jeunes conducteurs.

D'autres arguments plaident en défaveur de la limite zéro s'appliquant aux conducteurs novices :

- Au total, l'effet d'une telle mesure sur la santé publique serait beaucoup plus limité qu'une limite zéro générale (2 à 4 vies contre 10 à 17 vies sauvées par an et 143 à 278 contre 143 à 335 blessés évités).

- La mise en œuvre de cette politique soulèverait également des questions opérationnelles (nécessité de déterminer depuis combien de temps le conducteur dispose de son permis et d'avoir deux appareils de mesure différents à utiliser par les services de police qui devraient appliquer cette restriction spécifique).
- La mesure pourrait être considérée comme discriminatoire à l'égard des jeunes conducteurs et donc être jugée injuste, notamment par son groupe cible. Il est utile de savoir que la proportion de personnes opposées à cette mesure était deux fois plus élevée chez les 18-24 ans que chez les plus âgés (18,1% contre 9,3%) alors qu'une telle différence n'est pas observée pour la mesure visant tous les conducteurs.
- La preuve scientifique que le risque d'accident lié à l'alcool est plus élevé chez les jeunes conducteurs n'est pas claire et aucune des études qui en fait état n'est spécifique à la Belgique ou même aux pays européens. Le risque accru d'accident chez les jeunes conducteurs pourrait plutôt relever d'autres comportements à risque que la consommation d'alcool.

Stijn DANIELS

Heike MARTENSEN

Nathalie MOREAU





59 tués et 7000 blessés en moins sur les routes au cours des 9 premiers mois de l'année

Selon le baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias publié fin novembre, le nombre de tués sur les routes¹ a baissé de 16% au cours des 9 premiers mois de 2020 par rapport à la même période en 2019 (soit 59 tués en moins) et le nombre de blessés de 20% (près de 7000 blessés en moins). Ces diminutions sont évidemment imputables à la limitation des déplacements, notamment lors du confinement du 2e trimestre. A noter toutefois une hausse conséquente du nombre d'accidents avec un cycliste tant en Wallonie (+21%) qu'à Bruxelles (+16%). Notons également que septembre a été particulièrement meurtrier cette année : le nombre de tués a augmenté de 55% par rapport au même mois en 2019.



59 tués et 7000 blessés en moins

Le nombre de tués a baissé sur nos routes au cours des 9 premiers mois de l'année : -16% par rapport à 2019 (soit 303 tués sur place au lieu de 362). Le nombre de blessés est également en baisse (de 34.876 à 27.961, soit -20%), ainsi que le nombre d'accidents (de 27.696 à 22.918, soit -17%).

Comme attendu, le confinement du 2e trimestre a donc eu un impact positif sur tous les indicateurs de sécurité routière.

Septembre meurtrier

Une analyse détaillée du nombre de tués mois par mois nous indique que les mois d'août (de 41 à 42 tués) et surtout de septembre (de 31 à 48 tués) ont été particulièrement meurtriers. Le temps très clément du mois de septembre incitant à la balade a augmenté l'exposition au risque. Le trafic est par ailleurs resté plus fluide que les autres années, ce qui a poussé certains

conducteurs à prendre plus de risques. De manière générale, les accidents qui se sont produits pendant les 9 premiers mois de l'année n'avaient d'ailleurs plus été aussi graves depuis 2015.

Plus forte baisse du nombre de tués en Wallonie

Le nombre de tués sur place a diminué en Wallonie (de 185 à 146 tués) et en Flandre, mais de manière moins prononcée (de 164 à 145 tués). Malgré tout, on recense quasi autant de tués sur les routes wallonnes que sur les routes flamandes. A Bruxelles, ce nombre est passé de 13 à 12.

En ce qui concerne le nombre d'accidents avec tués ou blessés, les tendances sont quasi similaires pour les 3 Régions : de 7842 à 6372 en Wallonie (-19%), de 16.992 à 14.079 en Flandre (-17%) et de 2862 à 2467 à Bruxelles (-14%).

Evolution 2019-2020 du nombre d'accidents corporels et de victimes pendant les 9 premiers mois

	9 premiers mois 2019	9 premiers mois 2020	Évolution 2019-2020 (nombres)	Évolution 2019-2020 %
Accidents corporels	27.696	22.918	- 4778	- 17,3%
Total victimes	35.238	28.264	- 6974	- 19,8%
Tués sur place	362	303	- 59	- 16,3%
Blessés	34.876	27.961	- 6915	- 19,8%

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

Nombre de tués en baisse partout en Wallonie, sauf dans le Brabant wallon

Le nombre de tués sur les routes baisse de manière significative dans toutes les provinces, sauf dans le Brabant wallon où ce nombre stagne (12 tués sur place). Une seule province atteint néanmoins un niveau plancher record : Namur (25 tués sur place). Malgré l'influence positive du confinement sur les statistiques de 2020, les autres avaient déjà fait mieux dans le passé.

Tendances suivant le type d'utilisateur

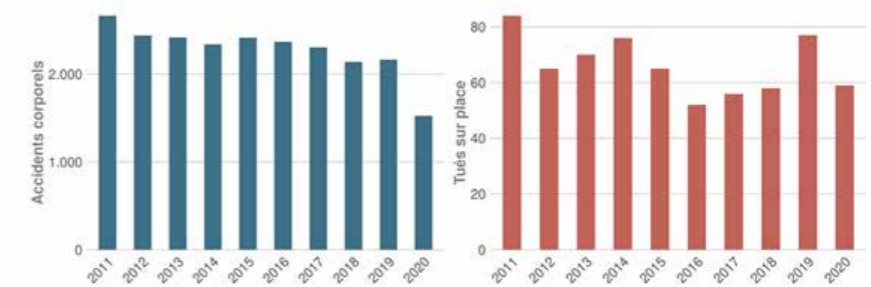
Augmentation du nombre de tués parmi les cyclomoteuristes

Le nombre de tués est en baisse pour toutes les catégories d'utilisateurs, sauf pour les conducteurs de cyclomoteurs pour lesquels il a doublé (de 5 à 10 tués). Comme on pouvait s'y attendre vu la limitation des longs déplacements au cours du 2e trimestre, la diminution du nombre de tués est la plus importante pour les occupants de voiture (de 183 à 145).

Hausse du nombre d'accidents avec un cycliste à Bruxelles

On le sait : le nombre de cyclistes a tendance à augmenter ces derniers mois. Il n'est pas étonnant, par conséquent, d'observer une hausse assez nette du nombre d'accidents impliquant un cycliste en Wal-

Figure 9. Évolution au fil des ans du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués sur place enregistrés durant les 9 premiers mois sur les autoroutes, Belgique



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

lonie (de 695 à 843 accidents, soit + 21%) mais également à Bruxelles (de 748 à 870 accidents, soit + 16%). Pour tous les autres modes de déplacement, on enregistre une diminution du nombre d'accidents.

Nombre élevé de tués sur les autoroutes

Malgré le confinement du 2e trimestre, il est préoccupant de constater que le nombre de tués sur les autoroutes est resté plus élevé au cours des 9 premiers de 2020 (59 tués) que pour la même période en 2016 (52 tués), 2017 (56 tués) et 2018 (58 tués). Ce nombre n'était plus élevé qu'en 2019 (77 tués).

Conclusion

Les résultats du baromètre de la sécurité routière pour les 9 premiers mois de l'année

ont évidemment été impactés par le confinement de près de 3 mois au cours du 2e trimestre.

