

VIAS

Mars 2020

magazine

Les femmes plus sûres au volant

Le nombre de tués sur les routes en hausse en 2019

L'amaxophobie, c'est quoi ?

Nouveau rapport thématique sur la vitesse au volant



Télétravail ?

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

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

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

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

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



CONTENU

4. BRÈVES

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

8. VÉHICULES

8. Un gros travail de sensibilisation reste à faire pour convaincre les Belges de l'impact positif des voitures autonomes.

11. RÉGION WALLONNE

11. L'association « Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR) » existe depuis 25 ans. Parmi ses initiatives, la « charte SAVE Villes et Communes » incite les pouvoirs locaux à favoriser la sécurité routière.

13. STATISTIQUES

13. Selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués dans la circulation a augmenté de 6% en 2019 par rapport à 2018.

16. ENQUÊTE

16. La 8^e édition de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière de l'institut Vias s'est notamment penchée sur les comportements à risque.

18. CAMPAGNE

18. Pour sensibiliser les conducteurs aux dangers du smartphone au volant, l'institut Vias et Baloise Insurance ont lancé début d'année, une campagne « Volant en main, GSM éteint ».

20. USAGERS

20. Les femmes sont moins impliquées dans les accidents graves et adoptent un comportement moins à risque que les hommes, dans tous les domaines de la sécurité routière.

22. COMPORTEMENT

22. L'amaxophobie ou la peur de conduire se manifeste chez de nombreux usagers. Mais que se passe-t-il dans la tête des gens qui en souffrent ?

25. Rouler à une vitesse excessive ou inadaptée constitue une cause majeure d'insécurité routière. L'institut Vias a publié un nouveau rapport thématique sur ce thème.

COLOPHON

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

Rédaction: Ellen Boudry, Pauline Demolder, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Freya Sloomans, Wouter Van Den Berghe, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

Editeur responsable: Karín 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

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



Membre de l'Union des Éditeurs de la Presse Périodique

Dans ce numéro du Vias Institute magazine, nous répondrons dans les brèves à quelques questions qui nous ont été posées ces dernières semaines à propos du code de la route.

Enfant en voiture : à l'avant ou à l'arrière ?

L'enfant de moins de 12 ans peut s'asseoir à l'avant s'il est attaché correctement. Aucune étude n'a démontré que le danger était plus grand à l'avant qu'à l'arrière. Cependant, certaines précautions sont à prendre si l'enfant prend place sur le siège passager. La première mesure de sécurité concerne les sièges-auto. Il est primordial que celui-ci soit adapté aux caractéristiques de l'enfant (principalement le poids et la taille). La seconde, et non des moindres, est de débrancher l'airbag passager si le siège enfant tourne le dos à la route. Il y a, cependant, des points positifs à placer son enfant sur le siège passager à l'avant : cela évite au conducteur d'être distrait en se retournant sans cesse vers l'arrière du véhicule si l'enfant est turbulent et c'est une solution pour séparer des enfants qui ont tendance à se chamailler.



Se soustraire à un contrôle d'alcoolémie ?

Il est strictement interdit de se soustraire à un contrôle d'alcoolémie. À partir du moment où une personne conduit une voiture (et même si elle s'apprête seulement à se mettre au volant), un policier peut la faire souffler. De même que si la personne aper-

çoit au loin sur la route un contrôle d'alcoolémie et que celle-ci se gare ensuite sur un emplacement de parking pour continuer sa route à pied, le policier peut aller à la rencontre de celle-ci et lui demander de passer tout de même le test d'alcoolémie. Cependant, il est possible de demander un délai de 15 minutes avant le test de l'haleine. Si la personne refuse de souffler, le test est considéré positif et le retrait de permis est immédiat.



Combien de verres peut-on boire avant de conduire ?

Tout d'abord, pour quelqu'un qui est susceptible de conduire, le meilleur conseil est d'enfiler son costume Bob et de carburer aux boissons non alcoolisées.

Lors d'un contrôle d'alcoolémie, le taux d'alcool mesuré par l'éthylomètre est calculé en milligrammes par litre d'air alvéolaire expulsé. Pour obtenir le taux en grammes par litres de sang, il suffit de le multiplier par 2,2. La concentration d'alcool dans le sang pour une personne lambda doit être en dessous de 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré, soit 0,5 g/litre de sang.

Il est extrêmement difficile d'établir une concordance exacte entre le nombre de verres ingurgités et la montée de l'alcoolémie. Celle-ci dépend entre autres du poids, de la sensibilité du moment (nervosité, stress...), du rythme auquel les verres ont été bus, du type de boisson, de l'absorption préalable ou non d'un repas. Un même individu qui boit une quantité identique d'alcool peut d'ailleurs avoir une alcoolémie différente d'une semaine à l'autre.

Néanmoins, la moyenne admise est la suivante: un verre donne ENVIRON une alcoo-

lémie de 0,2‰ chez un homme de 75 kg et de 0,3‰ chez une femme de 60 kg.



Aborder correctement un rond-point

Si l'automobiliste souhaite sortir à la première ou seconde sortie du rond-point, il est conseillé de se placer sur la bande de droite pour s'engager dans celui-ci et d'y rester sur la bande extérieure. Dans le cas où l'automobiliste prend les sorties plus lointaines du rond-point, se placer sur la bande de gauche permet d'emprunter la bande intérieure du rond-point et de fluidifier le trafic. N'oublions pas que le clignotant est nécessaire et obligatoire pour quitter le rond-point afin de permettre à ceux qui y entrent de ne pas attendre inutilement.



