



Les accidents dans les chantiers en hausse

L'institut Vias publie son mémorandum

Les automobilistes distraits un quart de leur temps

Trottinettes électriques: 10 conseils pour les utilisateurs



Télétravail ?

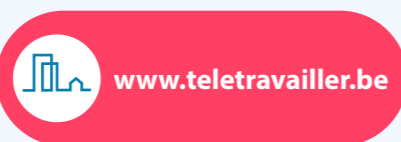
Vous êtes intéressé par le travail à domicile ou le télétravail ? Il y a tant d'informations sur la Toile que vous ne vous y retrouvez plus. Que devez-vous vraiment savoir si vous voulez, en tant qu'employeur, définir une politique de télétravail ?

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. Allez y jeter un œil !



CONTENU

4.

BRÈVES

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

8.

LÉGISLATION

8. 5 ans après l'entrée en vigueur du principe de la tirette, un important travail d'information reste nécessaire pour convaincre certains conducteurs de son utilité.

10. Une directive européenne permet de fixer à 16 ans l'âge minimal pour la conduite de motos A1. Est-ce une bonne idée ?

12.

MOBILITÉ

Désormais, le site www.teletravailler.be se veut être LA référence en matière de télétravail.

14.

APTITUDE À LA CONDUITE

14. L'institut Vias et la Royale Ligue Vélocipédique Belge unissent leurs forces pour que les conducteurs faisant partie du peloton des courses cyclistes puissent tester leur aptitude à la conduite.

16. Pour mieux lutter contre les dangers des médicaments au volant, l'institut Vias plaide pour l'apposition de pictogrammes sur les boîtes.

18.

INSTITUT VIAS

Juste avant les élections, l'institut Vias a remis un mémorandum à l'ensemble des partis politiques.

20.

COMPORTEMENT

La distraction au volant constitue un problème majeur dans la circulation. Petit tour d'horizon des dangers que cela entraîne.

24.

ACCIDENTS

Les accidents qui ont lieu dans un chantier sont 2 fois plus graves que les autres et sont en hausse de 30% ces 3 dernières années.

26.

ENQUÊTE

26. 83% des conducteurs belges ont peur du comportement agressif des autres usagers. C'est notamment ce qui ressort d'une enquête européenne menée par la Fondation Vinci Autoroutes.

28. ISAAC est un projet européen qui vise à promouvoir les moyens de transport « doux » sans nuire à la sécurité routière.

30.

USAGERS

On en voit de plus en plus dans nos villes en version partagée ou individuelle. Les trottinettes électriques sont devenues le symbole de la micro-mobilité ou de la multi-modalité.

COLOPHON

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

Rédaction: Tim De Ceunynck, Benoit Godart, Julien Leblud, Quentin Lequeux, Heike Martensen, Uta Meersman, 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: info@vias.be - internet: www.vias.be

ISSN: 0755-9010



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

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

La gastronomie bruxelloise au secours de la courtoisie dans le trafic

A Bruxelles, une campagne de sensibilisation axée sur la courtoisie et le respect mutuel entre les usagers a été lancée début mars. Le thème n'a pas été choisi au hasard: selon une enquête menée l'an dernier par la Région bruxelloise, près de 80% des habitants de la capitale estiment que le manque de respect et de courtoisie entre les usagers augmente le sentiment d'insécurité sur la route. Pour frapper les esprits, les slogans de la campagne toucheront les usagers par une corde sensible: la gastronomie bruxelloise. «La courtoisie sur la route, c'est comme la mayo sur les frites: indispensable»; «la courtoisie dans le trafic, c'est comme le stoemp et la saucisse, inséparables»; ou encore «le respect dans le trafic, c'est comme le chicon dans le gratin: incontournable» sont ainsi les trois principaux slogans de la campagne. Celle-ci se décline sur différents supports: des spots radio, des affiches, des sets de table mis à la disposition de l'horeca, les médias sociaux, des trams de la STIB...

«Nous insistons en particulier sur trois

impératifs dans le trafic: laisser passer les gens sur les passages piétons, dépasser les cyclistes en laissant un mètre de distance entre le véhicule et le vélo et bien vérifier les angles morts», a commenté la Secrétaire d'Etat bruxelloise à la sécurité routière, Bianca Debaets. Via les sets de table et Facebook, le public est invité à participer plus activement à la campagne en proposant des slogans liés au thème de la campagne. Les plus originaux recevront un gilet jaune personnalisé avec le slogan de leur auteur.

Freinage d'urgence

Plusieurs pays, dont ceux de l'UE et le Japon, se sont mis d'accord à l'ONU sur un projet de règlement concernant le système de freinage d'urgence automatique en zone urbaine pour les voitures et véhicules légers. Les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) disposent de capteurs qui détectent les mouvements autour du véhicule et peuvent ainsi prévenir le conducteur d'une collision imminente. Ils peuvent enclencher la pédale de frein de manière automatique si le conducteur ne réagit pas aux alertes. L'AEBS existe depuis plusieurs années déjà pour les camions et les autobus. Le nouveau règlement imposera des exigences strictes et harmonisées au niveau international pour l'utilisation des AEBS à

faible vitesse (jusqu'à 60 km/h). Le règlement s'appliquera aux voitures et aussi à tous les véhicules utilitaires légers, comme les camionnettes et les minibus de moins de neuf passagers. «Des AEBS sont déjà disponibles pour certaines voitures dans certains pays, mais il n'existait jusqu'à présent aucune exigence technique standard garantissant le bon fonctionnement de ces systèmes», a indiqué la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Ce projet a été adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) du Forum mondial pour l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU. Le nouveau règlement, qui devra être formellement adopté en septembre par le Forum, sera ensuite soumis aux Etats membres, dont font partie une cinquantaine de pays dont ceux de l'UE, le Japon, la Corée du Sud, l'Australie et la Russie, mais pas la Chine ni les Etats-Unis.

Ce nouveau système vise à améliorer la sécurité routière, en particulier dans les villes, où rien que dans l'UE, plus de 9.500 décès ont été enregistrés en 2016, soit 38% des décès sur la route. Selon les estimations de la Commission européenne, l'AEBS pourrait sauver plus de 1.000 vies chaque année dans l'UE.

Les choux pour sensibiliser au bon usage des sièges-autos



En avril, la campagne bruxelloise était axée cette fois sur le bon usage des sièges-autos alors qu'une étude menée en 2018 par l'institut Vias révélait qu'à peine un enfant sur quatre est correctement attaché. Elle appelait les parents à protéger leurs «petits choux». Utiliser un siège adapté au poids et à la taille de l'enfant est une obligation légale. Si le bambin mesure moins d'1,35 m, un dispositif adapté doit être installé. Pour les plus grands, le port de la ceinture est obligatoire, comme pour tout adulte. Ne pas respecter ces obligations est passible d'une amende de 174 euros pour le siège-auto non-adapté et de 116 euros pour le non-port de la ceinture. Afin de sensibiliser et d'informer les parents, la Région bruxelloise et Bruxelles Mobilité ont une nouvelle fois fait appel à la gastronomie. Cette fois-ci, ce sont les choux qui sont mis en scène. Les affiches et brochures appellent les adultes à protéger leurs petits choux: «Parce que nous y sommes très attachés... attachons correctement nos petits choux en voiture!». La campagne était également déclinée en actions dans des centres commerciaux. Un quiz en ligne a été élaboré pour tester ses connaissances et réflexes tandis que des conseils pratiques ont été ajoutés sur le site de Bruxelles Mobilité.

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/siege-enfant>

10.000 P-V par jour pour excès de vitesse

L'année dernière, les radars ont permis de verbaliser 3,747 millions de conducteurs, soit près de 350.000 de plus qu'en 2017. Selon le bilan de la police, la moyenne était de 10.268 P-V par jour en 2018. La police fédérale de la route et les zones de police locale ont verbalisé 3.747.978 conducteurs l'année dernière, contre 3.400.694 en 2017 et 3.297.387 en 2016. Il n'y a jamais autant d'infractions de vitesse. À titre de comparaison, nous étions à 2,6 millions en 2010. En Wallonie, les infractions sont passées de 838.037 en 2017 à 877.754 en 2018. Namur arrive en tête des provinces wallonnes où les forces de l'ordre ont le plus réprimé la vitesse excessive. Entre 2017 et 2018, le nombre de contraventions y a bondi de 19,5%.

Environ 8% des conducteurs en Wallonie - près d'un sur treize - dépassaient la limitation de vitesse d'au moins 31 km/h, principalement dans les zones 50 (21.517 infractions), les routes à 70 km/h (18.916) et les autoroutes (17.320). Pour les chaussées à 90 km/h, le bilan s'élève à 11.938 p.-v. Notons que 517 chauffards ont traversé une zone 30 à au moins 61 km/h.



13 rues scolaires à Bruxelles

13 rues scolaires ont été ou vont être mises en place à Bruxelles, ce qui va permettre de sécuriser 26 écoles. Cette décision résulte de l'appel à projets lancé en vue de répartir une manne d'1,5 million d'euros entre les communes pour leur permettre d'aménager des zones sécurisées aux abords d'écoles. Les rues scolaires seront équipées de bornes rétractables automatiques ou d'une barrière. Les communes bénéficieront d'un

décali de deux ans pour effectuer les travaux nécessaires, mais seront encouragées à les faire au plus vite. Aucun permis d'urbanisme ne doit être demandé pour effectuer les travaux. L'appel à projets de la Région bruxelloise a connu un véritable succès. En tout, 14 communes ont introduit différents dossiers. La faisabilité et l'impact sur la sécurité routière ont été évalués. Certaines rues scolaires ont déjà fait l'objet d'une phase test. Leur réaménagement physique en conséquence sera donc plus rapide. Dans le cadre de l'appel à projets, les communes pouvaient également introduire des projets visant à augmenter la sécurité aux abords des écoles grâce à des petites interventions d'infrastructure. Des travaux visant à augmenter la sécurité routière pourront être réalisés dans 17 rues accueillant 27 écoles. Il peut s'agir de l'amélioration de la sécurité des passages piétons, du placement d'équipements ralentisseurs et de l'utilisation de radars préventifs.



Projets de l'institut Vias pour la Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

L'institut Vias a récemment acquis deux projets visant à réaliser des études d'évaluation pour le compte de la Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Le 1^{er} projet est un projet pilote « passages pour piétons 3D » dans le cadre duquel un passage 3D sera aménagé à trois endroits tests. Une analyse du comportement des usagers et des conflits dans la circulation (« quasi-accidents ») sera réalisée sur la base d'analyses d'images vidéo semi-automatisées. Des mesures radars permettront aussi de vérifier si lesdits passages pour piétons aident à faire baisser la vitesse pratiquée. Ces mesures auront lieu avant et après les travaux d'adaptation pour



évaluer l'effet de l'aménagement d'un passage pour piétons 3D.



Le second projet est un projet pilote « déplacement du feu pour les piétons ». Dans ce cadre, le feu pour piétons sera déplacé avant le passage pour piétons à l'instar des feux de signalisation pour les cyclistes. AWV estime qu'un feu (rouge) pour les piétons pourrait induire en erreur car les conducteurs pourraient penser à tort que le feu est également rouge pour les cyclistes, ce qui peut donner lieu à des accidents. Une observation semi-automatisée du comportement et des conflits sera également réalisée au cours de cette étude. Les usagers seront aussi interrogés.