Parmi les points moins positifs, la gravité des accidents reste préoccupante. La densité de trafic a été moindre et certains conducteurs en ont profité pour prendre plus de risques. La circulation va encore rester plus fluide dans les semaines qui viennent, notamment vu le succès du télétravail. C'est pourquoi il est important de continuer à mener des contrôles et de conscientiser les automobilistes au respect des limitations de vitesse.

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

Benoit GODART

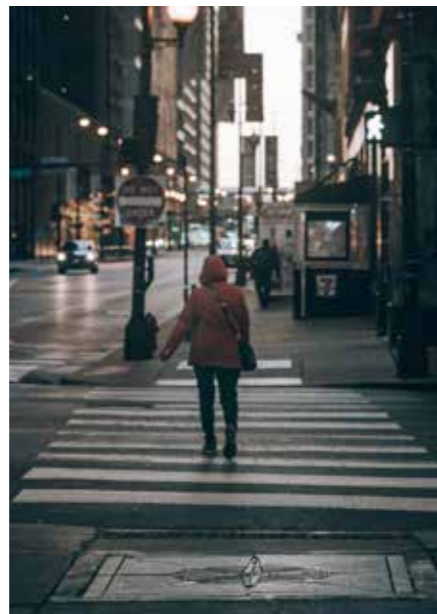
Le passage à l'heure d'hiver, période très sensible pour les piétons

Depuis début novembre, il fait noir une heure plus tôt et ce sont les piétons qui sont les premiers à en subir les conséquences. Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias, le nombre de piétons gravement blessés et tués dans un accident de la route connaît une hausse de 80% durant l'heure de pointe du soir. Et cette augmentation est encore plus perceptible en Wallonie (+89%) et à Bruxelles (+80%). Un rappel des principales règles de prudence pour les piétons et les automobilistes s'impose...

Nombre et gravité des accidents en hausse

Le passage à l'heure d'hiver marque le début d'une période à risque. D'octobre à novembre, le nombre d'accidents corporels impliquant des piétons augmente de 38% pendant l'heure de pointe du soir. Le nombre de blessés graves et de tués parmi les piétons croît même de 80%. Non seulement il y a plus d'accidents mais ils sont aussi 3x plus graves. Ainsi, on enregistre 14 piétons tués par 1000 accidents en octobre, contre 43 tués par 1000 accidents en novembre (2010-2019).

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 scénarios types

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

1. Le piéton veut traverser une route à plusieurs bandes dans chaque sens. Il

Evolution, entre octobre et novembre, de quelques indicateurs relatifs aux accidents impliquant un piéton survenant entre 16.00h et 18.59h, total 2010-2019

	Belgique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
Nombre d'accidents corporels impliquant piéton	38%	38%	34%	45%
Nombre d'accidents graves impliquant piéton	72%	81%	70%	63%
Nombre de piétons décédés ou grièvement blessés	80%	89%	80%	63%
Gravité des accidents de piétons (nombre de piétons tués et blessés graves / 1000 accidents impliquant un piéton)	31%	37%	34%	12%

Source : institut Vias

s'engage sur le passage ou à proximité de celui-ci, mais les véhicules en stationnement ou à l'arrêt gênent la visibilité du piéton et du conducteur. Le piéton ne regarde pas bien autour de lui. Le conducteur ne voit pas le piéton ou le voit trop tard pour pouvoir l'éviter de justesse.

2. Le conducteur remarque le piéton qui traverse souvent de manière irrégulière, mais il est tellement sûr de sa priorité qu'il n'anticipe pas. La situation inverse est également fréquente dans les accidents impliquant un véhicule qui tourne à gauche ou à droite: le piéton remarque le véhicule mais il part du principe que le conducteur respectera les règles de priorité et ne tient pas compte du fait qu'il n'a peut-être pas remarqué sa présence, par exemple parce que son attention était totalement fixée sur d'autres éléments.

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

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

Benoit GODART

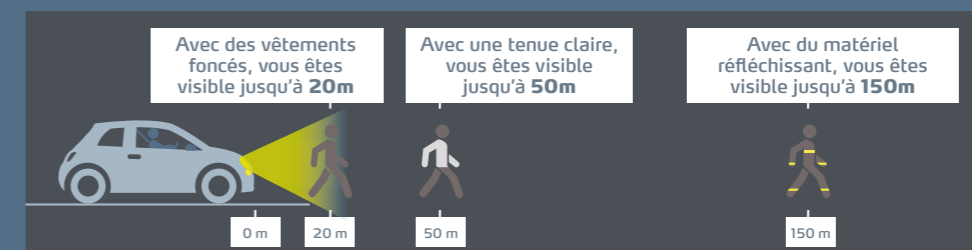


3 conseils pour les piétons

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

3 conseils pour les automobilistes

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





Malgré la crise sanitaire et les restrictions qui l'accompagnent, la campagne Bob a démarré mi-décembre afin de rappeler aux Belges de prendre soin d'eux en cette fin d'année. Prendre soin de soi, c'est évidemment respecter les gestes barrières mais c'est aussi éviter de prendre le volant lorsqu'on a consommé de l'alcool. L'an dernier, 1 accident sur 9 impliquait un conducteur sous l'influence de l'alcool, soit au total plus de 4100 accidents avec tués ou blessés. Bref, Bob reste indispensable pour rappeler que boire et conduire sont incompatibles.

Alcool au volant : un léger mieux mais Bob reste indispensable

En 25 ans, 5,5 fois plus de contrôles, 3,5 fois moins de conducteurs positifs !

Lors de la 1^{re} campagne Bob en décembre 1995, 100.000 conducteurs avaient été contrôlés, dont 6,4% étaient positifs ; l'an dernier, plus de 550.000 conducteurs ont subi un test, dont 1,8% seulement était positif. Il s'agissait alors d'un double record : jamais le nombre de contrôles n'avait été aussi élevé et jamais le pourcentage de

conducteurs positifs n'avait été aussi faible, preuve que la combinaison de la sensibilisation et de la répression porte ses fruits.

Au cours de ces 10 dernières années, le nombre d'accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool a d'ailleurs chuté de 20%. Malgré tout, on a dénombré, en 2019, plus de 4100 accidents avec tués ou blessés impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool, soit en moyenne 1 accident toutes les deux heures environ. Ces accidents ont fait plus de 5400 victimes.

Pas un problème uniquement la nuit

La dernière mesure de comportement « alcool » de l'institut Vias montre que le pourcentage de conducteurs positifs est plus élevé la nuit (10,7% en semaine ; 12,6% le week-end) que la journée (0,4% en semaine ; 1,2% le week-end). Mais comme le nombre de conducteurs sur la route est beaucoup plus élevé la journée, le risque de

croiser des conducteurs sous l'influence de l'alcool est bien présent, d'où la nécessité de mener des contrôles en journée aussi.

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

Autre constat interpellant : quand les conducteurs prennent le volant sous l'influence de l'alcool, ils ont généralement beaucoup bu. Ainsi, l'alcoolémie moyenne des conducteurs impliqués dans un accident corporel est de 1,7 ‰. Les conducteurs présentant un tel taux d'alcool courent jusqu'à 200 fois plus de risques de laisser la vie sur les routes ou de tuer quelqu'un que des conducteurs sobres. C'est dû, d'une part, à l'augmentation du risque d'accident et, d'autre part, à la nature plus grave des lésions. En effet, les automobilistes sous l'emprise de l'alcool roulent plus souvent en excès de vitesse et bouclent moins souvent leur ceinture de sécurité, par exemple.