Moins de permis pour les jeunes de 18 ans

Pour la première fois depuis des années, les villes et les communes ont délivré moins de 100.000 permis de conduire B. La baisse chez les 18 ans est particulièrement spectaculaire. Là, le nombre de permis de conduire délivrés est passé de 32.369 en 2018 à 24.534 en 2019. En dix ans, la baisse a même atteint 28,5%.

Deux raisons expliquent cette baisse. La première raison est que l'intérêt pour les permis de conduire diminue dans les pays déve-

loppés depuis 10 ans, plus particulièrement chez les personnes les plus instruites des zones urbaines. Ils sont moins dépendants de la voiture dans la mesure où ils ont facilement accès aux transports en commun. A la place d'une belle voiture, ils ont un iPhone, un ordinateur portable ou font des longs voyages : ce sont les nouveaux symboles du statut social. La deuxième raison est que la formation des conducteurs est devenue beaucoup plus difficile. C'est un point positif pour la sécurité routière mais cela fait hésiter les jeunes à obtenir leur permis de conduire. Par exemple, ils le reportent jusqu'à la fin des études, jusqu'à ce qu'ils en aient vraiment besoin pour leur travail.



Go pour le plan de mobilité Good Move

Le gouvernement bruxellois a donné son feu vert définitif au projet de plan régional de mobilité Good Move qui trace les grandes orientations à suivre pour améliorer la mobilité, dans le respect du cadre de vie, dans les dix prochaines années dans la capitale. Ce plan est censé permettre de réduire l'usage de la voiture dans la capitale de 24% à l'horizon 2030 (le trafic de transit de 34%), multiplier l'usage du vélo par quatre, rendre l'espace public aux habitants et créer cinquante quartiers apaisés où le trafic de transit aura pour ainsi dire disparu. Les principes de départ du plan sont maintenus. Ainsi en va-t-il du principe initial du STOP accordant dans l'ordre, la priorité aux piétons par la création d'un réseau de piétonniers qualitatifs; au vélo via la création de nouvelles pistes cyclables sécurisées; et aux transports en commun auxquels d'importants investissements seront consacrés.

Pour accorder plus de place à ces modes de transport, quelque 65.000 places réservées à la voiture seront supprimées. Celles-ci occupent actuellement 70% de l'espace pu-

blic. La deuxième version du plan renforce les objectifs fixés en matière de sécurité routière. Celle-ci tend ainsi vers un objectif zéro pour le nombre d'accidents mortels et avec des lésions corporelles en 2030. Le timing des opérations de réhabilitation des points noirs en matière de sécurité routière a été resserré. Le plan mise aussi sur le déploiement des alternatives à la voiture pour faire en sorte que les navetteurs disposent de plus de possibilités de se rendre à Bruxelles sans voiture. Le plan Good Move envisage aussi sur un saut technologique sur le plan de l'intégration tarifaire via le système et une future application MaaS (Mobility as a Service) qui permettra aux usagers de passer plus facilement d'un mode de transport à un autre. La STIB a lancé le processus d'une phase-test auprès de 2.000 personnes.



Les devoirs du cycliste face à un feu de signalisation

Lorsqu'un cycliste aperçoit les panneaux B22, B23 à un carrefour et qu'il désire tourner à droite ou continuer tout droit, il peut poursuivre son chemin même si le feu est orange ou rouge. Ces panneaux B22 et B23 ne s'appliquent pas aux véhicules motorisés, mais uniquement aux cyclistes. Ils doivent cependant céder la priorité aux piétons en train de traverser.



13 accidents par jour à cause d'un refus de priorité

Se faire voler la priorité par un autre automobiliste, cela peut arriver. En effet, certains conducteurs ne respectent pas toujours les règles en matière de priorités. Que ce soit par exemple dû à de la distraction, à une méconnaissance du Code de la route ou encore à un manque de civisme, ces refus de priorité causent des accidents, parfois mortels, tous les jours.

En Belgique, on dénombre environ 13 accidents par jour impliquant un refus de priorité. En 2018, 49 usagers ont perdu la vie et 6.044 personnes ont été blessées lors d'un tel accident. En 2009, la police a constaté que 16,5% du nombre total d'accidents corporels étaient dus à des refus de priorité. Ces 7.883 accidents ont fait 10.605 blessés et 49 morts. Quelques années plus tard, en 2018, on constate que le nombre de sinistres a baissé de 40%. On compte pour cette année-là 4.661 accidents (12% du nombre total) dus à un refus de priorité, soit 13 par jour en moyenne qui ont fait 6.044 blessés et 49 morts.

Malgré une importante diminution du nombre de blessés et tués sur les routes, force est de constater que le nombre de morts lors de tels accidents n'a pratiquement pas évolué depuis 2013. Parmi les accidents impliquant un refus de priorité, 31% se produisent entre un cycliste et une voiture (3,6 par jour en moyenne), 28% entre des voitures et 12% entre une voiture et un vélomoteur. Les statistiques officielles ne permettent pas de déterminer quel usager était en faute en ne respectant pas la priorité. Le refus de priorité n'est pas non plus seul en cause, d'autres facteurs peuvent en effet jouer, comme la distraction à cause du téléphone, la vitesse ou l'influence de l'alcool.



De plus en plus de succès pour Fix My Street

Depuis février 2013, la plateforme Fix My Street permet aux citoyens de signaler des incidents sur les voiries régionales et communales à Bruxelles via un site internet et une application mobile. L'application existe depuis maintenant sept ans et elle semble dorénavant être bien entrée dans les habitudes des Bruxellois puisqu'il y a eu un total de 61.985 signalements en 2019 contre 38.466 en 2018. Il s'agit d'une nette augmentation de 61 % ! Un chiffre qui est en constante augmentation d'année en année. Par exemple, en 2016, 3.739 incidents sur des voiries régionales ont été signalés via Fix My Street.