F1 : les pilotes s'engagent pour la sécurité routière

Les 20 pilotes de la saison 2019 ont participé à un clip de la FIA pour promouvoir la sécurité routière. Lewis Hamilton, Max Verstappen, Sebastian Vettel, etc. Ils sont tous là, les vingt pilotes qui animent la saison 2019 de F1. Dans un clip de 45 secondes, en noir et blanc, des plans courts, incisifs, quelques règles de sécurité évidentes (« Ne buvez pas si vous conduisez », « Ne téléphonez pas au volant », « Vérifiez vos pneus », « Faites attention aux enfants ») et l'actrice Michelle Yeoh en voix off. L'objectif de cette vidéo : promouvoir la sécurité routière, à l'occasion de la 5e semaine des Nations Unies de la prévention routière. Les pilotes ont été filmés lors des essais de pré-saison

à Barcelone, et le président de la FIA, Jean Todt, intervient en dernier : « Votre vie est entre vos mains, respectez les règles. »



Sécurité routière : les patrons peuvent mieux faire

Selon une enquête effectuée en France, 8 patrons de PME sur 10 ne savent toujours pas que la route est la première cause de mortalité au travail, et seuls 16% ont mis en place des actions de prévention en matière de sécurité routière. En France, les patrons ont l'obligation de dénoncer leurs salariés qui commettent des infractions sur la route. Plus de 90% d'entre eux connaissent cette loi en vigueur depuis janvier 2017. Dans certaines entreprises, quand les chauffeurs ont vu l'effet des dénonciations, on a observé une chute très forte, de plus de 30%, des infractions comme un feu rouge ou un stop grillé, un excès de vitesse ou le téléphone au volant. En revanche, même si le chiffre est en diminution, un quart des patrons protègent toujours leurs employés parce qu'ils disent ne pas vouloir nuire à leur relations avec leurs salariés.

Un dispositif anti-angle mort à Bruxelles

Un dispositif appelé "SofAlert", qui avertit les cyclistes et les camionneurs via un signal sonore d'un risque d'angle mort, va être testé dans les prochaines semaines à Bruxelles. Ce projet a été créé après le décès de la petite Sofie De Ridder, 12 ans, à Eppegem, à cause d'un angle mort. Ses parents et amis se sont engagés à faire en sorte que ce genre d'accident soit évité à l'avenir. Le dispositif a été développé par Detectin Traffic. Un appareil installé sur le guidon du vélo, doté

d'un capteur de son et de distance, détecte les véhicules se situant à moins d'un mètre et demi. L'alarme, qui fonctionne de manière indépendante, émet un bip lorsque cette limite est dépassée. En collaboration avec la start-up Effi-Drive, les camions seront également équipés. Le logiciel dans les camions sera relié à la technologie du vélo via bluetooth: tant les chauffeurs que les cyclistes seront dès lors avertis. Pour la phase de test, tous les camions de Bruxelles Environnement seront équipés de la technologie ainsi que 25 vélos de l'école bruxelloise Maria Boodschap Lyceum. L'objectif est d'atteindre les 100 volontaires.



Au moins un quart du réservoir

Selon le DITSS (Dutch Institute for Technology, Safety & Security), rouler alors que le témoin lumineux du niveau minimum de carburant est allumé est une mauvaise habitude. Si dans la pratique, il est possible de rouler au diesel jusqu'à un niveau de carburant minimal, il est également possible que votre moteur ne démarre plus après un passage à la pompe. Ce dernier devra donc être entièrement ventilé... bref, un passage chez le mécanicien sera obligatoire. Cela peut s'avérer être pire pour les véhicules essence. Les experts expliquent que la pompe à carburant peut surchauffer en cas de manque d'essence dans le réservoir. Cela peut également entraîner une aspiration d'air et donc causer des dommages à la voiture. Pour ces raisons, le DITSS rappelle qu'il faut toujours conduire avec un réservoir rempli d'au minimum un quart. Un simple

geste qui permet d'éviter que la graisse et la saleté accumulées ne passent dans la pompe à carburant.



Sécurité routière : de nouveaux équipements obligatoires

De nouvelles règles ont été approuvées par les députés européens et de nouveaux systèmes de sécurité seront obligatoires à partir de mai 2022 pour les nouveaux modèles, et en mai 2024 pour les modèles déjà existants. Voici la liste des dispositifs obligatoires :

- système d'adaptation intelligent de la vitesse prévenant le conducteur des excès de vitesse ;
- avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur ;
- reconnaissance avancée de distraction du conducteur ;
- signal de freinage d'urgence sous forme de signal lumineux pour indiquer aux usagers derrière le véhicule que le conducteur freine brusquement ;
- caméra de détection pour éviter les collisions avec les personnes et les objets situés derrière le véhicule en cas de marche arrière ;
- système de surveillance de la pression des pneus avertissant le conducteur en cas de perte de pression ;
- facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage ;
- système d'urgence de maintien de la trajectoire ;
- enregistreur de données d'événements (« boîte noire »)

Les informations que cette « boîte noire » pourrait contenir (vitesse, accélération,

port de la ceinture...) devrait permettre de comprendre certains accidents. Quant au système d'adaptation intelligent de la vitesse (basé sur les cartes et les panneaux de signalisation lorsque la vitesse autorisée sera dépassée), l'Union européenne estime qu'il pourrait réduire le nombre de décès sur les routes de 20%. Par ailleurs, le freinage d'urgence automatique sera lui aussi obligatoire, mais il se généralise déjà. En effet, il est indispensable afin d'obtenir les cinq étoiles au crash test EuroNCAP. La présence de ces nouveaux systèmes améliorera la sécurité mais ils devront être pertinents et performants. Le paramétrage de certaines aides à la conduite est encore aujourd'hui perfectible. En 2018, quelque 25.100 personnes ont perdu la vie lors d'accidents de la route dans l'UE et environ 135.000 ont été gravement blessées, selon les chiffres préliminaires publiés par la Commission européenne.



« Le système de surveillance de la pression des pneus bientôt obligatoire »

Comment minimiser la distraction des panneaux publicitaires ?

En collaboration avec le SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) aux Pays-Bas, le TRL (Transport Research Laboratory) en Angleterre, l'institut Vias a participé au projet ADVERTS (Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage). Il s'agit d'un projet dont l'objectif est de lutter contre le phénomène de distraction le long des routes. En effet, les panneaux publicitaires sont conçus pour attirer l'attention des passants et constituent donc, par définition, une source de distraction. Voilà pourquoi, l'équipe ADVERTS a formulé 10 recommandations destinées au grand public, ainsi que 9 actions pour les gestionnaires de voirie en vue de lutter contre la distraction due à la publicité le long des routes. Les recommandations émises dans le cadre d'ADVERTS sont disponibles sous plusieurs formes : une infographie pour laquelle souhaite jeter un coup d'œil rapide aux résultats, un webinaire résumant les principaux résultats et un rapport reprenant toutes les informations de base et une argumentation scientifique.

www.cedr-adverts.eu



For the full recommendations see <https://bit.ly/2HgoJgE>



The ADVERTS project was funded under the CEDR Transnational Road Research Programme - Call Safety 2016.



Le principe de la tirette fête son 5^e anniversaire

5 ans après l'entrée en vigueur du principe de la tirette, une enquête de l'institut Vias montre que près de 9 conducteurs flamands sur 10 savent exactement en quoi ce principe consiste. En Wallonie, par contre, ils sont moins de 3 conducteurs sur 4 à connaître la bonne manière de l'appliquer ! C'est la seule région où ce pourcentage n'a pas progressé depuis la dernière enquête il y a 3 ans. Et les Wallons ne sont pas non plus convaincus de son utilité : 1 conducteur sur 5 le trouve inefficace contre seulement 1 Flamand sur 10. Un important travail d'information reste nécessaire pour convaincre les Wallons les plus réticents de son utilité.

Connu de quasi tout le monde

Cinq ans après l'introduction du principe de la tirette dans le code de la route, une enquête menée par l'institut Vias auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs belges montre qu'une grande majorité d'entre eux en ont entendu parler: 97% au total. Il est toutefois davantage connu en Flandre (99%) qu'en Wallonie (94%) et à Bruxelles (96%).

... mais pas toujours bien appliqué

81% des conducteurs belges sont capables de dire exactement en quoi il consiste. C'est une progression de 4 points par rapport à la dernière enquête de l'institut Vias il y a 3 ans mais cela signifie quand même qu'un conducteur sur 5 ne sait toujours pas l'appliquer correctement. La principale erreur ? Croire qu'il faut se rabattre le plus vite possible (dans 14% des cas) au lieu d'aller jusqu'à l'obstacle.

Les Flamands sont nettement plus nombreux à l'appliquer correctement (86%) que les Bruxellois (74%) et les Wallons (73%). La Wallonie est la seule région où le pourcentage de conducteurs qui connaissent le fonctionnement de la tirette n'a pas évolué depuis 3 ans.

Presque 4 conducteurs belges sur 10 observent tous les jours des conducteurs appliquer la tirette de manière fautive et 80% en ressortent irrités. Un pourcentage plus élevé de conducteurs sont toutefois irrités en Flandre (84%) qu'en Wallonie (72%) et à Bruxelles (74%).

1 Wallon sur 5 remet en cause son utilité

88% des conducteurs sont aujourd'hui favorables à ce système qui a donc séduit une majorité d'entre eux. En Belgique, 81% le jugent d'ailleurs efficace. Mais il y a d'importantes divergences entre les Régions. Ainsi, 1 Wallon sur 5 (19%) estime qu'il n'est pas efficace contre seulement 1 Bruxellois sur 8 (13%) et 1 Flamand sur 10 (10%).

Près d'1 Bruxellois sur 2 l'applique tous les jours

Le principe de la tirette permet d'utiliser au maximum la capacité de la route, ce qui garantit un écoulement plus fluide de la circulation aux endroits où la voirie est rétrécie. Au total, 37% des conducteurs l'appliquent tous les jours et 32% toutes les semaines, mais les Bruxellois sont plus nombreux à l'utiliser quotidiennement (47%) ! En revanche, 7% des conducteurs ne l'appliquent jamais, sans que l'on sache si c'est par pure opposition ou parce qu'ils ne rencontrent jamais de situation où il est pourrait être adopté.

Rappel du principe

Le principe de la tirette est imposé aux endroits où une bande de circulation est interrompue lorsque la circulation est fortement ralentie (sur toutes les routes dont deux bandes de circulation au moins sont affectées à un même sens de circulation). Le conducteur doit continuer de rouler sur sa bande de circulation jusqu'au rétrécissement pour ensuite s'intercaler sur la bande de circulation contiguë où la circulation se poursuit. Les conducteurs se trouvant sur cette bande doivent laisser tour à tour un conducteur s'insérer.

Le mécanisme de la tirette est une règle générale qui ne nécessite pas de signalisation pour être applicable, même si à certains endroits, un panneau a parfois été installé. Le conducteur qui n'applique pas cette règle commet une infraction du 1^{er} degré (amende : 58 euros). Soulignons que le fait de changer de file ou de bande en application du principe de la tirette n'est PAS considéré comme une manœuvre.

Qui commence ?

Le conducteur qui circule sur la bande libre doit, en premier, laisser s'intercaler un conducteur. A la suite de quoi, le conducteur qui le suit sur la bande libre doit, à son tour, faire de même.

Ce principe est-il applicable pour tout le monde ?

Oui, il est d'application pour tous les conducteurs, quel que soit le type de véhicule et donc aussi pour les motos, camions, camionnettes, trains de véhicules...

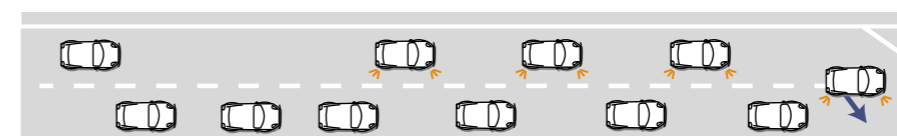
S'applique-t-il quand on monte sur l'autoroute ?

Non, lorsqu'on accède à une autoroute, il faut toujours céder le passage aux conducteurs qui s'y trouvent déjà. Les signaux (en l'occurrence ici, le «cédez le passage») prévalent toujours sur les règles générales, même en cas de circulation fortement ralentie.

Conclusion

Cinq ans après son entrée en vigueur, une majorité de conducteurs ont entendu parler du système de la tirette, mais certains d'entre eux ne savent pas encore l'appliquer. Le pourcentage de conducteurs qui savent en quoi consiste le principe a augmenté, sauf en Wallonie où la marge de progression est importante. Soulignons que ce principe est basé avant tout sur la courtoisie et permet d'utiliser la capacité maximale de la route en cas de rétrécissement. Tout le monde peut donc y gagner en le mettant correctement en application.