BRUXELLES MOBILITE
SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES

Assuralia

BRASSEURS BELGES

Nouvelle campagne : « Prenez soin de vous »

Cette année, toutes les festivités sont annulées, les cafés et restaurants sont fermés et les réveillons se feront en comité restreint en raison de la crise sanitaire. Malgré tout, les Brasseurs Belges, l'institut Vias, Assuralia, Bruxelles Mobilité, l'AWSR, le VSV, la police fédérale et les zones de police locale trouvaient important d'organiser une campagne Bob. En effet, même si les déplacements sont restreints, le problème de l'alcool au volant ne disparaît pas pendant les périodes de confinement.

Bien entendu, il était impossible d'oublier la situation actuelle et c'est pourquoi Bob demande cette année aux Belges de prendre soin d'eux. Respecter les gestes barrières et le couvre-feu, par exemple, font partie des comportements attendus par la population, mais éviter de prendre le volant sous l'influence de l'alcool, c'est aussi prendre soin de soi et des autres ! Dans les deux cas, le fait d'adopter le bon comportement témoigne d'altruisme, d'un sens de l'intérêt commun.

Plan média de la campagne

Comme chaque année, le message de la campagne est visible sur le réseau d'affichage le long des routes et autoroutes.

L'allusion à la crise sanitaire est directe puisqu'un masque a été ajouté au logo Bob.

Des messages et petits films d'animation sont fréquemment postés sur les réseaux sociaux à des moments clés afin de rappeler aux conducteurs l'importance de prendre leurs responsabilités. Ce sera notamment le cas sur Instagram, YouTube et Facebook.

Comme les grands magasins restent ouverts, c'était un endroit idéal pour faire passer le message de la campagne Bob. C'est pourquoi, du 14 décembre au 4 janvier, tous les caddies des hypermarchés Carrefour de Belgique inciteront les clients à penser à leur Bob et à prévoir des boissons sans alcool. Impossible donc de passer à côté de ce message étant donné que l'utilisation d'un caddie est obligatoire dans les grands magasins.

En scannant le QR code présent sur le caddie, il est possible de participer à un concours et de remporter un panier de bières sans alcool

Benoit GODART





Conducteurs professionnels et sécurité routière

La conduite est une tâche très exigeante, compte tenu du fait qu'elle implique l'exécution simultanée de multiples processus d'ordre physique et cognitif pendant des périodes relativement longues et avec des marges d'erreur inflexibles. Le caractère exigeant de la conduite est davantage prononcé lorsqu'elle se déroule dans le contexte d'une activité professionnelle. L'institut Vias a publié un rapport se focalisant spécifiquement et strictement sur les conducteurs dont la conduite est le métier. Dans cet article, nous nous attarderons uniquement sur le risque relatif pour les conducteurs professionnels par rapport à l'ensemble des usagers de la route.

En termes d'accidents corporels

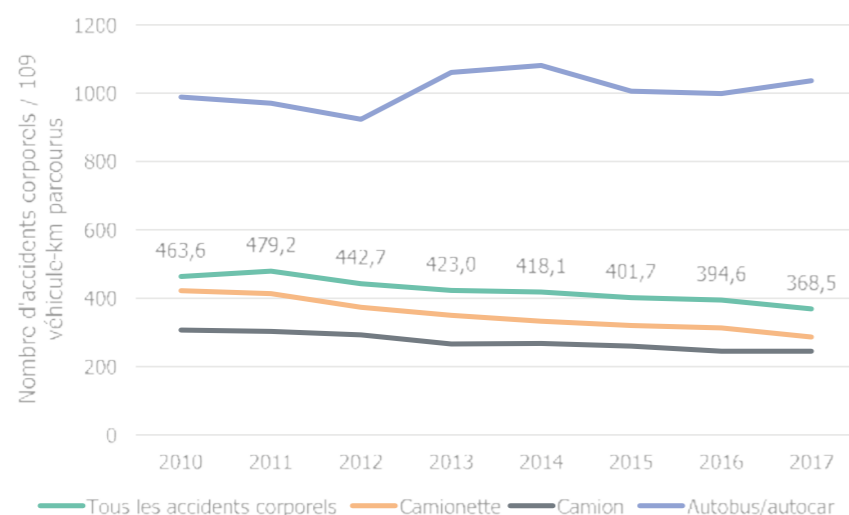
Au-delà des valeurs absolues de prévalences d'accident, il est également intéressant d'investiguer le risque relatif des accidents impliquant les différentes catégories de véhicules comparativement à l'ensemble des kilomètres parcourus par chacune de ces catégories de véhicule. La manière typique d'évaluer ce risque relatif est de l'exprimer en termes de nombres d'accidents

par milliard (109) de véhicules-kilomètres parcourus. Le graphique ci-après montre ce risque relatif pour la période allant de 2010 à 2017 et respectivement pour les accidents impliquant une camionnette, un camion et un autobus/autocar ainsi que, en guise de comparaison, pour toutes les catégories de véhicules confondues. Pour l'ensemble des véhicules, le nombre d'accidents par 109 de véhicules-kilomètres parcourus était de 368 pour l'année 2017 et la tendance va clairement dans le sens d'une diminution

importante sur la période considérée (-21% de 2010 à 2017).

Le risque d'accident est plus faible pour les camionnettes et pour les camions (respectivement 287 et 245 accidents par véhicules-kilomètres parcourus pour l'année 2017) et la tendance va également clairement dans les sens d'une diminution pour ces véhicules et pour la période considérée (-32% pour les camionnettes et -20% pour les camions de 2010 à 2017). Pour les autobus/autocars, cependant, le risque d'accident

Évolutions du nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus pour différentes catégories de véhicule et pour l'ensemble des accidents.



Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium), 2008-2017. Infographie : institut Vias

est beaucoup plus élevé (1037 accidents par 109 véhicules-kilomètres parcourus pour 2017) et la tendance va à l'inverse vers une certaine augmentation en particulier pour la période 2012-2017. Ce risque beaucoup plus élevé est vraisemblablement lié à l'inclusion dans cette catégorie des transports public de type intra/interurbain où les accidents sont élevés - vraisemblablement liés à la pression du trafic - bien qu'il soit généralement de faible gravité.