Toutes sortes d'incidents peuvent être signalés tels que les problèmes de revêtement, de déchets, des avaloirs, de plantation, de mobilier urbain ou encore concernant l'éclairage. Mais cette année, aucun nouveau type d'incident ne sera rajouté. Depuis août dernier, on peut même signaler les vélos abandonnés. Mais ce n'est pas ce type de signalement qui a fait exploser les chiffres en 2019. C'est son succès qui explique cette augmentation. Les Bruxellois utilisent de plus en plus la plateforme. Grâce à Fix My Street, il y a maintenant 1,2 million d'inspecteurs de Bruxelles Mobilité qui sont sur la route.



Les Bruxellois signalent majoritairement les problèmes de propreté tels que les déchets et les dépôts clandestins. Dans le top 3 des signalements, ce type d'incident est loin devant les autres. Ensuite, viennent les problèmes de revêtement et ceux de signalisation.

Un département spécial a d'ailleurs été créé l'année passée. En effet, pour répondre aux demandes qui concernent les voiries régionales, le plus rapidement possible, un département a été créé, au sein de Bruxelles Mobilité, qui se charge des réparations qui ne demandent pas de permis d'urbanisme. Il est vraiment important de réparer les infrastructures vite et bien car les défauts mettent en danger les usagers de la route, et particulièrement les piétons et les cyclistes.

Déclaration de Stockholm: la zone 30 généralisée ?

Fin février, ministres et experts de 140 pays ont signé la Déclaration de Stockholm, avec pour ambition de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2030. L'une des mesures est la généralisation de la zone 30 en agglomération. Cette Déclaration de Stockholm est le résultat de la troisième conférence ministérielle sur la sécurité routière, qui s'est tenue les 19 et 20 février dans la capitale suédoise. Cette déclaration reprend une liste de 18 mesures visant à réduire de moitié et de manière du-



table le nombre de morts sur les routes d'ici 2030. Le point numéro 11 consiste à abaisser à 30 km/h la vitesse maximale partout où les voitures croisent régulièrement des usagers de la route faibles, et à contrôler effectivement le respect de cette vitesse.

Concrètement, une zone 30 devrait être instaurée dans tous les centres-villes et le centre des communes où la circulation est dense. Cette mesure devrait à la fois améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière. Dans notre pays, deux exemples d'application de ce principe existent déjà. Depuis avril 2015, Gand a généralisé la zone 30 à l'intérieur du ring urbain, le R40, avec un « super-radar » mobile qui contrôle chaque semaine un axe différent. Bruxelles adoptera aussi cette mesure à partir de janvier 2021, à l'exception des grands axes de circulation.

Crise sanitaire : 1 travailleur sur 2 en télétravail

Depuis le début de la période de confinement, plus de 8 Belges sur 10 (83%) ont réduit leurs déplacements en voiture selon une enquête de l'institut Vias. La plupart d'entre eux (66%) ont même diminué fortement leurs déplacements. Il existe toutefois des disparités importantes entre les Régions. Ainsi, 9 Wallons sur 10 (90%) se déplacent moins en voiture contre seulement deux tiers des Bruxellois (66%).

1 Belge sur 2 a réduit ses déplacements en voiture mais a augmenté ceux à pied ou à vélo, probablement pour se détendre dans les environs de son domicile.

Par ailleurs, 1 Belge sur 2 (49%) travaille à la maison totalement ou partiellement. Bref, tous ceux qui en ont la possibilité



le font. Les mesures de confinement ont contraint les entreprises qui ne le faisaient pas encore à développer le télétravail et à mettre à disposition de leurs travailleurs les outils nécessaires. L'énorme succès rencontré par les deux webinaires organisés par l'institut Vias et le SPF Mobilité montre que bon nombre de ces employés continueront à faire du télétravail même après la crise du coronavirus, ce qui aura un effet bénéfique sur la sécurité routière, la mobilité et l'environnement.

Concernant les mesures imposées, une écrasante majorité de Belges (96%) estiment logique de limiter les déplacements au strict nécessaire pendant cette période de crise sanitaire, même si les Wallons (6%) sont 2 fois plus nombreux que les Flamands (3%) et 3 fois plus nombreux que les Bruxellois à les trouver illogiques. Les jeunes de moins de 34 sont également plus nombreux (7%) à avoir cet avis que les plus de 55 ans (1%).

Les conducteurs ont également été sondés quant au respect des limitations de vitesse depuis le début de la période de confinement. L'immense majorité d'entre eux (97%) disent ne pas rouler plus vite qu'avant la période. Sur la base des données collectées par les systèmes de navigation des voitures, on remarque que les vitesses moyennes pratiquées par les conducteurs ont néanmoins augmenté de 6% sur les longs trajets

Les avertisseurs de radars interdits en Allemagne

En Allemagne, il est désormais interdit aux automobilistes depuis le 14 février d'utiliser des dispositifs spécialement conçus pour avertir de la présence de radars. L'interdiction porte tant sur les appareils à installer que sur ceux qui fonctionnent déjà. C'est le cinquième pays en Europe à prendre une telle mesure après l'Autriche, la Suisse, la Slovaquie et Chypre.