Benoit GODART



Ce que dit exactement le code de la route ?

Le principe de la fermeture éclair est défini dans l'article 12bis du code de la route: « Les conducteurs qui, lorsque la circulation est fortement ralentie, circulent sur une bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue, peuvent s'intercaler sur la bande libre adjacente seulement juste devant le rétrécissement. Les conducteurs qui circulent sur cette bande libre, doivent céder tour à tour, juste devant le rétrécissement, la priorité à un conducteur qui s'intercale; si la circulation est interrompue aussi bien sur la bande de gauche que sur celle de droite, la priorité doit être cédée à un conducteur qui se trouve sur la bande de droite et ensuite à un conducteur qui se trouve sur la bande de gauche. »





La meilleure option ? L'accès progressif au permis moto dès 18 ans

La directive européenne 2006/126 relative au permis de conduire¹ fixe à 16 ans l'âge minimal pour la conduite de motos A1. Toutefois, cette directive permet à certains pays d'avancer cet âge minimal de 2 ans maximum. Avant la mise en application de ladite directive, notre pays avait décidé de fixer l'âge minimal à 18 ans et c'est toujours le cas. En Belgique, il faut donc attendre d'avoir 18 ans avant de pouvoir rouler à moto, alors que c'est autorisé dès l'âge de 16 ans dans certains pays. La question de savoir si l'âge minimal pourrait aussi être abaissé en Belgique revient régulièrement sur le tapis. L'institut Vias a étudié la question.

Nous qualifions le modèle belge d'« accès tardif » car l'obtention des permis par accès progressif peut se faire deux ans plus tôt dans de nombreux pays européens : A1 dès 16 ans, A2 dès 18 ans, et A dès 20 ans (« accès précoce »). L'accès direct au permis A reste toutefois fixé à 24 ans dans les pays à accès précoce. Les Pays-Bas, la Belgique, le Danemark, la Grèce et Malte sont des pays dits « à accès tardif ». Quant aux autres pays européens, il est question d'accès précoce.

Quelles sont les règles pour les permis moto ?

Il existe 3 types de permis :

- A1 pour les motos légères (max. 125 cc, 11 kW). Ce permis peut être décroché en Belgique à partir de 18 ans ;
- A2 pour les motos avec une puissance maximale de 35 kW (il peut s'agir d'une moto de 70 kW maximum dont la puissance a été réduite). Ce permis peut être obtenu deux ans après l'obtention du permis A1, donc (au plus tôt) dès l'âge de 20 ans ;
- A pour tous les types de moto. Ce permis illimité peut être décroché de deux façons :
 - par « accès progressif », après deux ans d'expérience avec le permis A2 (donc dès l'âge de 22 ans) ;
 - par « accès direct » sans expérience préalable avec des véhicules plus légers, dès l'âge de 24 ans.

Débuter la moto à 16 ans plus risqué qu'à 18 ans ?

La littérature scientifique se veut très claire : plus l'on commence jeune, plus le risque est élevé. À l'instar des jeunes automobilistes, l'âge et l'expérience des jeunes motards jouent un rôle prépondérant pour faire baisser le risque d'accident. Alors que l'expérience prime chez les automobilistes,

c'est davantage l'âge qui entre en ligne de compte chez les motards.

La littérature psychologique nous apprend que les adolescents disposent déjà de capacités motrices relativement développées (garder l'équilibre par exemple). Le cortex préfrontal, c'est-à-dire la région du cerveau chargée de la planification, de la réflexion, de l'évaluation des risques et du contrôle de l'impulsion, n'est toutefois pas encore arrivée à maturité. La maîtrise physique de

la moto n'est dès lors vraisemblablement pas plus difficile pour les pilotes de 16 ans que pour leurs homologues plus âgés. En revanche, anticiper le comportement des autres usagers de la route et savoir ce qui importe dans la pratique de la moto sont des aptitudes plus difficilement acquises par les ados. En outre, à l'adolescence il est particulièrement difficile de résister à l'envie de tester ses limites (et de les dépasser).

Différences entre les pays européens

Nous avons comparé les chiffres d'accidents et le nombre de permis délivrés aux jeunes motards dans plusieurs pays européens. La part de jeunes motards dans le nombre total de motards blessés est beaucoup plus élevée dans les pays à accès précoce que dans les pays à accès tardif (voir graphique). C'est le cas des motards de 16-17 ans qui représentent, dans les pays à accès précoce, 10% de tous les motards blessés et uniquement 1% dans les pays à accès tardif. Cela n'a rien de surprenant puisque ce groupe d'âge ne peut pas encore conduire dans les pays à accès tardif.

La différence n'est toutefois pas compensée non plus dans le groupe d'âge à partir duquel l'on est autorisé à conduire dans les pays à accès tardif. Tous les jeunes pris ensemble (16-21 ans) dans les « pays à accès précoce » représentent une part deux fois plus élevée dans le nombre de motards blessés que dans les « pays à accès tardif » (20% vs. 8%). Et ce, alors que l'on pourrait s'attendre à ce que la part de motards blessés diminue à partir de l'âge de 18 ans grâce à l'expérience glanée.

Le risque de lésions (nombre de blessés par nombre de permis délivrés) varie grandement entre les pays et il n'y a pas de différence systématique entre les pays à accès précoce et les pays à accès tardif. Il est toutefois frappant de constater que le risque de

lésions chez les débutants est supérieur à celui relevé dans tous les autres pays pour lesquels nous avons pu nous procurer le nombre de permis délivrés.

Expériences en Autriche

Le cas de l'Autriche est particulièrement intéressant car le permis A1 a été introduit pour les 16 ans alors qu'avant, il fallait attendre d'avoir 18 ans avant de pouvoir conduire une moto. Pour réduire le comportement à risque des 16-17 ans, un cours de gestion des risques a été créé pour les jeunes motards, au cours duquel ils sont formés à mieux identifier les situations à risque et à les anticiper. Malgré cette bonne préparation, le risque de lésions (nombre de lésions par nombre de permis délivrés) chez les 16 ans après la réforme du permis en 2013 est presque 10 fois plus élevé que pour les 18 ans avant ladite réforme.

Une comparaison avec les cyclomotoristes autrichiens de 16-17 ans montre qu'il est préférable qu'ils ne pilotent pas de moto A1. Le risque auquel sont exposés les motards est deux à trois fois plus élevé que les cyclomotoristes du même âge. Le risque de perdre la vie dans un accident est même dix fois plus élevé chez un motard que chez un cyclomotoriste. La réforme survenue en Autriche entraîne chaque année 150 blessés et 2 tués de plus : cette hausse n'est pas compensée par des diminutions observées dans d'autres modes de transport ou d'autres groupes d'âge.

Ce qu'on a appris étant jeune, on ne l'oublie jamais ?

Un argument souvent avancé en faveur du permis A1 dès l'âge de 16 ans, est l'idée que pratiquer la moto précocement ferait de meilleurs pilotes. On part du principe que plus on commence jeune, plus les aptitudes

à la conduite sont développées. Pour étudier cela, nous avons interrogé 80 motards impliqués dans un accident, issus de la base de données allemande GIDAS, à propos de leur permis de conduire et d'autres accidents dans lesquels ils ont été impliqués. Ils devaient répondre à des questions sur leur permis de conduire et leur implication dans des accidents de moto. Nous avons également analysé qui était responsable de l'accident dans lequel ils étaient impliqués et quelle était la gravité des lésions subies. Il n'y avait aucune différence entre les motards qui avaient appris à piloter une moto à un âge précoce (16 ou 17 ans) et ceux qui se sont mis à la moto ultérieurement.

Une estimation pour la Belgique

Sur la base de l'évolution observée en Autriche, nous avons effectué une estimation des conséquences qu'aurait un avancement de l'âge minimal pour accéder au permis moto A1 (et ensuite aux permis A2 et A) en Belgique. Si nous partons du principe que les débutants belges sont exposés au même risque que les motards novices en Autriche, nous tablons sur une hausse annuelle de 400 blessés et de 1 à 2 tués si la popularité de la moto reste constante. Cette estimation pourrait grimper à près de 1.000 blessés (dont 50 grièvement) et 5 à 10 tués de plus si le permis moto gagnait en popularité en raison de l'avancement de l'âge minimal.

Rien ne prouve que rouler à moto à un âge précoce soit bénéfique pour la sécurité routière (baisse du nombre de victimes dans les autres modes de transport, amélioration de la sécurité des conducteurs A1 par rapport aux cyclomoteurs grâce à une formation supplémentaire ou plus de sécurité chez les motards plus âgés qui ont commencé à conduire plus tôt).

Nous pouvons donc conclure que la situation actuelle, à savoir un accès progressif au permis moto à partir de l'âge de 18 ans, constitue la meilleure option.

Heike MARTENSEN



1. Directive 2006/126/CE du parlement européen et du Conseil du 20 décembre concernant le permis de conduire.



Lancement d'une « boîte à outils » pour favoriser le télétravail

Si le nombre de télétravailleurs doublait dans notre pays et atteignait le niveau des Pays-Bas par exemple, les voitures parcourraient 25 millions de km en moins, on épargnerait 44 tués et blessés graves et on éviterait le déversement de plus de 2500 tonnes de CO2 chaque année. Tels sont les résultats d'une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias à l'occasion du lancement d'une « boîte à outils » destinée à rassembler en un seul endroit toutes les informations disponibles sur le télétravail : avantages, limites, cadre réglementaire, assurances, témoignages, etc. Désormais, le site www.teletravailler.be se veut être LA référence en la matière.

Heures de pointe : 2/3 des déplacements entre le domicile et le travail

L'intensité du trafic ne cesse d'augmenter dans notre pays et si rien ne change, les vitesses moyennes vont encore baisser sur le réseau routier, en particulier dans les zones les plus sensibles à la congestion. Le bureau du plan y prévoit ainsi d'ici 2040 une baisse de 6% en heures creuses et de 8% en heures de pointe.

Les accidents aux heures de pointe représentent par ailleurs 44% de l'ensemble des accidents alors que cette période dure uniquement 5 à 6 heures, soit 25% maximum de la durée d'une journée. En terme de victimes, sur un total de 49.000 blessés ou tués dans la circulation, environ 16.000 sont recensés en semaine aux heures de pointe, soit 30% du total !

Or 2/3 des déplacements ayant lieu pendant les heures de pointe se font entre le domicile et le lieu de travail. Réduire ces déplacements est donc un enjeu majeur pour la sécurité routière, la mobilité et... l'environnement. Et l'un des moyens d'y parvenir est le télétravail !

Seulement 1 travailleur sur 6 fait du télétravail

Aujourd'hui, environ 1 travailleur sur 6 (17%) fait du télétravail. Dans la grande majorité des cas, ils restent à la maison un seul jour par semaine. Pourtant, plus de 4 travailleurs sur 10 (42%) occupent une fonction qui leur permettrait d'en faire. Il existe donc un potentiel important qui reste inexploité. La taille de l'entreprise a un grand impact sur le télétravail. Dans les petites entreprises de 10 personnes ou moins, 12% des travailleurs en font; dans les sociétés de plus de 250 travailleurs, ils sont 19%.

Impact d'un doublement du télétravail

25 millions de km en moins

Actuellement, 17% de télétravailleurs permettent d'éviter 5% des déplacements domicile-travail et 7% des kilomètres parcourus. Si, demain, le pourcentage de télétravailleurs double (34%, ce qui est plus ou moins le niveau atteint chez nos voisins aux Pays-Bas), on évitera chaque année jusqu'à 7% des kilomètres domicile-travail soit, près de 25 millions de km en moins. Concrètement, le temps de parcours sur la E40 entre Ternat et Grand-Bigard serait réduit de 8% environ et celui sur la E411 entre la Hulpe et le carrefour Léonard de 12%.

44 tués et blessés graves en moins

Comme les distances totales parcourues diminueraient, le nombre d'accidents de la route serait également en régression, ainsi que le nombre de victimes. Dès lors, le doublement du nombre de télétravailleurs permettrait d'éviter jusqu'à 44 tués et blessés graves par an.