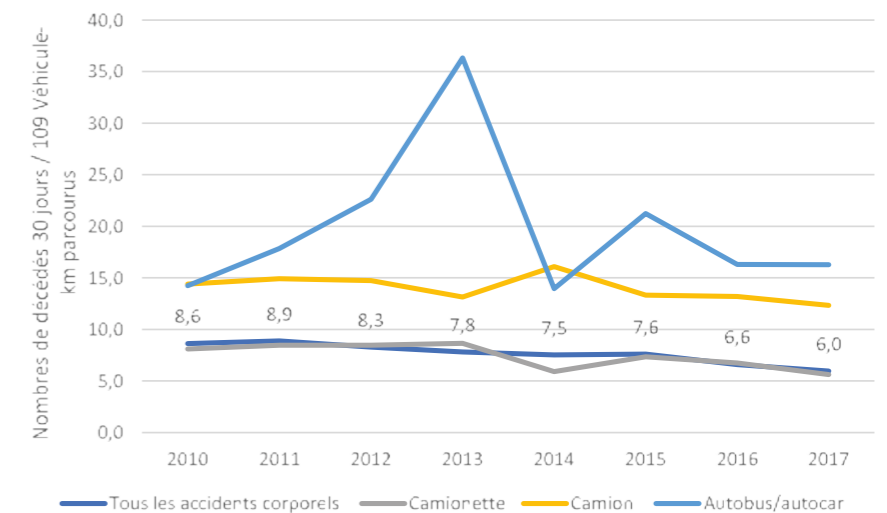
Dans une étude récente réalisée par l'institut Vias sur les accidents de travail survenant dans la circulation, il a pu être démontré que le secteur du transport représente un secteur où les accidents du travail dans la circulation sont parmi les plus fréquents (10 accidents pour 1000 personnes actives dans le secteur) ; secteur qui est dépassé seulement par le secteur de l'enseignement où les accidents du travail dans la circulation sont encore plus fréquents (17 accidents pour 1000 personnes actives dans le secteur). Il a par ailleurs été révélé de cette même étude que les accidents de travail survenant dans la circulation pour le secteur du transport figurent parmi le top 5 (parmi les 20 secteurs identifiés) des secteurs enregistrant les accidents les plus graves - avec plus de 16% des accidents ayant entraîné un décès ou une incapacité permanente (contre 13% pour l'ensemble des accidents du travail survenant dans la circulation).

En termes de mortalité

Malgré le risque plus faible d'être impliqué dans un accident pour les conducteurs de camion, la tendance s'inverse lorsqu'on s'intéresse spécifiquement aux accidents ayant une issue mortelle.

Le nombre de décédés 30 jours par milliard de kilomètres est beaucoup plus élevé pour les accidents impliquant un camion que pour l'ensemble des accidents - en moyenne 14 contre 8 pour l'ensemble des véhicules et pour l'ensemble des années considérées. Pour les autobus/autocars, le nombre de décédés 30 jours par milliard de kilomètres est encore plus élevé - en moyenne 20 sur l'ensemble des années considérées. Par ailleurs, le nombre de décédés 30 jours par

Évolution du nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus pour différentes catégories de véhicules et pour l'ensemble des accidents



Source : SPF économie DG Statistique & SPF Mobilité et Transports; Infographie : Vias institute.

milliard de kilomètres pour les autobus/autocars connaît une variation très forte d'une année avec notamment un pic important en 2013 avec un record de 36 décédés 30 jours par milliard de kilomètres. Cette variation plus importante pour les autobus/autocars peut notamment s'expliquer par le fait que ce type d'accident est assez rare comparativement aux autres véhicules et par le fait que ce type d'accident peut impliquer des dégâts humains très différents d'un accident à l'autre - dans les cas les plus extrêmes les accidents d'autobus/autocar peuvent potentiellement impacter

l'ensemble des occupants (conducteurs et passagers). Pour les camionnettes, on note une tendance très similaire à celle observée pour l'ensemble des véhicules.

Si l'on examine la gravité relative des accidents en comptabilisant le nombre de décès dans les 30 jours par 1000 accidents (et non plus par milliard de kilomètres parcourus), la tendance pour les différents types d'usagers change ostensiblement. Pour les camions, le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents reste très important et beaucoup plus élevé que pour l'ensemble des véhicules (en moyenne 51 contre 18 pour l'ensemble



des années considérées). A l'inverse, pour les autobus/autocars, le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents est beaucoup plus faible et même plus faible que pour l'ensemble des véhicules (en moyenne 13 pour l'ensemble des années considérées). La disparité importante, pour les autobus/autocars, entre le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents et par milliard de kilomètres parcourus peut s'expliquer par le fait que le nombre d'accidents par kilomètre parcouru est très important mais que la plupart de ces accidents sont sans gravité (vraisemblablement en raison de l'inclusion des transports public de type intra/interurbain dans cette catégorie). Pour les camionnettes, la tendance reste assez similaire à l'ensemble des véhicules, bien qu'elle soit légèrement supérieure (en moyenne 22 décédés 30 jours par 1000 accidents pour l'ensemble des années considérées).



tocar, le nombre/risque d'accident diminue au fil des années pour la période considérée – de 2010 à 2017. En revanche, si accident il y a, leur niveau de gravité au fil du temps reste assez stable.

Gravité des accidents pour les autres usagers

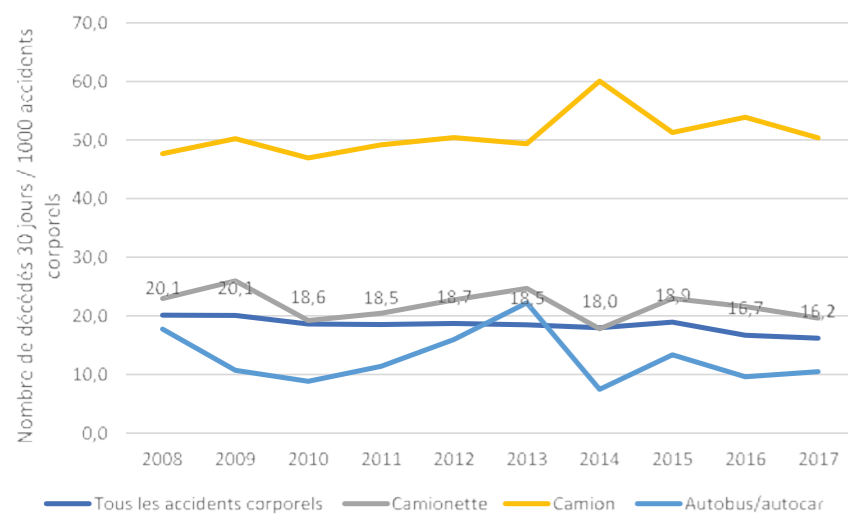
Les chiffres présentés jusqu'à présent concernent toutes les victimes d'accidents impliquant chacun des types de véhicules – que ces victimes soient ou non occupants de ces véhicules. Mais les données disponibles permettent de faire une dis-

inction entre les occupants du véhicules concernés et les autres. A cet égard, une autre manière de présenter la gravité des accidents en fonction des véhicules est de comptabiliser la proportion de victimes ne faisant pas partie du véhicule concerné par rapport aux occupants de celui-ci. De manière assez logique, l'on constate alors que pour les camionnettes, camions et autobus/autocars, la majorité des victimes où l'un de ces véhicules est impliqué ne font pas partie des occupants de ces mêmes véhicules et cette tendance est la plus forte pour les poids lourds : plus de 80% des victimes blessées ou décédées 30 jours sont des usagers autres que les occupants du camion ; pour les autobus/autocars, plus de 85% des décédés 30 jours (contre +/- 50 % des victimes blessées) font partie d'autres catégories d'usagers.

Une manière complémentaire d'analyser les ravages des accidents des différents types de véhicules sur les « autres » usagers peut se faire à travers les notions de gravité générale et spécifique (voir figures).