Rappelons que selon une enquête de l'institut Vias, les usagers d'avertisseurs ont, en moyenne, 50% d'amendes en plus pour des excès de vitesse, même si ces appareils montrent de plus en plus leurs limites puisque de bon nombre de radars fonctionnent désormais par infrarouge, sans faire de flash, ce qui empêche de les détecter. Une interdiction de ces appareils est une décision qui relève du gouvernement fédéral, lequel, on le sait, est en affaires courantes.

et de 8% dans les rues de Bruxelles. Pour ce qui est de la baisse du trafic, elle avoisine 70% dans les rues de Bruxelles. Sur la base des compteurs de vélos, on peut estimer la baisse du nombre de cyclistes bruxellois à environ la même proportion, surtout sur les trajets domicile-travail. Bref, les mesures de confinement sont globalement bien respectées.





De nombreux Belges doutent de la voiture autonome

La surmédiation de certains accidents impliquant des voitures autonomes a malheureusement un impact négatif sur la confiance du public envers ces véhicules. Ainsi, selon une enquête de l'institut Vias, le pourcentage de personnes qui estiment qu'elles ne parviendront pas à éviter un accident est passé de 20 à 29% en 3 ans. Plus de 4 Belges sur 10 (et même 1 Wallon sur 2 !) pensent même qu'elles ne verront jamais le jour. Bref, un gros travail de sensibilisation reste à faire pour convaincre les Belges de l'impact positif des voitures autonomes.

Pour recueillir l'avis des Belges sur la voiture autonome, l'institut Vias a interrogé un échantillon représentatif de la population. La même enquête avait été effectuée il y a environ 3 ans, en 2017.

Moins d'accidents ? Seulement 1 Belge sur 5 le pense

A la question : « quel est, selon vous, le plus gros avantage des voitures autonomes ? », seulement 1 Belge sur 5 (18%) répond leur moins grande implication dans les accidents. Début 2017, ils étaient 23% à en être convaincus. Les Wallons (13%) sont net-

ment moins optimistes que les Flamands (22%). En Wallonie, les personnes interrogées citent en premier lieu le fait qu'elles permettent de diminuer le stress en roulant de façon plus détendue (15%). 4 Belges sur 10 (40%) ne trouvent aucun avantage aux voitures autonomes. Ce chiffre interpellant est en évolution par rapport à 2017 (37%). La surmédiation de certains accidents, notamment aux Etats-Unis, a probablement influé sur l'opinion des Belges vis-à-vis des voitures autonomes.



Un parc automobile de voitures entièrement autonomes, de plus en plus utopique

Plus de 4 Belges sur 10 ne croit pas du tout en un parc automobile constitué uniquement de voitures entièrement autonomes. Les Wallons (48%) sont plus pessimistes que les Flamands (37%) et les hommes

(48%) sont davantage convaincus que les femmes (34%). Quant à ceux qui y croient, environ 4 conducteurs sur 10 ne l'envisagent pas avant... 2050.

De moins en moins de Belges tiennent à leur liberté de conduire

28% des Belges aiment avoir le contrôle de leur véhicule et ne souhaitent pas laisser les commandes à un ordinateur. La perte de liberté reste, pour eux, le plus grand inconvénient de la voiture autonome. Cet argument est toutefois en nette diminution par rapport à l'édition de 2017 (42%). Les conducteurs de plus de 55 ans sont plus nombreux à tenir à leur liberté que les moins de 34 ans (31% contre 21%). Quant au choix éthique, à savoir la façon dont la voiture autonome réagira lorsqu'elle devra choisir entre plusieurs victimes potentielles en cas d'accident inévitable, cela ne préoccupe que 2 Belges sur 10 (22%).

Le constructeur fautif pour plus de la moitié des Belges

Plus de la moitié des Belges interrogés (53%) pense que le constructeur automobile est le premier responsable en cas d'accident avec une voiture autonome. Plus surprenant, un Belge sur 3 (32%) estime que la responsabilité repose sur le conducteur alors que le pilotage se fait de manière tout à fait automatique.

Conclusion

Même si la majorité des Belges n'est pas entièrement convaincue par la voiture autonome et que beaucoup d'obstacles se dressent encore sur sa route, elle représente l'avenir de la sécurité routière. La voiture autonome constitue la somme de toutes les aides et systèmes d'aide à la conduite que nous utilisons déjà : le système de freinage

d'urgence, la détection des angles morts, le cruise control adaptatif, l'assistance au maintien de voie, la caméra de recul... Le but ultime reste de tendre vers le zéro accident/tué, seul objectif humainement acceptable.

Pour atteindre ce but, la réalisation de nombreux essais avec des véhicules autonomes est nécessaire pour contrecarrer la surmédiation des rares accidents qui ont lieu. Ces tests doivent également servir à valider le fonctionnement des technologies dans des environnements de conduite différents et à s'assurer que les conducteurs sont formés à leur utilisation. Divers projets auxquels l'institut Vias participe verront le jour afin de démontrer les bienfaits des véhicules autonomes pour la sécurité routière et la mobilité.

Pauline Demolder



La voiture autonome en 10 questions/réponses

1 C'est quoi une voiture autonome ?

Une voiture autonome est une voiture apte à rouler dans la circulation sans intervention d'un conducteur. L'autonomie comporte plusieurs stades, du niveau 0 actuel au niveau 5 (voiture entièrement autonome ; un conducteur n'est même pas requis).

2 N'y aura-t-il plus le moindre accident ?

Il est impossible d'éviter totalement les accidents. Des études américaines prévoient une baisse de 80% du nombre d'accidents grâce aux voitures autonomes. Si une collision est inévitable, la vitesse au moment de l'impact sera de toute façon plus faible grâce aux systèmes de sécurité.