2.500 tonnes de CO2 en moins

Pour la première fois, l'institut Vias a également calculé l'impact d'un doublement du nombre de télétravailleurs sur l'environnement et les chiffres sont particulièrement

impressionnants puisqu'on éviterait le rejet de plus de 2500 tonnes de CO2 chaque année ... et on économiserait 1,2 million de litres de carburant !

Bref, il existe de multiples raisons de promouvoir le télétravail et de faciliter la vie des entreprises qui souhaitent l'implanter ou le développer. Pourtant, il n'existait jusqu'à présent aucune plateforme rassemblant toutes les informations en un seul et même endroit. C'est désormais chose faite : le site www.teletravailler.be devient LA référence en la matière.

Toutes les informations sur www.teletravailler.be

L'objectif de cette nouvelle « boîte à outils » est double: mieux informer les employeurs et leurs travailleurs sur le télétravail et mettre à leur disposition les outils pratiques pour le mettre en place.

Concrètement, le site www.teletravailler.be reprend des informations à propos des différentes formes de télétravail selon l'endroit, le type d'outils numériques pour mettre en œuvre le télétravail, le cadre réglementaire (ex.: différences entre télétravail occasionnel et structurel, indemnités, etc.), les assurances, les questions les plus fréquemment posées, etc.



Les 5 grands avantages du télétravail

- 1 Diminution du temps perdu et des coûts des déplacements domicile-travail ;
- 2 Pas de risque d'accident sur le chemin du travail ;
- 3 Moins de stress et de fatigue liés au déplacement (files, transport en commun en retard...);
- 4 Meilleur équilibre entre vie privée et vie professionnelle ;
- 5 Travail plus productif et créatif (plus de résultats pour un même temps de travail, environnement de travail plus calme)

Sans compter que le télétravail présente aussi des avantages pour ceux qui restent au bureau (plus de calme et éventuellement plus de places de parking).

Benoit GODART



L'institut Vias et la Royale Ligue Vélocipédique Belge unissent leurs forces

Au printemps dernier, l'institut Vias et la Royale Ligue Vélocipédique Belge (RLVB) ont annoncé qu'ils unissaient leurs forces pour que les motards et les conducteurs au service de la ligue puissent tester leur aptitude à la conduite avant de pouvoir rouler dans des compétitions cyclistes. Plusieurs règles de la circulation distinctes s'appliquent lors de courses cyclistes et la conduite est plus laborieuse en raison des situations imprévisibles et de l'intensité du trafic. Ce screening se veut très exigeant envers les conducteurs et motards et c'est la sécurité routière lors des courses cyclistes qui en ressort gagnante.

Il y a quelques mois, l'institut Vias et la RLVB ont annoncé leur collaboration. Par le biais d'une étude multidisciplinaire, l'institut Vias vérifie si les motards et conducteurs travaillant pour le compte de la RLVB sont aptes au niveau médical, psychologique et pratique pour être en mesure de prendre part aux épreuves cyclistes. Les chronométreurs, entraîneurs, accompagnateurs de commissaires de courses, pour ne citer qu'eux, seront soumis à des tests.

Comment se déroule le screening ?

Les médecins procèdent d'abord à une analyse de l'état médical. À cette fin, il est recouru à des normes strictes, comparables par exemple à celles s'appliquant aux conducteurs professionnels. En outre, les psychologues de l'institut Vias effectuent une batterie de tests mesurant les différentes aptitudes propres à la « conduite en course ». Les temps de réaction sont ainsi mesurés, dans des conditions simples mais aussi en période de stress. D'autres tests évaluent la capacité à partager son attention, l'aptitude à se concentrer durant une longue période, la perception du risque ou encore la disposition à faire face à des manœuvres inattendues.

Vient enfin un test de conduite pratique composé d'un trajet dans des conditions réelles sur une route technique fort fréquentée. À l'issue de ces tests, les experts se concertent sur les trois volets du screening et délivrent ou non une attestation (« Fit to pilot »). Pour les conducteurs et motards travaillant pour la RLVB, quiconque ne peut présenter d'attestation, ne reçoit pas de licence. Un tel document est essentiel à la participation aux épreuves nationales et internationales.

Pourquoi la nécessité d'un screening ?

Conduire une voiture ou piloter une moto dans des conditions de course lors d'une épreuve cycliste n'a rien à voir avec une participation au trafic ordinaire. C'est plus difficile étant donné que le trafic est plus dense et plus imprévisible. Les conducteurs sont constamment sous pression en raison de la présence des coureurs, de la présence du public et de la durée de l'effort. Il n'est dès lors pas illogique d'en attendre plus de ce type de conducteurs. Des règles strictes sont nécessaires à la sécurité dans et autour de la course, tant pour les coureurs, le public que les autres participants à la course.

Compétition entre le drapeau rouge et le drapeau vert

La course cycliste est annoncée par un véhicule équipé d'un drapeau rouge. La queue de la caravane de course est signalée par un véhicule au drapeau vert. Entre ces deux drapeaux, les règles suivantes sont d'application : port de la ceinture, pas de GSM en main, utilisation des clignotants, pas de TV à l'avant en voiture et tolérance zéro en matière d'alcool et de drogues à l'encontre des conducteurs.

Avant le départ de la course, tous les conducteurs reçoivent un briefing et tous les véhicules doivent capter « radio-tour ». Il s'agit d'un canal radio interne relayant des informations sportives mais également des avertissements concernant des obstacles ou des situations inattendues susceptibles de mettre en péril la sécurité des coureurs et des suiveurs.

Feux de signalisation ? Uniquement arrêté obligatoire aux passages à niveau

Outre les règles générales, plusieurs exceptions entrent également en vigueur durant une course cycliste. La principale d'entre elles est que les véhicules constituant la caravane de course ne doivent pas s'arrêter aux feux de signalisation. Étant donné que le parcours est fermé au trafic traversant, il n'y a aucun risque pour la sécurité routière.

Toutefois, à hauteur des passages à niveau, le signal sonore et les feux rouges clignotants doivent impérativement être respectés. Les coureurs et conducteurs qui ne s'y conforment pas, sont exclus de la course et reçoivent une amende. L'année dernière, lors du Grand Prix de l'Escaut, ce sont pas moins de 35 coureurs qui ont été expulsés de la course pour avoir franchi les barrières alors que le feu était rouge.



Les véhicules de course (voitures et motos) dans une course cycliste ne doivent pas céder la priorité aux piétons qui souhaitent traverser.

Les voitures roulent à droite, les motos peuvent parfois rouler à gauche

En principe, toutes les voitures roulent du côté droit de la route. Lorsque les motos se trouvent derrière un groupe de cyclistes, elles roulent alors du côté gauche (pour laisser le champ libre aux directeurs sportifs).

Les motos TV, photographes et commentateurs radio sont guidés par l'organisation de la course. Ils doivent respecter certaines distances et positions. La principale règle est qu'ils ne peuvent pas mettre en danger la sécurité des coureurs ni influencer l'issue sportive de la course.

Traverser ? Demander l'autorisation !

Lorsqu'un véhicule dépasse un groupe de cyclistes ou le peloton, le chauffeur doit demander l'autorisation aux commissaires de course (juges de course) ou à un représentant de l'organisation. Les commissaires de course décident quand les directeurs sportifs peuvent dépasser pour rejoindre la tête

de course, ou la queue du peloton lorsque ce dernier roule pleins tubes pour rattraper le groupe des échappés. Lors du dépassement des coureurs, il est entre autres tenu compte de la direction du vent et le klaxon est utilisé.

En Belgique, les signaleurs mobiles ne peuvent dépasser le peloton, ils doivent utiliser le « way-out / way-in ». Il s'agit d'itinéraires alternatifs qui leur permettent de se rendre à l'avant de la course calmement sans prendre de risques inutiles ni devoir effectuer de manœuvre de dépassement.

La vitesse est déterminée par la dynamique de la course

La vitesse à laquelle se déplace la caravane est déterminée par la « dynamique » de course selon laquelle l'on peut rouler excessivement vite (vent dans le dos, descentes, accélérations dans le peloton) ou plus lentement en raison du vent contre, d'une course fermée, de l'approche d'un ravito, etc. Une vitesse excessive est à proscrire en tout temps.

Il est attendu des voitures qu'elles se tiennent à une distance respectable pour réagir rapidement si nécessaire. Il est ainsi possible de réagir aux voitures qui freinent brusquement ou au cycliste qui s'arrête subitement pour un problème technique ou en cas de chute de coureurs. Le nombre d'accidents matériels impliquant des voitures de poursuite est ainsi limité.

Il existe également un ordre de priorité concernant les véhicules de course. Le voici : les officiels (commissaires et organisations), médecin de la course et ambulance(s) ; directeurs sportifs, voitures neutres, véhicules techniques, médias, véhicules VIP.

Tout véhicule qui ne se trouve pas entre le drapeau vert et le drapeau rouge ne participe pas à la course cycliste et doit dès lors respecter les règles de circulation ordinaires.

Stef WILLEMS



Des pictogrammes sur les médicaments ?

En février dernier, l'institut Vias a mis en garde contre les effets de certains médicaments sur le comportement au volant. Ainsi, la prise d'un sirop contenant de la codéine peut avoir les mêmes effets qu'une alcoolémie entre 0,5 et 0,8‰, soit de 2 à 10 fois plus de risques d'accidents. Idem pour les personnes qui ont l'habitude de prendre des calmants ou des somnifères, ce qui est le cas d'1 Bruxellois sur 10 et d'1 Wallon sur 12 ! Pour mieux lutter contre les dangers des médicaments au volant, l'institut Vias formule plusieurs recommandations dont l'apposition de pictogrammes sur les boîtes afin de classifier les médicaments en fonction de leurs effets sur le comportement au volant.

Les médicaments qui peuvent influencer les capacités de conduite sont surtout les benzodiazépines (somnifères, calmants, anti-

pileptiques), les antalgiques (antidouleurs, codéine), les antidépresseurs, les antipsychotiques, les gouttes pour les yeux et les antihistaminiques.

De 2 à 10 fois plus de risques d'accidents

Les somnifères et tranquillisants, ainsi que les antalgiques forts, induisent notamment la somnolence, la distraction, une baisse de la coordination et une réduction des capacités de réaction. Leur consommation peut multiplier le risque d'accident par 2 à 10, soit un effet comparable à une alcoolémie entre 0,5 et 0,8‰. En cas de consommation combinée de médicaments et d'alcool, le risque est alors de 20 à 200 fois plus élevé ! Le risque est plus important pour les consommateurs occasionnels et débutants que pour les consommateurs chroniques, ainsi que lorsqu'on combine plusieurs de ces médicaments.

1 jeune conducteur sur 6 prend des calmants

Plus de 6% des Belges avouent conduire au moins une fois par mois sous l'influence de calmants ou de somnifères. Contrairement aux idées reçues, les jeunes de moins de 35 ans (13%) et, plus particulièrement, les jeunes hommes (18%) sont beaucoup plus concernés par cette problématique que les plus de 55 ans (2%). La conduite sous l'influence de ces médicaments est plus répandue à Bruxelles (10%) et en Wallonie (8%) qu'en Flandre (5%).

Une enquête européenne à laquelle ont participé 11 pays montre par ailleurs que le Belge est, après le Français et l'Allemand, celui qui déclare prendre le plus souvent le volant sous l'influence de médicaments susceptibles d'altérer la vigilance : 10% le font, soit 2 fois plus qu'aux Pays-Bas (5%) et 3 fois plus qu'en Grande-Bretagne (3%) par exemple.



Entre 1100 et 1500 accidents chaque année

Selon une étude française, la prise de médicaments à risque serait responsable de 3 à 4% de l'ensemble des accidents de la circulation. A l'échelle de la Belgique, cela signifierait qu'entre 1100 et 1500 accidents seraient dus à la prise de médicaments.