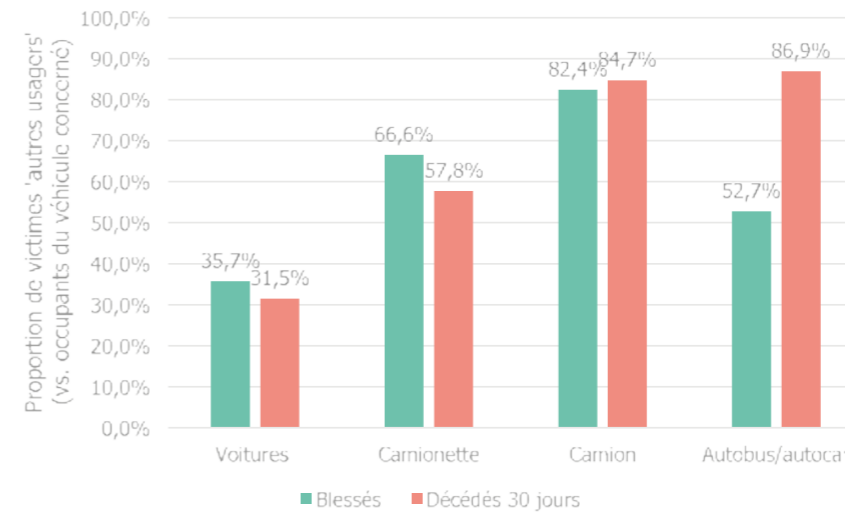
Par gravité générale, on entend le nombre total de décédés 30 jours – incluant tant les victimes parmi les occupants du véhicule concerné que les autres. Par gravité spécifique, on entend le nombre de décédés 30 jours – uniquement parmi les occupants du véhicule concerné. De manière assez logique, la gravité générale est systématiquement plus élevée que la gravité spécifique pour tous les véhicules (la

Evolution du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels pour différentes catégories de véhicules et pour l'ensemble des accidents.



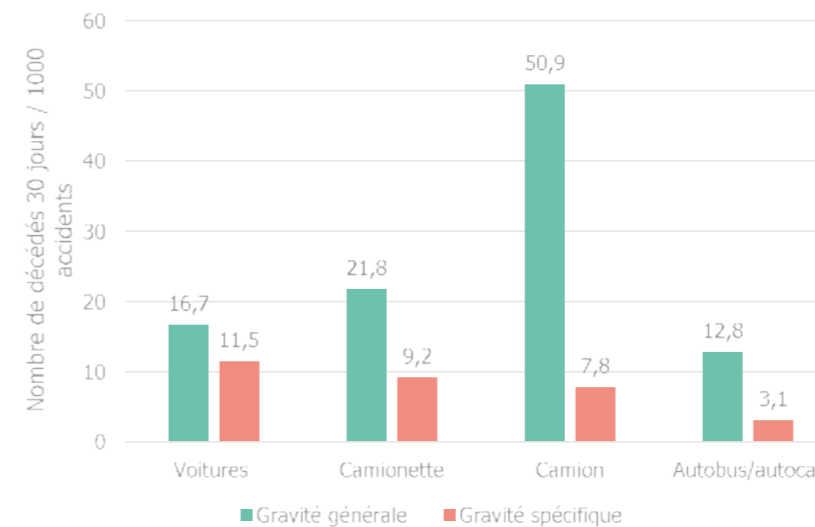
Source : SPF économie DG Statistique & SPF Mobilité et Transports; Infographie : institut Vias

Proportion des victimes blessées et décédées 30 jours parmi les usagers autres que les occupants du véhicule concernés par rapport à l'ensemble des victimes (valeurs moyennes pour la période 2008-2017).



Source : Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium), 2008-2017

Gravité générale et gravité spécifique par catégorie de véhicule et par 1000 accidents.

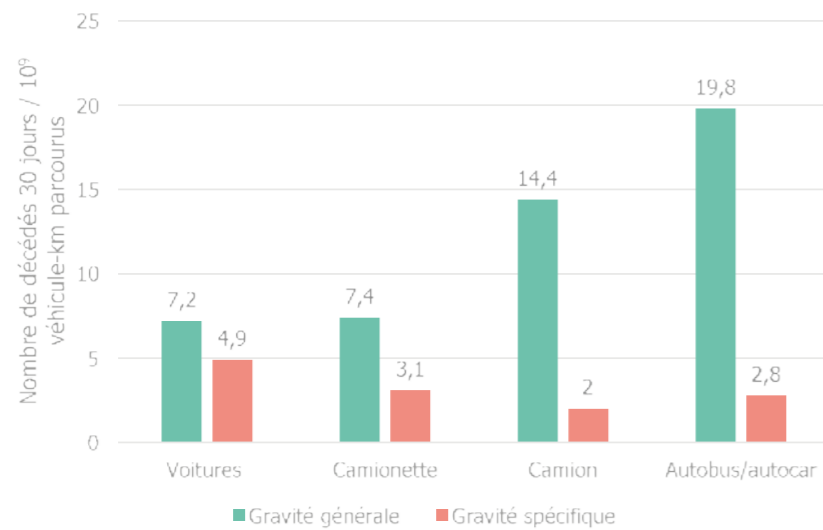


Note : Par gravité générale, on entend le nombre total de décédés 30 jours – incluant tant les victimes parmi les occupants du véhicule concerné que les autres – par 1000 accidents. Par gravité spécifique, on entend le nombre de décédés 30 jours – uniquement parmi les occupants du véhicule concerné – par 1000 accidents (valeurs moyennes pour la période 2008-2017).

Source : Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium), 2008-2017. Infographie : institut Vias.



Gravité générale et gravité spécifique par catégorie de véhicule et par milliard de véhicules-kilomètres accidents.



Note : Par gravité générale, on entend le nombre total de décès 30 jours – incluant tant les victimes parmi les occupants du véhicule concerné que les autres – par milliard de véhicules-kilomètres. Par gravité spécifique, on entend le nombre de décès 30 jours – uniquement parmi les occupants du véhicule concerné – par milliard de véhicules-kilomètres (valeurs moyennes pour la période 2008-2017).

Source : Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium), 2008-2017. Infographie : institut Vias.

gravité générale comprend en effet toutes les victimes qu'elle fasse partie ou non des occupants du véhicule concerné). Comparativement à la voiture, on note également que l'écart entre gravité générale et gravité spécifique est plus important pour les

autres véhicules concernés et en particulier pour les camions et autobus/autocars. Par ailleurs, on se rend compte que la gravité générale des accidents impliquant des camions est beaucoup plus importante que pour les autres véhicules. La gravité spé-

cifique cependant est la plus importante pour les voitures. Les accidents d'autobus/au-to-car sont quant à eux les moins graves et ceci se vérifie tant en termes de gravité générale que spécifique.

Les notions de gravité générale et spécifique peuvent également être traitées en comptabilisant le nombre de victimes par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Cet indice permet de pondérer le nombre de victimes pour les différentes catégories de véhicules et en fonction de la part respective de chacune de ces catégories dans la circulation belge. Les autobus/autocars présentent la gravité générale la plus forte (et non plus les camions) avec un total de 20 décès 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus ; ils sont suivis par les camions (14), les camionnettes (7) et en enfin les voitures (7). La voiture reste le véhicule avec l'indice de gravité spécifique le plus élevé (5) – suivi par les camionnettes (3), les autobus/autocars (3) et en enfin les camions (2). L'écart entre la gravité générale et spécifique se creuse pour les catégories de véhicules plus spécifiquement professionnelles et en particulier pour les camions et autobus/autocars.