3 Vais-je pouvoir me reposer pendant le trajet ou faire autre chose ?

Dans un premier temps, le conducteur devra être capable de reprendre les commandes à tout moment. Pas question donc de faire une sieste. Dans un futur lointain, il est possible que le conducteur s'adonne à d'autres tâches, mais il faudra alors modifier les réglementations.

4 Est-il possible de pirater le système ?

Aucun système technique n'est fiable à 100%. Les passagers de la voiture autonome ou des personnes externes peuvent tenter de la pirater, mais il ne faut pas non plus verser dans le catastrophisme. Les problèmes liés au piratage du pilotage automatique sont rares.

5 Les embouteillages vont-ils se résorber ?

Les voitures autonomes peuvent certainement contribuer à réduire les embouteillages, non seulement car le nombre de véhicules partagés va augmenter mais aussi parce que les véhicules vont communiquer entre eux. Les vitesses, par exemple, seront plus homogènes, ce qui augmentera la capacité de nos routes.

6 Un permis sera-t-il toujours indispensable pour une voiture automatisée ?

Oui, bien entendu. À tout moment, le conducteur doit pouvoir reprendre les commandes du véhicule en cas de problème. En revanche, la formation à la conduite devra certainement être adaptée afin de mieux préparer les candidats à la conduite d'une voiture autonome.

7 Qui est responsable en cas d'accident ?

La responsabilité du constructeur va s'accroître. On se dirigera alors vers une « responsabilité sans faute » : une société sera tenue pour responsable afin que la victime soit dédommagée quasi automatiquement. Ensuite, elle lui reviendra de prouver à quoi est dû l'accident : un capteur défaillant, un problème mécanique ou encore un bug de l'algorithme.

8 En cas d'accident inévitable que se passera-t-il quand la voiture devra choisir entre plusieurs types d'usagers ?

Le dilemme de la voiture autonome en cas d'accident inévitable, c'est-à-dire choisir entre renverser un piéton ou heurter un mur avec les passagers, doit encore être débattu. Mais il existe de plus en plus de technologies dont le but est d'éviter la collision à tout prix (ex. : freinage d'urgence).

9 Une assurance restera-t-elle obligatoire ?

Oui, mais l'assurance auto devra être revue en profondeur. Le profil du conducteur ne sera plus aussi important à terme s'il n'est plus amené à diriger le véhicule. Il faudra sans doute repenser également les formules, en insistant moins sur les dégâts matériels et plus sur l'assistance, par exemple.

10 La voiture autonome peut-elle rouler partout ?

Non, pour le moment, la voiture autonome ne peut pas rouler partout. La voiture autonome sera introduite dans la circulation par phases. D'abord sur autoroute où la vitesse est plus élevée mais la voiture doit principalement rouler tout droit. Ensuite, dans les réseaux interurbains et urbains où la circulation est plus dense (vitesse réduite et interactions plus nombreuses).



Une dizaine de communes wallonnes ont signé la charte SAVE : « SAuvons la Vie de nos Enfants »

L'association « Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR) » existe depuis 25 ans. Parmi ses initiatives, la « charte SAVE Villes et Communes » incite les pouvoirs locaux à favoriser la sécurité routière en s'engageant à atteindre 7 objectifs concrets. En Flandre, plus d'une centaine de communes ont déjà signé cette charte. En Wallonie, elles ne sont qu'une dizaine et pour inciter les autres à suivre le mouvement, PEVR et l'institut Vias ont organisé une matinée d'information à Namur en présence de la Ministre wallonne de la Sécurité Routière Valérie De Bue.

Ces 10 dernières années, le nombre d'enfants impliqués dans un accident de la route a baissé de 16%. Malgré tout, 8.634 enfants ont encore été accidentés en 2018, soit plus de 23 par jour.

Une dizaine de communes engagées en Wallonie

A l'occasion de son 25^e anniversaire, l'association PEVR entend relancer la « Charte SAVE Villes & Communes » afin de contribuer à une meilleure protection des enfants dans la circulation. En Flandre, plus d'une centaine de communes se sont déjà engagées à améliorer la sécurité routière sur leur



territoire au moyen de 7 objectifs concrets. En Wallonie, seules une dizaine de communes leur ont emboîté le pas. Afin d'encourager les adhérents actuels à lancer des initiatives et d'élargir cette communauté, l'institut Vias et PEVR ont organisé une matinée d'information.

Le nombre de victimes d'accidents de la route est non seulement bien trop élevé, mais en plus, la forte baisse indispensable se fait attendre. L'insécurité routière en tant que problème de société doit être affrontée sans tarder. Par le biais de son projet Charte SAVE Villes & Communes, PEVR veut contribuer à ce combat.

La « charte SAVE Villes et Communes » cadre dans une perspective plus large de charte européenne de la sécurité routière, supervisée par la Commission européenne. Elle constitue la plateforme la plus vaste de la société civile en matière de sécurité routière. À ce jour, plus de 4.200 orga-

nismes publics et privés ont adhéré à la Charte et mis en œuvre des mesures de sécurité routière et des initiatives destinées à leurs membres, à leurs employés et aux autres membres de la société civile. Les signataires de la Charte constituent un ensemble hétérogène composé d'entreprises, d'associations, d'autorités locales, d'instituts de recherche, d'universités et d'établissements scolaires. Tous les organismes engagés sont pleinement reconnus et leurs actions sont rendues publiques sur le site <https://erscharter.eu> permettant ainsi à des tiers de tirer des leçons et de s'inspirer de celles-ci. La sécurité routière concerne tout le monde. Chacun à son niveau se doit d'agir dans le but de protéger tous les usagers de la route.