Une étude menée il y a quelques années auprès des services d'urgence de certains hôpitaux montrait que plus de 7% des automobilistes gravement blessés dans un accident de la route étaient sous l'influence de somnifères ou calmants et plus de 3% sous l'influence de codéine.

Que dit la loi ?

Contrairement à l'alcool ou aux drogues, il n'existe pas de « médicatest » qui permet aux policiers de détecter les conducteurs sous l'influence de médicaments. Néanmoins, la « conduite dans un état analogue à l'ivresse résultant de l'emploi de médicaments » est punissable d'une amende de 1600 à 16.000 € et d'une déchéance du droit de conduire de 1 mois à 5 ans voire définitive. L'état physique et psychique du conducteur d'un véhicule doit par ailleurs être conforme aux normes médicales minimales. S'il prend régulièrement des médicaments susceptibles de perturber son aptitude à la conduite ou si les quantités prises altèrent sa façon de conduire, il n'est plus apte à conduire !

Recommandations de l'institut Vias

1. Mise en place d'un système de catégorisation des risques sur la conduite automobile suivant 4 degrés de dangerosité, concrétisé par l'apposition de pictogrammes sur les médicaments (de 0 pour les médicaments sans le moindre effet à 3 pour ceux qui peuvent rendre la conduite dangereuse).

Vous prenez des médicaments ? Les 10 règles d'or :

- 1 Lisez attentivement la notice d'utilisation et, en particulier, les contre-indications en cas de conduite d'un véhicule.
- 2 N'utilisez jamais un médicament prescrit pour une connaissance. Ce qui peut être bon pour une personne ne l'est pas nécessairement pour une autre.
- 3 Évitez de consommer de l'alcool, même de manière modérée. Ses effets indésirables sur la perception et la concentration se renforcent.
- 4 Évitez si possible d'entreprendre de longs trajets ou de conduire la nuit.
- 5 Soyez particulièrement attentif en début de traitement, en cas de dépassement de la dose autorisée ou si vous combinez plusieurs médicaments.
- 6 Prenez toujours les doses prescrites et respectez les heures et les conditions de prise.
- 7 En cas de doute sur les effets secondaires, n'hésitez pas à demander conseil à votre médecin ou votre pharmacien. Signalez-leur que vous conduisez.
- 8 Arrêtez de conduire dès que vous constatez des effets secondaires (difficultés à rester éveillé ou à vous concentrer, vertiges, troubles de la vue, etc.). Il se peut que vous ne remarquiez pas ces signes, mais que d'autres personnes les voient et vous alertent. Écoutez-les.
- 9 Ne buvez pas de café pour combattre les effets secondaires d'un médicament. Cela ne sert à rien.
- 10 Vous êtes un professionnel de la route (chauffeur de camion, de bus...) ? Rappelez-le à votre médecin lorsqu'il vous prescrit des médicaments.

2. Développement d'un outil informatique pour les médecins et les pharmaciens afin qu'ils reçoivent un avertissement lorsqu'ils prescrivent ou délivrent un médicament pouvant avoir un effet négatif sur le comportement au volant.
3. Amélioration des notices d'utilisation des médicaments afin qu'elles reprennent plus clairement les informations liées à la conduite automobile. Aujourd'hui,

elles sont perdues dans la masse d'informations générales.

L'un des médecins du Cara, Peter Vander Eeck, livre son témoignage dans un petit film à propos des effets des médicaments sur la conduite automobile : <https://youtu.be/prbBtrUTDbE>

Julien LEBLUD

Uta MEESMANN

Sjoerd HOUWING (SWOV)



Alcool au volant : 7 jeunes conducteurs sur 10 favorables à la tolérance zéro pour les débutants

Près de 7 conducteurs de moins de 35 ans sur 10 sont favorables à la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs novices. Ils ne considèrent donc pas du tout cette mesure comme stigmatisante. C'est l'une des 10 mesures reprises par l'institut Vias dans un mémorandum envoyé au monde politique en préambule des élections afin d'améliorer la sécurité routière. Outre la tolérance zéro pour les jeunes conducteurs, l'institut Vias plaide notamment en faveur de l'obligation du port du casque pour les jeunes cyclistes et de l'interdiction des avertisseurs de radars.

En 2010, notre pays a formulé l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes, à savoir maximum 420 tués par an à l'horizon 2020. En dépit d'une baisse significative (615 tués en 2017, soit une diminution de 32%), nous n'atteindrons pas cet objectif. Pour relancer la mécanique et sauver de nouvelles vies, l'institut Vias propose 10 solutions concrètes reprises dans un mémorandum publié aujourd'hui et étayé par une enquête sur la popularité des principales mesures de sécurité routière.



7 jeunes conducteurs sur 10 pour la tolérance zéro en matière d'alcool

Parmi ces mesures, la tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les conducteurs novices semble couler de source. 17 pays européens l'ont d'ailleurs déjà adoptée. En Belgique, on en parle depuis plusieurs années, mais les détracteurs de cette mesure avancent le fait qu'elle serait stigmatisante pour les jeunes conducteurs. En fait, c'est tout le contraire : les jeunes eux-mêmes la demandent, ainsi qu'en attestent

les résultats d'une grande enquête menée par l'institut Vias.

7 conducteurs belges de moins de 35 ans sur 10 (69%) sont favorables à l'instauration de la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs novices. Ceci démontre que les jeunes conducteurs sont conscients que l'alcool peut avoir un effet particulièrement négatif sur leur comportement au volant et qu'il est logique, quand on vient d'avoir son permis, de s'abstenir totalement de boire. Si on prend l'ensemble de la population belge, ils sont 80% à être partisans de la tolérance zéro pour les conducteurs débutants, soit un

score plus élevé que la tolérance zéro pour l'ensemble des conducteurs (58%).

8 Belges sur 10 partisans du port obligatoire du casque pour les enfants à vélo

Depuis longtemps, l'institut Vias estime que le port du casque devrait être obligatoire pour les enfants à vélo. 82% des Belges sont en faveur de cette mesure. C'est la mesure de sécurité routière la plus populaire. La plupart des accidents impliquant des cyclistes sont des chutes sans qu'aucun véhicule motorisé ne soit impliqué. Dans un accident grave sur 3, le cycliste souffre d'une lésion à la tête ou au cerveau. Mais pour les enfants de 0 à 14 ans, il s'agit carrément d'1 accident sur 2.

Avis partagés concernant l'interdiction des avertisseurs de radars

L'institut Vias défend par ailleurs l'interdiction des avertisseurs de radars. En effet, le fait de renseigner tous les endroits de contrôle, même mobile, porte préjudice à la sécurité routière car cela procure à certains conducteurs le sentiment d'être intouchables. Les personnes qui utilisent des avertisseurs de radars reçoivent d'ailleurs plus de P-V pour excès de vitesse que les autres conducteurs, preuve que ce système est loin d'être infaillible. Les Belges sont vraiment partagés quant au bien-fondé de cette mesure. En effet, 3 Belges sur 10

(30%) sont pour, 4 sur 10 y sont opposés (42%) et un grand groupe (28%) n'a pas d'avis sur la question.

Points d'attention pour la mobilité

Dans son mémorandum, l'institut Vias a également identifié 10 défis à relever pour améliorer notre mobilité. En effet, notre volume de trafic augmente chaque année d'environ 1% et les embouteillages du matin et du soir sont de plus en plus importants. Une approche globale des files structurelles et de la saturation de notre réseau routier s'impose. Il est primordial de trouver des alternatives sensées à la voiture. A cet égard, des transports en commun de qualité et de nouvelles formes de mobilité urbaine sont indispensables. Mais les embouteillages ne constituent pas le seul défi sur le plan de la mobilité. Ainsi, l'institut Vias demande également d'accorder une attention particulière à la qualité de vie dans les villes et les villages et à la mobilité des seniors et des personnes à mobilité réduite. A l'avenir, tout le monde doit être en mesure de se déplacer rapidement, confortablement et en sécurité dans la circulation.

Avec la parution de ce mémorandum, l'institut Vias souhaite ne pas faire de la figuration et uniquement constater ce qui ne tourne pas rond dans la circulation. Sa mission consiste également à formuler des propositions concrètes en vue d'améliorer la sécurité routière. Non seulement la mise en place de ces mesures réduira le nombre de victimes de la route mais elle induira aussi un changement durable de comportement et de mentalité. C'est d'une importance

Voici les 10 mesures concrètes proposées afin d'améliorer la sécurité routière dans notre pays :

1. Tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants et les motards.
2. Port du casque obligatoire pour les enfants à vélo jusqu'à l'âge de 14 ans.
3. Contrôles vitesse plus efficaces.
4. Infrastructure routière plus sûre.
5. Interdiction des avertisseurs de radars qui indiquent la présence de contrôles mobiles.
6. Sanctions plus rapides et plus appropriées pour les contrevenants routiers.
7. Généralisation de la zone 30 au centre des villes et villages.
8. Approche intégrée des soins des victimes de la route.
9. Instauration d'une analyse salivaire en matière de drogues au volant.
10. Clarification des règles pour faciliter l'automatisation des véhicules

vitale si nous voulons, à l'avenir, nous déplacer rapidement, confortablement et en sécurité.

Le mémorandum de l'institut Vias peut être consulté ici : www.vias.be



Les automobilistes distraits un quart de leur temps

La distraction au volant constitue un problème majeur dans la circulation. Un conducteur distrait est certes encore alerte mais porte son attention sur autre chose que la conduite. Une activité peut entraîner de la distraction visuelle, auditive, physique et/ou cognitive. Les activités susceptibles de détourner l'attention sont téléphoner, lire et écrire des messages, manipuler un système de navigation, parler avec un passager, manger, boire... Petit tour d'horizon des dangers qu'entraîne la distraction au volant.

En Belgique, la distraction peut être sanctionnée en vertu de trois articles de loi tirés du code de la route. L'article 8.4 stipule qu'il est interdit de téléphoner pendant la conduite. L'article 7.2 et l'article 8.3 spécifient qu'un conducteur doit constamment être en état de conduire et ne peut, par son comportement, mettre en danger aucun usager de la route. Il peut être référé à ces deux articles de loi pour sanctionner d'autres formes de distraction que le fait de téléphoner.

Il existe de nombreuses études sur la distraction dans la circulation et, essentiellement, sur l'usage du téléphone au volant. Les chiffres de prévalence sont toutefois rares. Les automobilistes passent 25 à 30%

de leur temps dans la circulation à s'adonner à des activités détournant leur attention. Il est difficile d'établir un lien causal entre la distraction et les accidents de la route. On estime que la distraction joue un rôle dans 5% à 25% de l'ensemble des accidents de la route.

Téléphoner au volant

Téléphoner pendant la conduite a un grand impact sur le comportement routier. Les conséquences possibles sont : un temps de réaction plus long, un contrôle diminué du véhicule, une moins bonne perception de la situation de trafic si bien que les changements dans la circulation sont remarqués moins vite, une augmentation de la prise de risques, une moindre adaptation de la vitesse et du comportement routier aux conditions et comportement de compensation sous la forme d'une vitesse plus faible et d'une plus grande distance avec le véhicule qui précède. Téléphoner avec un kit mains libres est également dangereux : même si la distraction physique et visuelle n'entre ici pas en ligne de compte, la distraction cognitive est tout aussi grande. La composition d'un numéro de téléphone pendant la conduite a aussi des répercussions sur les performances de conduite.

Selon une étude, entre un tiers et la moitié des automobilistes téléphonent au volant.

Bien que cette activité se manifeste souvent, elle ne se fait que durant 1,3% du temps de conduite total. Les jeunes conducteurs sont plus enclins à utiliser leur téléphone portable et les conséquences sur le comportement routier sont encore plus lourdes que pour les conducteurs plus âgés. En outre, les jeunes trouvent l'usage d'un téléphone portable au volant moins dangereux que les conducteurs plus âgés. Le risque d'accident des conducteurs au téléphone est pourtant 3 à 4 fois plus élevé que pour les conducteurs qui ne téléphonent pas.