Benoit GODART



Sécurité des cyclistes dans les ronds-points

La littérature scientifique montre que la transformation des carrefours en ronds-points entraîne une baisse du nombre d'accidents corporels parmi les occupants des véhicules à moteur et les piétons, mais l'effet sur la sécurité des cyclistes est plus incertain, voire négatif. C'est pourquoi l'institut Vias a mené une étude pour étudier la sécurité et le comportement des cyclistes dans les ronds-points à trafic mixte (c'est-à-dire les ronds-points sans aménagements pour les cyclistes).

Pour mener cette étude, l'institut Vias a eu recours à des analyses vidéo semi-automatisées afin d'étudier la sécurité et le comportement des cyclistes dans les ronds-points à trafic mixte (c'est-à-dire les ronds-points sans aménagements pour les cyclistes).

Quatre ronds-points ont été observés, dont deux avec un diamètre plus petit (+/-20m) et deux avec un diamètre plus grand (+/-30m). Trois ronds-points étaient situés en agglomération, un rond-point juste en périphérie de l'agglomération avec une limitation de vitesse fixée à 50 km/h.

7 indicateurs

Le comportement et les interactions entre les cyclistes et les autres usagers de la route

ont été analysés à l'aide de sept indicateurs : la vitesse, la position latérale et cinq indicateurs utilisés pour décrire la proximité des usagers de la route dans le temps et/ou l'espace. En outre, des informations ont été recueillies sur la position latérale et la vitesse des cyclistes qui n'interagissent pas avec les autres usagers de la route ; nous appelons ce dernier groupe cyclistes circulant librement (sans interaction -free-flow). La position latérale et la vitesse des cyclistes en interaction avec les autres usagers de la route ont été comparées à celles des

cyclistes circulant librement. Pour chaque rond-point, on a réalisé une analyse basée sur 16h d'images de tous les cyclistes circulant librement, de toutes les interactions entre un cycliste et un autre usager de la route, et de toutes les interactions étroites (c'est-à-dire les interactions avec peu de marge dans le temps et/ou l'espace entre les deux usagers de la route en interaction). Ensuite, les interactions étroites obtenues sur la base des 16h d'images ont été sélectionnées pour une analyse plus approfondie parce que les interactions étroites sont



significativement moins fréquentes que les interactions ordinaires et les cyclistes circulant librement.

Résultats des analyses comportementales

Les analyses comportementales montrent que les deux types de cyclistes (circulant librement et en interaction avec un autre usager de la route) roulent plus vite dans les ronds-points de plus grand diamètre que dans les ronds-points de plus petite taille. Les cyclistes roulent également plus près de l'îlot central dans les ronds-points de plus grand diamètre que dans les autres. Les cyclistes suivis par une voiture ont tendance à se rapprocher de l'extérieur de la route sur les deux types de ronds-points. L'analyse des « indicateurs de quasi-accidents » révèle que les interactions étroites dans les ronds-points de plus grande et de plus petite taille surviennent régulièrement.

Le pourcentage d'interactions désignées comme étroites par l'un des indicateurs était très similaire, à savoir environ 8% des interactions observées, tant sur les plus grands que sur les plus petits ronds-points. Le type d'interaction le plus courant était la situation où un cycliste entre dans un rond-point. L'analyse de la distance latérale de dépassement a révélé que les cyclistes qui dépassent une voiture laissent moins de distance latérale que les voitures qui dépassent les cyclistes. En ce qui concerne la distance latérale de dépassement, aucune différence n'a été constatée entre les ronds-points de plus grand diamètre et ceux de plus petit diamètre. L'analyse de la distance minimale de suivi a montré que les cyclistes qui se trouvent derrière une voiture laissent moins de distance que les voitures qui se trouvent derrière un cycliste.

L'étude a mis en avant les vastes possibilités d'utilisation des techniques d'analyses vidéo semi-automatisées pour analyser le

comportement et les interactions dans la circulation, et mesurer objectivement la gravité des interactions. L'étude a fourni des informations détaillées sur le comportement, les interactions avec les autres usagers de la route et les interactions étroites avec les cyclistes dans les ronds-points à trafic mixte. Bien que des différences de comportement aient été constatées entre les ronds-points de grand diamètre et ceux de plus petit diamètre, cette étude ne permet pas de conclure s'il existe des différences de sécurité entre des ronds-points de diamètre différent.

Stijn DANIELS

Tim DE CEUNYNCK

Giulia PULVIRENTI



Alcool au volant : les peines alternatives réduisent le risque de récidive

On compte 41% de récidivistes en moins chez les contrevenants routiers qui doivent suivre une formation dans le cadre des peines alternatives que chez ceux qui reçoivent une sanction classique (déchéance, amende). Les effets de ces formations à la circulation sont encore plus prononcés pour les délinquants routiers condamnés pour la 1re fois. Voici quelques résultats provenant d'une étude de grande ampleur de l'institut Vias qui s'est tout particulièrement intéressée aux effets d'une formation sur les conducteurs condamnés pour alcool au volant.

Le contexte

Le rapport entre conduite sous l'influence de l'alcool et sécurité routière

Il existe un consensus scientifique selon lequel les auteurs d'infractions de roulage qui enfreignent les règles à plusieurs reprises constituent un danger pour la société. Il existe également un consensus sur le fait que l'alcool est l'une des principales causes de l'insécurité routière. C'est ce qui ressort notamment de la proportion de victimes d'accidents corporels qui roulaient sous l'influence de l'alcool : 10 % se sont révélés positifs à la consommation d'alcool dans les

accidents corporels et même 40% chez les victimes grièvement blessées.

La consommation d'alcool complique l'évaluation des situations de circulation, ce qui induit bien souvent une surestimation de ses propres capacités et une sous-estimation des situations potentiellement dangereuses. L'effet de l'alcool est également visible au comportement de conduite : un conducteur aura en effet plus de difficulté à rester en ligne droite et à maintenir une vitesse constante.

La limite légale pour les conducteurs peut être exprimée en alcoolémie (BAC, exprimée en ‰ ou gr d'alcool par litre de sang) ou en concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré (AAC, exprimée en milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré). En Belgique, comme dans de nombreux pays européens, une limite de 0,5 g/l BAC est applicable, à l'exception des conducteurs professionnels pour lesquels la limite est fixée à 0,2 g/l BAC. La justification de ces limites est liée au risque accru d'accident impliquant de l'alcool sur les routes. À partir d'une alcoolémie de 0,5 à 0,8 g/l, le risque d'accident est 2 à 10 fois plus élevé que pour un conducteur à jeun. Une concentration entre 0,8 et 1,2 g/l augmente le risque entre 5 et 30 fois, et à partir d'une concentration de 1,2 g/l, le risque est même 20 à 300 fois plus élevé.

La prévalence de l'alcool sur les routes

La proportion de conducteurs qui conduisent avec une alcoolémie qui dépasse la limite est également appelée la « prévalence ». La proportion de conducteurs admettant avoir conduit un véhicule après avoir bu de l'alcool au moins une fois l'an était de 20,6% en Europe en 2018, la Belgique affichant un score significativement plus élevé que la moyenne européenne avec 33,1%. Un Belge sur quatre (24,1%) admet même avoir conduit le mois dernier en sachant qu'il avait bu plus que ce qui est légalement autorisé. Les données ci-dessus se rapportent à des comportements autodéclarés et peuvent ressortir de réponses socialement souhaitables.