Un bon exemple : Silly

Chaque année, dans le cadre de la Charte SAVE, plusieurs villes et communes sont récompensées pour leur contribution à des routes plus sûres en Europe. En 2019, la commune de Silly a reçu l'Award européen « Excellence in Road Safety » pour la création de son « Observatoire de la sécurité routière ». Cet organe est l'initiative d'une participation citoyenne comprenant des mandataires locaux, des habitants ainsi que des services de police. Le but est de mener, entre autres, des actions concrètes pour résoudre les problèmes locaux de sécurité sur son entité : excès de vitesse, sécurité des usagers vulnérables de la route, traitement des zones à haut risque...



Les 7 objectifs concrets de la charte SAVE

- 1 Réaliser un diagnostic de la sécurité routière visant notamment à identifier les zones dangereuses pour les usagers faibles et à y apporter des solutions ;
- 2 Veiller à prendre en compte l'ordre de priorité suivant: piétons, cyclistes, transports en commun, transport privé ;
- 3 Adapter la politique de la mobilité aux enfants et aux jeunes ;
- 4 Garantir un niveau de contrôle élevé et ciblé ;
- 5 Assurer un rôle d'exemple en tant que ville/commune et en tant que responsables politiques en stimulant notamment l'usage de moyens de transport durables et sûrs ;
- 6 Mener une politique active de sensibilisation et d'éducation ;
- 7 Améliorer l'accueil des victimes de la route.

Conclusion

La prévention d'accidents et la sécurité routière de façon générale sont les priorités de l'Association Parents d'Enfants Victimes de la Route et donc, du projet de la charte SAVE. Via cette charte, l'objectif de l'association est de sensibiliser davantage les mandataires politiques – tant au niveau régional que communal – à mettre la sécurité routière à la une de leur priorité et de les encourager à adhérer au projet de la charte SAVE.

Benoit GODART



Le nombre de tués sur les routes à la hausse en 2019

Selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués dans la circulation a augmenté de 6% en 2019 par rapport à 2018. Au total, 620 personnes sont décédées sur nos routes, soit 12 par semaine en moyenne. Après 3 années de baisse consécutive, c'est donc un sérieux coup d'arrêt. Le nombre d'accidents a, lui, baissé de plus de 2% pour atteindre un niveau plancher. En Wallonie, les tendances les plus préoccupantes concernent le nombre de tués dans les accidents avec un camion (de 32 à 53 tués) et avec un cycliste (de 7 à... 21 tués) !

36 tués en plus sur nos routes

Le nombre de tués sur les routes a augmenté de 6% en 2019 par rapport à 2018 : soit 620 tués au lieu de 584 (+36). En fait, nous avons enregistré une nette hausse au cours des 6 premiers mois (+ 39 tués au 1er trimestre ; + 28 tués au 2e trimestre) et une baisse au cours des 6 derniers mois (-19 tués au 3e trimestre ; -12 tués au dernier trimestre), mais pas assez importante pour compenser la hausse du début d'année.

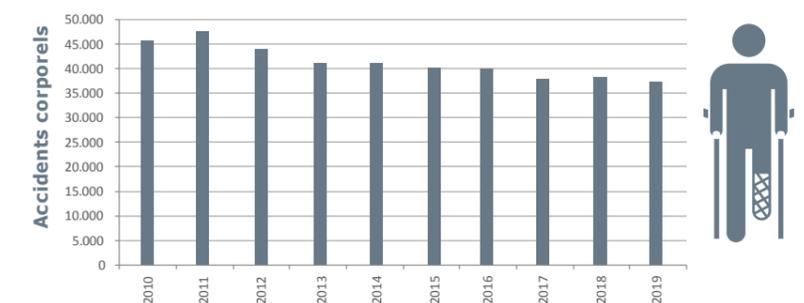
Le nombre d'accidents recule de 2% (de 38.195 à 37.375) pour atteindre un niveau record : il n'y a jamais eu aussi peu d'accidents avec tués ou blessés en Belgique.

Evolution 2018-2019 du nombre d'accidents corporels et de victimes

	2018	2019	Evolution 2018-2019 (nombre absolu)	Evolution 2018-2019%
Accidents corporels	38.195	37.375	-820	-2,1%
Nombre total de victimes	49.024	47.381	-1643	-3,3
Tués sur place	584	620	+36	+6,2%
Blessés	48.440	46.761	-1679	-3,5%

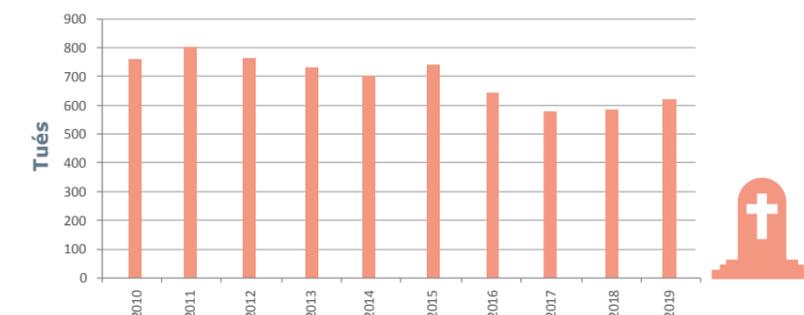
Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL – Infographie : institut Vias

Evolution du nombre d'accidents corporels



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

Evolution du nombre de tués



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

Le nombre de tués en forte hausse en Wallonie

La hausse du nombre de tués est la plus nette en Wallonie : de 266 à 297 tués (+31). En Flandre aussi, le nombre de tués a augmenté, mais de manière plus modérée : de 297 à 304 tués (+7). A Bruxelles par contre, le nombre de tués est passé de 21 à 19.