Bon nombre de conducteurs adoptent une attitude « fais ce que je dis, pas ce que je fais » pour ce qui est du téléphone au volant. D'un côté, ils savent que téléphoner pendant la conduite entraîne des risques et constitue un comportement dangereux, d'un autre côté, ils le font quand même. D'après la dernière mesure d'attitudes menée auprès des conducteurs belges, 91% des conducteurs s'accordent à dire que le fait de téléphoner au volant sans kit mains libres réduit l'attention portée sur la circulation et 95% d'entre eux estiment que c'est dangereux. Pourtant, 32% des conducteurs avouent qu'il leur arrive de téléphoner avec le téléphone en main pendant qu'ils conduisent.

Messages durant la conduite

Le texting, le fait de lire et de rédiger des messages pendant la conduite, est source de distraction physique, visuelle et cognitive. Les conséquences pour le comportement routier sont très similaires à celles observées pour le fait de téléphoner au volant : le temps de réaction croît, le conducteur parvient moins bien à rouler au milieu de la bande de circulation, raccourcissement de la distance avec le véhicule qui précède, le conducteur quitte souvent la route des yeux et remarque moins bien les dangers et les signaux routiers. La surface glissante de l'écran tactile exige une attention visuelle accrue, si bien que l'on regarde encore plus souvent son téléphone. De surcroît, un smartphone offre aux conducteurs bien plus de fonctionnalités que téléphoner, lire et rédiger des messages. L'usage du smartphone pour les réseaux sociaux a par exemple des conséquences plus importantes que le fait de téléphoner avec un kit mains libres et le texting pendant la conduite.

Une étude internationale révèle que 12 à 16% des automobilistes lisent ou envoient des messages au volant. Lire un message se fait plus souvent qu'envoyer un message. Le texting pendant la conduite est également plus souvent constaté chez les jeunes conducteurs. Il joue un rôle dans 2 à 3% des accidents. Cette pratique est particulièrement dangereuse pour les conducteurs professionnels : ils courent alors un risque d'accident 23 fois plus élevé que pour les conducteurs professionnels qui n'envoient ou ne lisent pas de messages.

Panneaux publicitaires le long de la route

Les panneaux publicitaires le long de la route peuvent distraire les conducteurs surtout lorsqu'ils contiennent des images en mouvement, qu'ils sont situés au milieu du champ de vision et à hauteur des yeux et que leur message est émotionnellement chargé. Le temps de réaction augmente, le regard dévie plus souvent de la route, le conducteur ne prête plus aussi bien atten-

tion aux panneaux routiers pertinents, réagit moins vite aux signaux routiers et éprouve des difficultés à garder le cap.

Plusieurs études montrent que plus d'accidents surviennent à proximité de panneaux publicitaires, d'autres études ont démontré que ces derniers n'influaient pas sur les accidents de la route.

Autres formes de distraction pendant la conduite

L'usage d'un lecteur de musique peut avoir des conséquences néfastes sur les prestations de conduite. Ce sont surtout les manipulations difficiles comme rechercher une chanson spécifique qui influencent le comportement routier. Les conséquences possibles sont : difficulté à maintenir le cap, diminution de la vitesse pratiquée, augmentation du temps de réaction et le fait de regarder beaucoup plus souvent à l'intérieur de l'habitacle du véhicule. 47 à 95% des automobilistes manipulent un lecteur de musique pendant la conduite mais cela ne représente que 1,3% du temps de conduite total. Il s'agit donc d'une activité de courte durée.

La musique peut également influencer sur le comportement dans la circulation. Une musique bruyante entraîne chez le conducteur des réactions plus lentes et plus d'infractions, une musique très rythmée aura pour conséquence que le conducteur a tendance à rouler plus vite et à commettre plus d'infractions. La musique peut toutefois aussi aider les conducteurs à rester alertes, et à influencer, par la même occasion, positivement leurs prestations de conduite.

L'utilisation d'autres appareils électroniques portatifs peut aussi avoir un impact négatif sur le comportement routier. Ce ne sont pas les appareils en soi qui sont dangereux mais l'utilisation qui en est faite par les conducteurs. Rentrer une destination dans un système de navigation par exemple. Ce comportement peut être constaté chez 12% des automobilistes.

Boire et manger au volant occasionnent de plus grandes déviations au niveau de la



position latérale du véhicule et une diminution de la vitesse. En outre, le conducteur quitte plus souvent la route des yeux. Les automobilistes boivent et mangent durant 1,4 à 4,6% du temps de conduite. D'autres formes de distraction comportent un risque élevé d'accident au niveau individuel : tendre la main vers un objet, regarder un objet en dehors du véhicule et l'hygiène personnelle.

Distraction à vélo

Téléphoner à vélo ou à pied peut également se révéler dangereux. Le fait de téléphoner à vélo entraîne chez le cycliste une diminution de la vitesse, une augmentation du temps de réaction et un rétrécissement du champ de vision si bien qu'il ne remarque pas un plus grand nombre d'objets. Les piétons qui téléphonent prennent plus de risques lorsqu'ils traversent, marchent plus lentement et sont moins susceptibles de remarquer des éléments qu'ils auraient notés s'ils n'étaient pas au téléphone.

Les chiffres concernant la prévalence sont peu nombreux. Dans une étude exploratoire menée par l'institut Vias, plus de 12 000 usagers dont des cyclistes ont été observés aux feux de signalisation à Bruxelles, à Liège et à Anvers. Il en est ressorti que 5% des cyclistes et pas moins de 18% des piétons utilisaient leur téléphone au feu

rouge. Ce sont les jeunes piétons qui utilisaient leur téléphone portable le plus souvent, puisque 26% d'entre eux s'emparaient de leur téléphone lorsque le feu était rouge. De plus, 7% des piétons avaient encore le téléphone en main ou à l'oreille au moment de la traversée.

Les cyclistes qui passent un appel ou répondent à un coup de fil, lors de quasiment chaque trajet, courent 1,4 fois plus de risques d'avoir un accident que les cyclistes qui ne le font pas. Le risque de téléphoner à vélo est donc inférieur au risque de téléphoner au volant.

Conducteurs professionnels

Certaines études suggèrent que les conducteurs professionnels, qui doivent plus souvent effectuer des tâches concurrentes, sont plus souvent distraits. Selon une étude d'observation menée auprès des conducteurs belges, les conducteurs de camionnette et de camion s'adonnent plus souvent à des activités détournant l'attention, et c'est surtout le transport professionnel qui est sujet à la distraction au volant. Ces conducteurs sont toutefois moins sensibles aux conséquences des comportements détournant l'attention. Ainsi, téléphoner avec un téléphone portable pendant la conduite

n'a pas d'influence sur le risque d'accident des conducteurs professionnels. Toutefois, tendre la main vers un téléphone ou un autre objet augmente le risque d'accident d'un facteur 3, et envoyer des messages pendant la conduite d'un facteur 23.

Chiffres clés belges

Lors de la première mesure d'observation belge en matière de distraction qui a été menée en 2013, il a été vérifié à quelle fréquence les conducteurs belges s'adonnaient à des activités détournant l'attention. Il en ressort que 8,1% des conducteurs se rendent coupables d'effectuer une activité qui détourne potentiellement l'attention pendant la conduite. 3,2% des conducteurs belges sont distraits par leur téléphone portable, 2,0% téléphonent avec le téléphone en main et 1,2% téléphonent avec un kit mains libres. Ce pourcentage est plus élevé sur les autoroutes. Les conducteurs de camionnette et de camion téléphonent plus souvent au volant que les autres conducteurs. 1,2% des conducteurs manipulent leur téléphone portable, pour lire un message ou utiliser une application. Les hommes le font plus souvent que les femmes et davantage sur autoroute que sur les autres types de route.

Selon la mesure d'attitudes nationale de 2015, parmi les répondants interrogés,



32% téléphonent de temps à autre avec le téléphone en main, 41% le font avec un kit mains libres, 34% envoient un message et 46% lisent un message alors qu'ils sont au volant. L'utilisation du téléphone portable pendant la conduite a augmenté de façon significative depuis 2009. Plus le conducteur est jeune, plus le téléphone portable est souvent utilisé. Les jeunes sous-estiment plus les risques liés à l'usage d'un téléphone portable au volant que les conducteurs plus âgés.

Le projet ESRA, au cours duquel des informations fiables et comparables sur les attitudes et le comportement ont été collectées dans plusieurs pays européens et hors Europe, a révélé que les conducteurs belges faisaient partie des meilleurs élèves pour ce qui est de téléphoner au moins une fois avec un kit mains libres au cours de l'année écoulée (28% contre 38% pour la moyenne européenne) ou téléphoner avec le téléphone en main (41% contre 51% pour la moyenne européenne). Pour la consultation et l'envoi de SMS ou de mail, les conducteurs belges enregistrent les mêmes résultats que le conducteur européen moyen (37% pour la

consultation d'un SMS/mail et 27% pour l'envoi d'un SMS/mail).

Mesures possibles

La législation et sa mise en œuvre sont moins efficaces pour lutter contre la distraction au volant. Il est en effet difficile d'observer les activités détournant l'attention. Toutefois, si une interdiction est imposée par la législation, elle doit être neutre sur le plan technologique. La législation et son application vont de pair. Une probabilité subjective élevée d'être arrêté peut entraîner un changement de comportement. Voilà pourquoi les campagnes de sensibilisation sont essentielles. Elles peuvent attirer l'attention des conducteurs sur les dangers de la distraction au volant. Elles peuvent en outre créer une norme sociale rendant inacceptables les activités détournant l'attention au volant.

Il convient également de mettre l'accent sur la sensibilisation lors de la formation à la conduite. Les jeunes conducteurs débutants doivent recevoir des informations sur le danger de la distraction et sur les stratégies

utilisées pour la combattre. La formation continue, obligatoire pour les conducteurs professionnels, doit également accorder de l'attention aux dangers de la distraction au volant.

Les entreprises peuvent apporter leur contribution en menant une politique de sécurité portant sur la distraction au volant. Le règlement doit être communiqué clairement, les travailleurs doivent être informés régulièrement des risques liés à la distraction, et ils doivent bénéficier d'un appui par les biais de formations et d'exercices.

Enfin, nous pouvons concevoir de nombreuses solutions technologiques, comme des systèmes d'alerte qui mesurent le degré de distraction et qui informent les automobilistes distraits ou qui interviennent en cas de danger, des systèmes qui empêchent l'utilisation de certains appareils pendant la conduite, et des gestionnaires de la charge de travail qui vérifient la charge de travail à laquelle un conducteur est exposé et qui suppriment les appels entrants lorsque la charge de travail est trop importante.

Freya SLOOTMANS





Les accidents dans les zones de travaux 2 fois plus graves que les autres

Selon une enquête européenne, les conducteurs belges sont ceux qui respectent le moins les limitations de vitesse dans les zones de travaux. Or une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias montre que les accidents qui ont lieu dans un chantier sont 2 fois plus graves que les autres et sont en hausse de 30% ces 3 dernières années. Au total, 1 accident mortel sur 10 sur autoroute a lieu dans une zone de travaux, ce qui prouve le bien-fondé de ces limitations de vitesse. Davantage d'actions de sensibilisation et de contrôles s'avèrent indispensables.

Hausse du nombre d'accidents dans les zones de travaux

Chaque jour, plus de deux personnes sont tuées ou blessées dans un accident ayant lieu dans une zone de travaux. Au total, on a recensé 811 accidents corporels en 2017 ayant fait 9 tués et 1037 blessés. Sur les 3 dernières années (2015-2017) pour lesquelles les statistiques sont disponibles, on a constaté une hausse de 7% des accidents dans les zones de travaux sur autoroute et de 11,6% dans les autres routes. Le nombre croissant de chantiers et de véhicules explique cette hausse.