L'estimation la plus correcte de la proportion de conducteurs qui ont consommé trop d'alcool dans la circulation peut s'appuyer sur des mesures comportementales. Des conducteurs sélectionnés au hasard sont en l'occurrence soumis à un alcootest. En 2018, 1,94% des conducteurs contrôlés avaient trop bu et ces chiffres varient fortement selon le moment du contrôle. Par exemple, les chiffres sont beaucoup plus élevés la nuit, soit 10,7% en semaine et 12,6% le week-end. La figure ci-dessous donne un aperçu des résultats de diverses mesures comportementales.



Les peines pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool

Dans le cadre juridique, une distinction est faite entre la peine principale et une éventuelle peine accessoire. La peine principale peut consister en une amende ou une peine privative de liberté alors que la peine accessoire peut être l'interdiction de conduire. L'argument en faveur de la peine accessoire est que la peine principale tenait peu compte du contexte des faits et des conditions personnelles du contrevenant. En outre, il a été démontré qu'une simple peine n'est pas efficace pour prévenir la récidive et que l'augmentation des peines n'entraînerait pas une baisse de la récidive.

Dans cette optique, l'institut Vias a déve-

loppé des mesures éducatives visant essentiellement à changer durablement les comportements. Celles-ci visent à remplacer la peine principale ou la citation à comparaître. Si la peine principale est intégralement infligée avec sursis, la peine principale et la peine accessoire peuvent être imposées comme condition en vertu de la loi sur la probation.

Par «mesures éducatives», l'on entend toutes sortes de réponses possibles à une infraction routière, dans le cadre desquelles on tente d'initier un processus d'apprentissage chez le contrevenant. L'objectif principal de ce processus d'apprentissage est d'acquérir des connaissances, d'accroître la perception du risque et de prendre conscience de son propre comportement et

de son attitude par rapport au trafic. Dans le cadre des mesures éducatives pour des infractions de roulage, il est souvent fait référence à une sensibilisation et, à l'échelle internationale, il est généralement question d'une formation Driver Improvement (DI).

L'impact de mesures éducatives et de facteurs connexes

Dans les programmes de réhabilitation, une distinction peut être faite entre les formations à composante éducative (axées sur le transfert de connaissances) et les formations à composante psychologique (axées sur le changement de comportement). Cela n'empêche pas d'intégrer les deux composantes dans une seule et même formation. Deux grands projets de recherche européens ont tenté de mieux comprendre les effets des programmes de réhabilitation. Les rapports des deux projets, ANDREA (analysis of driver rehabilitation programmes) et DRUID (driving under the influence of drugs, alcohol and medicines), définissent un certain nombre de critères auxquels doit satisfaire un programme de réhabilitation efficace :

1. Distinguer les différents groupes à risque (récidivistes, condamnés pour conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues);
2. Contenu et approche adaptés aux besoins des participants;
3. La participation à une formation doit être la première mesure après une infraction;
4. Collaborateurs de formation chevronnés et méthodes solides;
5. Combinaison d'aspects éducatifs et psychologiques;
6. Plusieurs séances étalées sur plusieurs semaines.

Bien que le comportement punissable central puisse différer (par ex. excès de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool), une formation DI vise toujours à modifier les attitudes et le comportement du contrevenant de façon durable. Tout au long de la formation, le condamné a un aperçu des dangers qu'implique son comportement au volant, il est sensibilisé quant à sa responsabilité par rapport à ses actes et reçoit les outils nécessaires pour éviter un tel comportement à l'avenir.

Quand les conducteurs suivent une formation DI qui traite de la conduite sous l'influence de l'alcool, il est également nécessaire de vérifier s'il est question d'un problème de dépendance. En d'autres termes, si le condamné est dépendant d'alcool ou de drogues, il convient avant tout de prendre cette dépendance en charge avant de dissocier la consommation d'alcool ou de substances et la participation au trafic. De surcroît, l'âge du participant doit être pris en compte lors de la composition des groupes.



La plupart des participants ont entre 15 et 25 ans. Cette tranche d'âge relativement jeune présente une probabilité accrue de comportements à risque. Il convient donc d'établir une distinction entre ceux qui se sont comportés par ignorance et méconnaissance des dangers de leur comportement, et les participants chez lesquels le comportement de ne pas se conformer au code de la route est profondément ancré et est devenu une habitude tenace. Le premier groupe peut bénéficier d'une approche plus éducative, tandis que pour le second, il convient de se concentrer davantage sur un changement de comportement durable.

Les profils de risque

Sur la base des résultats de l'étude, deux profils de risque importants semblent se distinguer pour la conduite sous l'influence de l'alcool : les jeunes hommes et les grands consommateurs d'alcool.

Pour les jeunes conducteurs (c'est-à-dire ceux qui sont titulaires d'un permis de conduire depuis moins de deux ans), il existe un consensus scientifique selon lequel il est indiqué d'abaisser la limite légale à 0,2 g/l. Cette réduction est justifiée par le fait qu'ils ont moins d'expérience dans la circulation et que l'alcool a un effet plus important sur leur comportement au volant. Il convient toutefois de faire remarquer que la consommation d'alcool au volant aux Pays-Bas n'a pas diminué en abaissant la limite d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs. Le nombre d'accidents n'a pas non plus baissé pour ce groupe de conducteurs.

Chez les grands consommateurs d'alcool, il est généralement question d'une problématique de dépendance. Il est particulièrement important qu'ils apprennent à dissocier la conduite de leur consommation d'alcool et, bien sûr, à travailler sur leur dépendance. Lors du processus d'apprentissage de dissociation, l'installation d'un éthylotest antidémarrage, par exemple, peut accroître la sécurité routière. L'installation d'un éthylotest antidémarrage, en association avec le programme-cadre, est plus efficace qu'une déchéance du droit de conduire, en particulier parce que les peines classiques ont peu d'effet sur ce groupe de personnes. Malheureusement, il convient de faire remar-

quer qu'après le retrait de l'éthylotest antidémarrage, les conducteurs ont tendance à retomber dans leurs anciennes habitudes. Les peines classiques ne sont pas toujours indiquées pour la conduite sous l'influence de l'alcool.

Lorsque l'on examine les aspects sociodémographiques des contrevenants qui roulaient sous l'influence de l'alcool, la forte proportion d'hommes saute aux yeux. En effet, près de neuf conducteurs sur dix sont des hommes. En ce qui concerne l'âge des contrevenants, il y a moins de consensus. Il ressort d'une étude néerlandaise que le groupe le plus important de conducteurs se situe entre 40 et 54 ans. Cette tranche d'âge présente un risque relatif de conduite sous l'influence de l'alcool pratiquement cinq fois plus élevé que les autres tranches d'âge. Une explication possible de la surreprésentation de cette tranche d'âge dans le nombre total de conducteurs peut être trouvée dans un phénomène de groupe d'ordre générationnel. Les jeunes conducteurs sont déjà exposés dès leur plus jeune âge à des campagnes de sensibilisation liées à la conduite sous influence (comme la campagne Bob), tandis qu'aux conducteurs plus âgés s'appliquait une norme sociale différente quand ils étaient jeunes conducteurs. Une deuxième explication possible peut être trouvée dans le comportement des jeunes en matière de consommation d'alcool par rapport aux personnes plus âgées. Tandis que les jeunes ont plutôt tendance à consommer de l'alcool le week-end, il n'y a pas de limite pour les plus âgés.