La situation s'inverse pour ce qui est du nombre d'accidents corporels : il a légèrement diminué en Wallonie (de 10.813 à 10.593 accidents, -2%) et en Flandre (de 23.574 à 22.890 accidents, -3%). Il a par contre augmenté à Bruxelles (de 3.808 à 3.892, +2%).

Wallonie : une année noire pour les provinces de Luxembourg et du Hainaut

En Wallonie, l'année aura été particulièrement catastrophique pour 2 provinces : le Hainaut (de 87 à 107 tués) et surtout la province de Luxembourg (de 35 à 48 tués). Namur est la seule province à connaître une diminution du nombre de tués (de 53 à 50).

Pour ce qui est du nombre d'accidents, la situation est pour le moins paradoxale : la seule province à connaître une augmentation est le Brabant wallon (+7%). Les baisses les plus conséquentes sont enregistrées dans la province de Namur (-5%), du Hainaut (-4%) et de Luxembourg (-4%).

Tendances suivant le type d'usager

Le nombre de tués parmi les cyclistes a triplé en Wallonie

Au niveau national, le nombre de tués a augmenté le plus pour les occupants de voitures (de 266 à 297 tués), pour les piétons (de 73 à 88 tués) et pour les cyclistes (de 84 à 91 tués).

En Wallonie, la tendance la plus marquante est indubitablement la hausse du nombre de tués parmi les cyclistes : de 7 à... 21

Evolution du nombre de tués en Wallonie



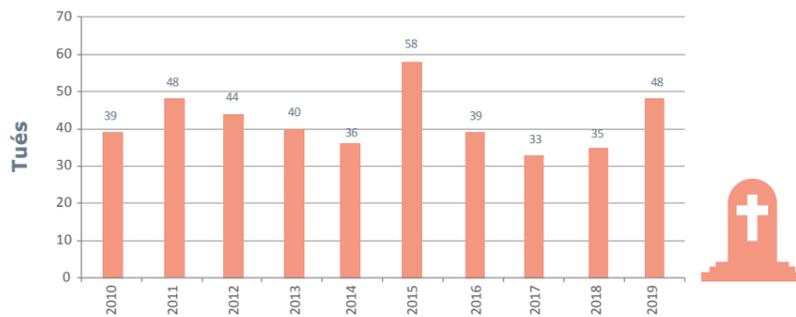
Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL Infographie : Vias institute

Evolution du nombre de tués en Flandre



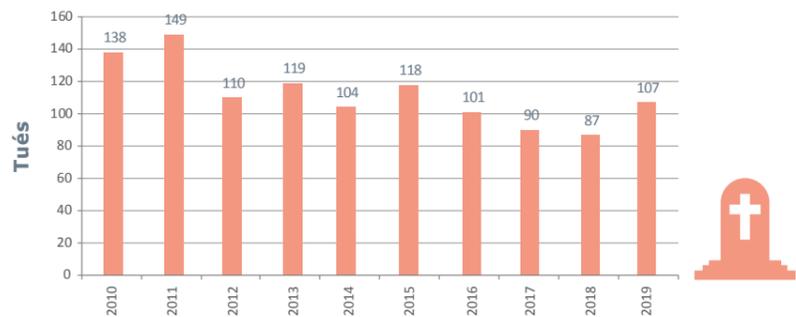
Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL Infographie : Vias institute

Evolution du nombre de tués dans la province de Luxembourg



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

Evolution du nombre de tués dans la province de Hainaut



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

Évolution, entre 2018 et 2019, du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués enregistrés par type d'usager, Région wallonne

	Accidents corporels				Tués		
	2018	2019	Évolution 2018-2019 #	Évolution 2018-2019 %	2018	2019	Évolution 2018-2019 #
Piétons	1.390	1.433	+43	+3,1%	34	37	+3
Cyclistes	783	845	+62	+7,9%	7	21	+14
Cyclomotoristes	659	620	-39	-5,9%	7	4	-3
Motocyclistes	987	895	-92	-9,3%	39	45	+6
Voitures	9.310	8.978	-332	-3,6%	155	169	+14
Camionnettes*	818	829	+11	+1,3%	26	24	-2
Poids lourds*	523	527	+4	+0,8%	32	53	+21
Région wallonne	10.813	10.593	-220	-2,0%	266	297	+31

tués. Autre tendance préoccupante : l'augmentation des tués dans les accidents avec un camion (de 32 à 53 tués). C'est d'autant plus notable que ce nombre a fortement baissé en Flandre (de 70 à 52 tués). Enfin, tant en Wallonie qu'en Flandre, le nombre d'occupants de voiture décédés dans un accident est en hausse (de 155 à 169 tués en Wallonie ; de 105 à 123 tués en Flandre).

Hausse du nombre d'accidents de cyclistes

C'est pour les cyclistes que le nombre d'accidents a le plus augmenté, au niveau national (+2%) mais surtout en Wallonie (+8%) et à Bruxelles (+17%). En Wallonie, le nombre d'accidents avec un motard a baissé de plus de 9% alors que le nombre de tués dans ces accidents a augmenté (de 39 à 45), ce qui signifie que ces accidents ont été beaucoup plus graves.

Très nette hausse du nombre de tués sur les autoroutes

Parmi les tendances préoccupantes, le nombre de tués dans un accident sur autoroute a fortement augmenté : de 88 à 112 tués. Il faut remonter à 2011 pour avoir un nombre plus élevé de tués.