Accidents corporels à proximité de travaux

Année	Auto-route	Autres routes	Total
2014	196	546	742
2015	183	562	745
2016	174	621	795
2017	184	627	811

Tués 30 jours dans les accidents corporels à proximité de travaux

Année	Auto-route	Autres routes	Total
2014	10	8	18
2015	11	10	21
2016	10	10	20
2017	5	4	9

Source: SPF Economie DG Statistiques

Les tendances sont différentes d'une région à l'autre. La situation est beaucoup plus préoccupante à Bruxelles (+46,2% !) qu'en Wallonie (-1,5%) et en Flandre (+11,0%). (toutes routes confondues)

Toutes les routes confondues (2015-2017)

Dans près d'un accident sur 6 ayant lieu dans un chantier (17%), un camion est impliqué. C'est 6 fois plus que leur implication dans les accidents en général (5%). Dans un accident sur 10 (9%), c'est une camionnette qui est impliquée. Peut-être la distraction

de ces chauffeurs professionnels à certains moments de leur trajet peut-elle expliquer leur surreprésentation dans les accidents dans les chantiers. Dans 60% (67% exact) des accidents, c'est une voiture qui est impliquée.

Autoroutes (2015-2017)

Dans près d'un accident sur 2 ayant lieu dans un chantier (47%), un camion est impliqué. C'est 2 fois plus que leur implication dans les accidents sur autoroutes (25%). Dans un accident sur 5 (20%), c'est une camionnette qui est impliquée. Peut-être la distraction de ces chauffeurs professionnels à certains moments de leur trajet peut-elle expliquer leur surreprésentation dans les accidents dans les chantiers. Dans 76% des accidents, c'est une voiture qui est impliquée.

Les travaux, facteur de risque surtout sur autoroute (2015-2017)

Une analyse statistique des accidents mortels sur les autoroutes belges montre que, dans 9% des cas, des travaux étaient en cours (contre 1% sur les autres routes). Les chantiers représentent un facteur de risque d'accident mortel 10 fois plus important sur les autoroutes que sur les autres axes. Sur autoroute, les accidents dans des chantiers

sont quasi 2 fois plus graves que les autres accidents. On y recense en effet 48 tués par 1000 accidents (contre 32 ailleurs). Plus d'un accident sur 7 (17%) qui a lieu dans une zone de travaux sur autoroute s'est produit alors qu'une file s'est formée.

Les conducteurs belges à la traîne

Une enquête menée cette année par la Fondation Vinci Autoroutes dans 11 pays européens montre que les conducteurs belges sont, de loin, les moins enclins à ralentir en cas de travaux. Plus de deux tiers d'entre eux (69%) « oublient » d'y respecter les limitations de vitesse contre 54% en moyenne en Europe.

Pourquoi est-ce si difficile d'y respecter les limitations ?

A la base, les autoroutes ont été conçues pour y rouler à vitesse élevée. Le champ de vision des conducteurs est très large, l'infrastructure est adaptée, les usagers les plus vulnérables y sont interdits, etc. Ces facteurs expliquent pourquoi les conducteurs ont tant de difficultés à respecter les limitations de vitesse revues à la baisse. Pourtant, ces limitations sont tout à fait indispensables.

Que faire pour améliorer les choses ?

- Une sensibilisation permanente est nécessaire à propos des spécificités de la conduite en cas de travaux: diminution de la vitesse, dangers des voies de circulation rétrécies, etc. Ces points peuvent éventuellement être repris dans la formation à la conduite.
- Des contrôles au moyen de radars préventifs et répressifs ont montré toute leur utilité. Avec les radars semi-automatiques de type Lidar, ces contrôles se sont multipliés ces dernières années ; il faut continuer sur cette voie
- Le contrôle de la signalisation aux abords de travaux de voirie est indis-



10 bonnes raisons de respecter les limitations de vitesse dans les chantiers

1. La largeur des bandes de circulation est souvent réduite : la moindre erreur de conduite se paie cash.
2. Y rouler trop vite peut être dangereux pour les ouvriers mais peut aussi leur occasionner du stress et nuire à leur santé : plus de bruit, plus de dégagement d'air, plus de pollution...
3. Les zones de travaux sont situées sur des portions de route la plupart du temps très courtes. Y dépasser la limitation de vitesse ne fait gagner que quelques secondes, ce qui est totalement dérisoire par rapport aux risques encourus.
4. A 70 km/h on fait passer plus de trafic qu'à 90 ou 120 km/h. Réduire la vitesse permet donc de maintenir une meilleure capacité de la voie, et donc d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire d'autant la durée des files.
5. Certains conducteurs respectent les limitations de vitesse et ont l'impression d'être « agressés » lorsqu'ils sont frôlés par d'autres qui filent à toute vitesse.
6. Il n'est pas rare que des conducteurs « accrochent » des obstacles (ex. : potelets pour délimiter le chantier). A ce moment-là, il est plus facile de s'arrêter à vitesse limitée. Idem quand un véhicule tombe en panne, par exemple.
7. Monter sur l'autoroute et en descendre est plus difficile lorsque les véhicules qui y circulent déjà roulent trop vite.
8. Baisser la limitation permet de réduire le risque d'accident en ramenant tout le monde à une vitesse identique ou presque.
9. Si un accident se produit, le risque de « suraccident » est nettement plus faible à vitesse plus basse.
10. Chaque jour, la configuration d'un chantier peut changer en fonction de l'évolution des travaux. Mieux vaut être confronté à ces changements à « basse » vitesse.

pensable. Parfois, cette signalisation n'est pas conforme à la législation. Des risques sont également liés à l'annonce trop anticipée de travaux de voirie. Les conducteurs se préparent à rencontrer

des travaux, mais relâchent leur vigilance à mesure que le temps passe et qu'ils ne voient toujours pas de chantier à l'horizon.

Benoit GODART
Nina NUYTENS



Les comportements inciviques en hausse sur les routes belges

Injurier les autres usagers au volant, klaxonner de manière intempestive, coller déli-bérément les autres véhicules et même descendre de véhicule pour s'expliquer : tous ces comportements sont en hausse en Belgique, parfois même davantage que dans les autres pays européens. Du coup, 83% des conducteurs belges ont peur du comportement agressif des autres usagers. Autre phénomène préoccupant : 1 Belge sur 10 a déjà eu un accident ou un quasi-accident à cause du GSM. Ces résultats sont issus d'une enquête menée dans 11 pays européens par la Fondation Vinci Autoroutes et dont les résultats pour la Belgique ont été publiés par l'institut Vias.

La Fondation Vinci Autoroutes a interrogé, dans 11 pays européens, un échantillon représentatif de la population à propos de son comportement routier. Voici les principaux résultats de la Belgique.

Le trafic gagne en agressivité

63% des Belges klaxonnent pour indiquer leur mécontentement (contre 53% en 2017). Seuls les Espagnols (66%) le font plus encore plus souvent que nous. Près de 6 conducteurs belges sur 10 (59%) injurient les autres usagers (contre 52% en 2017). Seuls les Italiens et les Grecs font pire que nous. C'est en Belgique que ces comportements ont le plus augmenté. Autre com-

portement incivique en hausse : le fait de talonner un conducteur pour lui montrer son agacement. Un tiers des conducteurs belges (31%) affirment le faire (contre 26% il y a 2 ans).

Plus grave encore : de plus en plus d'automobilistes sortent de leur véhicule pour s'en prendre à d'autres usagers. Dans notre pays, 15% déclarent le faire (contre 10% en 2017). Aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne (10%), ce pourcentage est le plus faible. C'est en Pologne (36%) que l'on trouve les automobilistes les plus agressifs.

Au cours des 2 dernières années, les comportements inciviques sont en hausse dans presque tous les pays européens. La Belgique ne déroge pas à cette tendance.



L'incivilité au volant - Top 3 des pays qui le font



*à gauche pour la GB



1 Belge sur 3 lit ses mails ou SMS au volant

La moitié (50%) des conducteurs Belges indiquent téléphoner avec un système Bluetooth, contre seulement 42% il y a 2 ans. Bien que ce soit toléré, ce comportement peut distraire le conducteur.

Malgré toutes les campagnes de sensibilisation, plus d'1 Belge sur 5 (21%) continue de téléphoner avec le GSM en main. Ce pourcentage est en légère baisse par rapport à il y a 2 ans (-2 pts), mais la différence avec les Pays-Bas (15%) et la Grande-Bretagne (11%), par exemple, reste considérable.

Près d'1 Belge sur 3 (31%) déclare envoyer

ou lire des SMS en conduisant. Au niveau européen, ce résultat est le pire d'Europe, juste après la Pologne (33%). La moyenne européenne est de 24%. Pourtant, quasi tous les conducteurs (96%) disent que c'est dangereux.

1 Belge sur 10 a déjà eu un accident ou un quasi-accident à cause du GSM

11% des Belges déclarent avoir eu un accident ou un quasi-accident dû à l'usage du GSM. Ce chiffre est en nette hausse par rapport à 2018 (6%). Nos voisins français (9%), néerlandais (8%) et allemands (9%)

enregistrent de meilleurs résultats que la Belgique.

1 Belge sur 2 paramètre son GPS pendant qu'il conduit

Le GSM n'est pas la seule source de distraction en voiture. 49% des conducteurs belges configurent leur système de navigation pendant la conduite. Nous faisons moins bien que la moyenne européenne (43%). Il est pourtant préférable d'introduire la destination souhaitée au préalable afin d'éviter un relâchement de l'attention en conduisant.

7 conducteurs sur 10 oublie de ralentir à hauteur de travaux routiers

Près de 7 conducteurs belges sur 10 (69%) « omettent » de lever le pied à proximité des travaux routiers. Non seulement nous sommes les pires élèves en la matière mais en plus, ce pourcentage est encore en hausse par rapport à 2017 (+4%). Un accroissement des contrôles semble donc tout à fait indispensable.

Les Belges ont tout de même une bonne réputation en Europe

Les conducteurs belges sont sévères avec eux-mêmes : 21% d'entre eux se donnent au moins un qualificatif négatif. C'est le pourcentage le plus élevé de tous les pays interrogés. Malgré cette autocritique, ils ont



une bonne réputation aux yeux des autres conducteurs européens. 45% des conducteurs étrangers nous attribuent au moins 1 adjectif positif. 18% des Européens taxent les conducteurs belges de courtois et 17% de calmes.

Conclusion

La densité du trafic augmente toujours plus sur nos routes. Ça se traduit par une hausse

des comportements agressifs et inciviques. Autre point d'attention : la distraction au volant, à l'origine de nombreux (quasi-) accidents. L'usage du GSM mais aussi le paramétrage du GPS pendant la conduite sont des sources d'inattention. Ces deux phénomènes, en augmentation, mériteront une attention accrue au cours des prochains mois afin de sensibiliser les conducteurs aux dangers qu'ils représentent. »

Benoit Godart



La Belgique dans le contexte européen

Parallèlement à cette enquête, l'institut Vias a publié un rapport qui traite des performances en matière de sécurité routière en Belgique dans une perspective européenne.

En termes de tués de la route, la Belgique se positionne parmi les pays d'Europe les moins performants. Notre pays fait moins bien que la plupart des pays voisins, et ce sont presque exclusivement les pays d'Europe du Sud et de l'Est qui sont pire. La Belgique occupe une position centrale s'il est également pris en compte le nombre de véhicules immatriculés, mais affiche toujours un score plus mauvais que ses voisins. Les pays les plus performants en Europe sont la Norvège, la Suède et la Suisse. Toutefois, les pays voisins que sont les Pays-Bas et le Royaume-Uni enregistrent également un nombre de tués sur les routes relativement faible. Il y a donc encore une grande marge d'amélioration. En Belgique, parmi les tués sur les routes, on recense une part relativement élevée de cyclistes et de conducteurs professionnels (occupants d'utilitaires légers et de camions). Bien que l'utilisation de la bicyclette soit plus élevée en Belgique que dans d'autres pays, cela n'explique qu'une partie des différences. Aux Pays-Bas, la bicyclette est en effet encore plus utilisée, mais l'on dénombre moins de cyclistes tués par million d'habitants. Il apparaît en outre que les autoroutes belges sont moins sûres que dans la plupart des autres pays européens. Même si l'on tient compte de

la forte densité du réseau autoroutier belge et de l'intensité élevée de la circulation, la Belgique affiche un très faible score. Enfin, la Belgique connaît également une mortalité très élevée pendant les nuits de week-end. Bien que, depuis le début du siècle, la sécurité routière en Belgique ait augmenté, la position relative ne s'est pas améliorée. En outre, divers pays comme l'Espagne et l'Estonie ont rattrapé le nôtre. Au cours des cinq dernières années, la Belgique a toutefois connu une plus forte amélioration de la sécurité routière que la plupart des pays européens, mais cela ne suffit pas pour compenser la différence avec les pays les plus performants. Cette évolution n'a pas été identique dans tous les groupes cibles : le nombre de tués chez les cyclistes, les conducteurs professionnels, les personnes âgées et les femmes a moins nettement chuté au cours des 10 dernières années que dans la plupart des pays européens. Sur les autoroutes, la baisse du nombre de tués est également restée relativement limitée.