L'étude actuelle

La première étude en matière d'efficacité qui a utilisé la récidive comme mesure des résultats a été réalisée en 2003. Depuis 2003, le nombre de participants a quintuplé, mais surtout, le contenu de la formation a considérablement évolué. Alors qu'en 2003, il était question d'un premier test basé sur un module général, il existe aujourd'hui un module spécifique pour les conducteurs qui ont conduit sous l'influence de l'alcool.

L'étude que l'institut Vias a terminée cette année examine l'efficacité du module pour

la conduite sous l'influence de l'alcool. Une fois encore, la récidive est la principale mesure de l'efficacité. Pour déterminer l'efficacité, on procède à une comparaison de deux groupes de conducteurs qui ont conduit sous l'influence de l'alcool, l'un ayant reçu une peine classique et l'autre ayant suivi une formation DI. Au terme de la formation ou après le jugement, la récidive éventuelle a été examinée. L'objectif est de voir si les conducteurs qui ont suivi la formation récidivent moins souvent et moins vite que les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée.

Résultats

Le principal résultat est que la formation DI constitue une mesure efficace pour réduire la récidive. Ainsi, le groupe de conducteurs qui ont suivi la formation affiche 41 % de récidive en moins que les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée au terme de la période de suivi. En outre, il ressort d'une analyse des facteurs de risque de récidive que les conducteurs qui ont suivi la formation présentent 2,63 fois moins de risques de récidive que les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée. En cas de récidive des conducteurs, le groupe de conducteurs qui a suivi la formation récidive plus tard que le groupe de conducteurs auxquels une peine classique a été infligée. Par ailleurs, le groupe de conducteurs qui a suivi la formation récidive plus tard que le groupe de conducteurs auxquels une peine classique a été infligée. Par exemple, après 1000 jours, environ 25 % des conducteurs qui ont suivi la formation ont récidivé, tandis que pour les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée, environ 50 % ont récidivé à ce moment-là.

Afin de déterminer les conducteurs pour lesquels il est préférable de suivre la formation, les facteurs ont été examinés conjointement. Par exemple, l'effet de la formation semble plus prononcé chez les femmes (4,44 fois moins de risques) que chez les hommes (2,67 fois moins de risques) auxquels une peine classique a été infligée. La formation vise principalement à empêcher les conducteurs de conduire à nouveau sous l'influence de l'alcool (à savoir « récidive spécifique »). En fait, les femmes qui suivent la formation présentent sept fois

moins de risques de récidive spécifique que les hommes (qui présentent deux fois moins de risques de récidive).

Le casier judiciaire joue, lui aussi, un rôle important. Par exemple, les conducteurs sans casier judiciaire et qui suivent une formation présentent 3,44 fois moins de risques de récidive que les conducteurs qui ont un casier judiciaire et auxquels une peine classique a été infligée. Nous constatons les effets les plus prononcés quand on examine le casier judiciaire des deux dernières années. Par exemple, les conducteurs sans infractions enregistrées et qui ont suivi la formation présentent 5,79 fois moins de risques de récidive que les conducteurs déjà condamnés durant cette période pour conduite sous influence et ont reçu une sanction classique. Si le conducteur a déjà été condamné pour conduite sous l'influence de l'alcool, il est toujours judicieux de lui faire suivre la formation. Par exemple, ces conducteurs présentent 8,61 fois moins de risques de récidive spécifique.

Autre constat dans cette étude : lorsque les conducteurs ont terminé la formation, mais sont à nouveau pris pour conduite sous l'influence de l'alcool, leur alcoolémie est plus élevée que celle des conducteurs ayant reçu une sanction classique. En outre, nous notons également que lorsque les conducteurs qui ont suivi la formation récidivent, davantage de faits de récidive sont relevés au cours de la période de suivi que pour les conducteurs auxquels une peine classique a été infligée. On peut donc dire que pour un groupe important de conducteurs, la formation ID a un effet positif, mais que cela ne s'applique pas à une minorité dont le comportement au volant est encore plus problématique.

Il est à noter que la récidive dans cette étude se limite au comportement enregistré. En d'autres termes, nous ignorons le dark number des conducteurs qui ont à nouveau commis des infractions, qu'elles soient de roulage ou non. Par ailleurs, nos résultats de récidive s'appuient exclusivement sur la base de données MaCH jusqu'en janvier 2018. Par conséquent, on ne peut déterminer que si le conducteur a à nouveau payé un règlement amiable ou s'il a à nouveau

été condamné. Depuis 2018, il est également possible de consulter les perceptions immédiates payées dans la base de données MaCH, ce qui n'était pas encore le cas pour la période d'observation de la présente étude.

Dans cette étude, on opte pour une conception quasi expérimentale du fait que l'on travaille avec des groupes de conducteurs existants (ceux auxquels une peine classique ou alternative a été infligée). La validité de la recherche quasi expérimentale n'est pas garantie parce que les conducteurs n'ont pas été affectés à un groupe par hasard. En outre, le groupe témoin est composé avec le plus grand soin. Néanmoins, pour certains groupes de conducteurs du groupe expérimental, il n'a pas été facile de trouver un conducteur ayant un profil, des antécédents et une alcoolémie similaire dans le groupe témoin. Cette correspondance étant particulièrement difficile pour certains groupes de conducteurs (jeunes conducteurs (de sexe féminin) à faible alcoolémie), nous pensons que les conducteurs ayant un certain profil reçoivent plus souvent une peine alternative qu'une peine classique. Une correspondance exacte entre les conducteurs du groupe expérimental et ceux du groupe témoin est essentielle pour une étude d'évaluation. C'est pourquoi, pour un certain nombre de conducteurs du groupe expérimental, on a choisi un conducteur qui a payé un règlement à l'amiable et qui n'a pas été condamné par le tribunal. Naturellement, tous les conducteurs satisfont aux critères de correspondance pour la composition du groupe témoin. À Furnes, un certain nombre de conducteurs résidant à l'étranger ont été pris en train de conduire sous l'influence de l'alcool. Puisque nous ne disposons pas de données nationales, il se peut que leurs antécédents et leurs faits de récidive n'aient pas été entièrement cartographiés.

Enfin, il convient de noter que deux parquets de police de Flandre sont impliqués dans cette étude. La généralisation des résultats n'est donc pas garantie pour la Flandre ou la Belgique.

Ellen BOUDRY
Ricardo NIEUWKAMP



A l'occasion de la « Semaine de la Mobilité », l'institut Vias a lancé #MOBIjourney. Il s'agit de notre nouvelle méthode intégrée pour résoudre les problèmes de mobilité au sein des entreprises.

L'approche est la suivante : nos experts analysent la situation dans votre entreprise et propose une stratégie comportant toute une série de solutions sur mesure pour faire progresser la mobilité.

Il est ainsi possible d'améliorer de multiples aspects liés à la mobilité et de solutionner de nombreux problèmes y afférents. Cela va de l'incitation des employés à changer de mode de transport pour se rendre au travail, à la réduction des coûts du parc automobile, en passant par l'instauration d'un budget de mobilité et l'accessibilité de vos terrains d'entreprise à tous les types d'utilisateurs de la route.

Pour ce faire, l'institut Vias adopte une approche holistique pour faire face aux défis d'aujourd'hui et de demain. En route pour une mobilité durable, intelligente et sûre.



Découvrir comment Vias peut aider votre entreprise à atteindre ses objectifs les plus ambitieux.

Contactez nos experts