Pour ce qui est du comportement des conducteurs, la Belgique affiche de moins bons scores que d'autres pays européens pour la conduite sous l'influence de l'alcool et de médicaments dangereux pour la conduite. Par ailleurs, les excès de vitesse hors agglomération et le non-port du casque de vélo sont plus souvent rapportés que la moyenne européenne. En ce qui concerne le port de la ceinture, la Belgique se hisse aujourd'hui au niveau des pays les plus performants.

L'infrastructure routière belge se caractérise par une densité et une intensité du trafic relativement élevées. La qualité des routes

n'est perçue que comme modérée et le niveau des investissements est très faible. En revanche, la Belgique présente un parc automobile très moderne : près de la moitié des véhicules ont moins de 6 ans. Les services d'urgence médicaux affichent des performances relativement bonnes, avec notamment un grand nombre de services d'urgence pour 100.000 habitants.

L'approche du contrôle routier diffère également fortement au sein de l'Europe : en Belgique, le risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse est relativement élevé, mais pour la conduite sous l'influence de l'alcool, le port de la ceinture de sécurité et la conduite sous l'influence de drogues, le risque d'être pris est jugé plutôt faible par rapport à d'autres pays européens. Par ailleurs, la Belgique fait partie des pays proposant des cours de réhabilitation à différents groupes de contrevenants et où il est possible d'installer un éthylotest antidémarrage. Un atout dans l'évaluation de l'aptitude à conduire en Belgique qui, contrairement à beaucoup d'autres pays européens, comprend une approche multidisciplinaire tenant compte des différents aspects du fonctionnement humain.

Le rapport se clôture par quelques points d'attention pour la politique belge en matière de sécurité routière. Il peut être consulté sur www.vias.be

Stijn DANIELS

Benoit GODART

Annelies SCHOETERS

Jonas WAHL



Rien de tel pour promouvoir le vélo que d'aménager des infrastructures adéquates

ISAAC est un projet européen auquel l'institut Vias a participé et qui vise à promouvoir les moyens de transport « doux » sans nuire à la sécurité routière. En Belgique, des citoyens de Gand et Liège ont été interrogés afin d'en savoir plus sur les facteurs qui les empêchent de se tourner vers les moyens de transport « doux ».

Dans le cadre de ce projet, les partenaires de l'institut Vias sont le SWOV (Pays-Bas), TOI (Norvège), Polis et la Technische Universiteit Dresden. Le projet ISAAC se compose de 2 volets:

- Un Ped Bike Planner (www.pedbikeplanner.eu): outil sur Internet qui formule des recommandations destinées aux villes et communes.
- Une enquête menée dans 9 villes européennes situées dans 4 pays pour vérifier ce qui pousse les usagers à se déplacer à vélo, à pied, ou avec un engin de déplacement personnel tel qu'une trottinette électrique. Ces villes sont Liège et Gand (B), Tilburg et Groningen (NL), Düsseldorf, Dortmund et Berlin (DE), Bergen et Trondheim (N).

Obstacles pour les cyclistes

Sur une échelle de 1 à 7 (où 7 représente un grand obstacle et 1 pas d'obstacle), il

ressort que les problèmes de sécurité routière constituent l'obstacle majeur pour que la population route davantage à vélo. Le temps et l'effort physique viennent compléter le top 3. L'environnement (environnement vallonné ou le climat) joue aussi un rôle prépondérant. Quant aux coûts, c'est un facteur peu déterminant.

Dans tous les groupes de personnes interrogées, l'on distingue deux catégories de personnes : les « pro-vélo » (56%) et ceux qui ne le sont pas immédiatement (44%). Les personnes « pro-vélo » proviennent plus souvent des Pays-Bas et sont principalement de jeunes hommes ayant un niveau de formation élevé. Ils se montrent également plus ouverts à l'utilisation des transports en commun, à l'autopartage et au vélopportage. Ils ne roulent pas qu'à vélo, mais ils marchent plus ou se déplacent avec un engin de déplacement. Il n'y a pas de différence au niveau de la détention d'un permis de conduire, ils sont tout de même un peu moins souvent propriétaires d'une voiture que le groupe qui n'est pas immédiatement pro-vélo.

Après analyse du groupe de personnes qui ne sont pas directement pro-vélo, il apparaît que la sécurité routière constitue le plus grand obstacle à un usage plus fréquent de la bicyclette. Pour les convaincre d'enfourcher leur vélo, la pratique du vélo doit dans un premier temps être plus sûre. Ce groupe est aussi plus sensible à l'effort physique et à l'environnement que le groupe des pro-

vélo.

La sécurité routière, entrave majeure surtout à Liège

C'est à Liège que la sécurité routière constitue le plus grand des obstacles. L'environnement y joue aussi un rôle capital (en raison notamment du paysage vallonné). Dans les villes néerlandaises (Groningen et Tilburg), la sécurité routière ne semble absolument pas peser dans la balance. C'est surtout la durée du trajet qui entre en ligne de compte.

Obstacles pour les piétons

Le temps constitue de loin le plus grand obstacle pour effectuer plus de déplacements à pied, vient ensuite l'effort physique à fournir.

La sécurité routière et l'environnement sont des aspects quasiment aussi importants l'un que l'autre, mais nous relevons certaines différences entre les villes. A Gand, la durée du trajet est vue comme un obstacle considérable alors qu'à Liège, l'environnement est également pointé du doigt. La sécurité routière est primordiale tant à Gand qu'à Liège et joue un rôle plus important que dans les autres villes européennes.

Engins de déplacements

Qui les utilise ?

Dans les villes interrogées, 2% à 20% des personnes interrogées indiquent utiliser



parfois voire très souvent un engin de déplacement personnel. Cette pratique est plus prisée dans certaines villes. Ainsi, à Groningen, près de 5% des personnes interrogées utilisent un tel engin 5 fois par semaine. alors que ce type de véhicule n'est pas encore très en vogue dans les villes scandinaves.

Remarque : cette enquête a été réalisée l'année dernière, l'avènement des trottinettes en libre-service en Belgique n'est survenu qu'après cette enquête.

Que pense-t-on des trottinettes ?

Elles sont rapides mais sont toujours rangées dans la catégorie « fun ». La plupart des gens n'ont pas une opinion positive à

l'égard de ces engins. La sécurité routière et le prix viennent freiner leur envie de se déplacer de la sorte.

Conclusion

Si vous voulez promouvoir la pratique du vélo, vous devez inévitablement améliorer la sécurité routière.

D'autres aspects tels que l'effort physique, l'environnement et le temps doivent être également pris en considération. L'amélioration de la sécurité routière peut se faire à divers niveaux :

- Infrastructure : pistes cyclables sûres et séparées ;

- Sensibiliser les cyclistes et les autres usagers à l'importance de respecter le code de la route ;
- Porter un casque vélo.

Les vélos électriques peuvent aider à lever certains freins à l'utilisation du vélo (un environnement vallonné et le temps de voyage par exemple).

Le temps de trajet est le principal obstacle à la marche à pied. En réduisant le temps de marche, il est possible de promouvoir la marche à pied. On peut y arriver en aménageant d'autres voiries, des passages pour piétons efficaces avec moins de temps d'attente que ceux réglés par des feux de signalisation. Dans ce cadre, il importe de tenir compte de la densification et de la diversification des villes (c'est grandement lié à l'aménagement du territoire/ à l'urbanisme). De cette façon, il est possible d'augmenter le nombre de trajets (shopping ou détente par exemple) pour lesquels une destination se trouve à distance de marche, ce qui permet de renforcer le « potentiel » de la marche comme moyen de déplacement.

Tim DE CEUNYNCK





Les trottinettes électriques, symboles de la multimodalité

On en voit de plus en plus dans nos villes en version partagée ou individuelle. Les trottinettes électriques sont devenues le symbole de la micro-mobilité ou de la multimodalité. Un rappel des principales règles et quelques conseils sont néanmoins de mise afin d'éviter des problèmes de sécurité.

Il n'existe pas de statistiques officielles concernant les accidents en Belgique. Aux Etats-Unis, une étude a analysé les accidents de 250 utilisateurs de trottinette admis aux urgences d'hôpitaux et les conclusions semblent correspondre aux constatations de certains professionnels de la santé en Belgique.



La tête partie la plus touchée en cas d'accident

En voici les principaux résultats :

- 80% des patients étaient tombés ; 11% avaient heurté un objet quelconque et seulement 9% avaient été touchés par un autre véhicule.
- l'âge moyen des patients était de 33 ans ; 11% d'entre eux avait moins de 18 ans.
- seulement 4% des patients portaient un casque au moment de l'accident.
- les blessures les plus fréquentes étaient dans l'ordre les blessures à la tête (40%),

les fractures (bras, poignets) (32%) et les contusions sans fracture (28%).

- 94% des patients ont pu quitter immédiatement l'hôpital ; seuls 2 patients ont dû être admis en soins intensifs

Ce que dit le code de la route

Au même titre que le monoroue, l'hoverboard, etc., la trottinette électrique est assimilée à un engin de déplacement motorisé, c'est-à-dire un véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km/h.

Pour l'application du code de la route, les engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules automoteurs. Lorsque les utilisateurs d'engins de déplacement ne circulent pas plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les piétons. Lorsque les utilisateurs d'engins de déplacement circulent plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les cyclistes.

10 conseils aux utilisateurs de trottinette électrique

La trottinette électrique n'est pas un jouet, mais un véritable engin de déplacement. Pour éviter tout désagrément, voici 10 conseils :

- 1 Ne roulez jamais sur le trottoir. Vous devez suivre les règles des cyclistes, sauf si vous roulez à l'allure du pied, ce qui est extrêmement difficile sur un engin électrique.
- 2 Portez un casque. Dès 5 km/h, un impact mal placé peut être fatal. Or, dans 40% des accidents de trottinette, la tête est touchée.
- 3 Soyez visible, portez du matériel fluo. Certains casques spécialement conçus pour les engins de déplacement sont fluo, ce qui vous permet de combiner protection et visibilité.
- 4 Ne dépassez jamais 25 km/h. Aller plus vite augmente fortement les risques d'accident et limite l'autonomie de la batterie.
- 5 Ne lâchez jamais vos mains du guidon. En trottinette, l'équilibre est plus précaire qu'à vélo et lâcher une main du guidon risque de vous déstabiliser.
- 6 Restez concentré à 100% sur la route. Avec les petites roues de la trottinette, il est plus difficile d'éviter un trou, de passer des rails de tram ou de faire une manœuvre d'évitement.
- 7 Ayez un comportement prévisible pour les autres usagers. La maniabilité des trottinettes peut donner envie de slalomer entre les véhicules en cas de file, mais vous risquez de ne pas être vu.
- 8 Anticipez au maximum les freinages. Les trottinettes électriques ont des freins moins performants que les vélos, la distance de freinage sera donc plus longue.
- 9 Soyez courtois. La trottinette électrique est un nouveau moyen de transport qui exaspère certains. Un petit mot de remerciement le cas échéant peut faciliter son acceptation.
- 10 Renseignez-vous auprès de votre compagnie d'assurances si elle accepte de vous couvrir avec l'assurance familiale. Dans le cas contraire, vous devez contracter une assurance RC ou... changer de compagnie.

Benoit GODART