Evolution du nombre de tués sur les autoroutes



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

Conclusion

Après 3 années de baisse consécutive, le nombre de tués sur les routes belges est reparti à la hausse. Sur les 10 dernières années, c'est la 3^e fois seulement que l'on enregistre une hausse. Celle-ci tombe particulièrement mal dans la mesure où un objectif a été fixé pour la fin de l'année 2020 : pas plus de 420 tués sur les routes belges. Il est évident maintenant que cet objectif ne sera pas atteint.

Les statistiques du nombre de tués sur nos routes sont particulièrement peu réjouissantes. Nous ne pouvons accepter qu'en 2019, autant de personnes meurent dans un accident de circulation. Chaque semaine,

12 familles sont encore endeuillées, sans compter ceux qui en ressortent avec de graves séquelles. Une fois les chiffres officiels et définitifs connus, il conviendra d'analyser les raisons de cette tendance négative et surtout de trouver des solutions coordonnées pour l'enrayer.

Benoit GODART



1 Belge sur 6 utilise un vélo électrique

Le vélo électrique est en progression constante dans notre pays : de 10% d'utilisateurs en 2018, on est passé à 13% en 2019 et 16% en 2020. Le nombre de cyclistes en général est également en augmentation à Bruxelles et en Flandre... mais pas en Wallonie où ils se sentent davantage en insécurité. La 8e édition de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière de l'institut Vias s'est également penchée sur les comportements à risque : la proportion de conducteurs qui commettent des excès de vitesse a encore augmenté, surtout hors agglomération.

Pour la 8^e année consécutive, l'institut Vias a réalisé une grande enquête sur le comportement des Belges en matière de déplacements, leur sentiment d'insécurité dans la circulation et leur adhésion à certaines mesures de sécurité routière.

Comportements en matière de déplacements

Les transports en commun boudés en Wallonie

En 2019, 83% des Belges se sont déplacés au volant d'une voiture. Elle reste le mode

de transport le plus apprécié du pays dans les 3 Régions, même si à Bruxelles, une proportion égale d'habitants a utilisé les transports en commun (64%). En Wallonie, par contre, seule 1 personne sur 3 (34%) les a empruntés au cours de l'année écoulée.

1 Belge sur 6 utilise un vélo électrique

Le vélo gagne en popularité au niveau national. Un peu plus de la moitié des Belges (51%) ont enfourché leur bicyclette en 2019. Ils étaient 47% lors de l'édition précédente. Pourtant, si le pourcentage de cyclistes continue d'augmenter en Flandre (de 63 à 69%) et à Bruxelles (de 28 à 30%), il n'a pas progressé en Wallonie (de 25 à 24%).

Lors de la précédente édition, 13% des personnes interrogées avaient indiqué avoir utilisé un vélo électrique, en 2020 ils sont 16%, soit 1 Belge sur 6. Notons que les cyclistes jouissant d'une assistance au pédalage roulent en moyenne plus vite que les cyclistes ordinaires mais ils dépassent rarement la vitesse de 24 km/h. Bref, la différence n'est pas si importante que ça. Seuls 7% d'entre eux atteignent 25 km/h ou plus.

Succès des trottinettes électriques à Bruxelles

A Bruxelles, le pourcentage d'utilisateurs d'engins de déplacement a doublé par rapport à 2019 (de 6 à 12 %). Une partie de ces

utilisateurs les a choisis au détriment des transports en commun dont la part a baissé à Bruxelles de 72 à 64%.

Sentiment d'insécurité

De manière générale, les motards et les cyclistes se sentent le plus en insécurité sur les routes belges. Les deux-roues wallons se sentent nettement moins en sécurité que leurs homologues flamands, certainement en raison du manque d'infrastructure pour l'instant en Wallonie. A Bruxelles, en revanche, le sentiment d'insécurité des cyclistes est en régression.

Comportements à risque

La vitesse, problème majeur sur la route

L'Enquête Nationale d'Insécurité Routière s'est également penchée sur le comportement dangereux des usagers de la route. Et le problème majeur reste la vitesse. Le pourcentage de conducteurs indiquant dépasser chaque mois les limitations a augmenté, surtout hors agglomération: de 27 à 32% sur autoroute et de 31 à 36% hors agglomération. La multiplication des radars tronçons annoncée en 2020 devrait contribuer à changer les comportements en la matière.



La moitié des cyclistes roulent sous l'effet de l'alcool

Les cyclistes aussi ont été sondés à propos de leurs comportements à risque. La moitié d'entre eux indiquent rouler à vélo sous l'emprise de l'alcool, mais ce phénomène touche principalement la Flandre. Les Flamands (57%) sont nettement plus nombreux que les Wallons (23%) à monter sur leur vélo après avoir bu. Selon les chiffres officiels d'accidents, 54% des cyclistes contrôlés impliqués dans un accident étaient sous influence au cours des nuits de week-end.

4 cyclistes sur 10 à contresens sur la piste cyclable

43% des cyclistes indiquent emprunter la piste cyclable à contresens quand c'est interdit. Le risque d'avoir un accident avec un véhicule motorisé s'en trouve accru car le conducteur de celui-ci ne s'attend pas à voir surgir un cycliste à contresens. C'est par ailleurs à Bruxelles que l'on déplore le pourcentage le plus élevé (43%) de cyclistes qui brûlent le feu rouge quand c'est interdit. Cela est probablement dû au fait que franchir un feu rouge est autorisé à certains endroits quand un signal routier le spécifie. Certains cyclistes pensent donc que cette règle s'applique à tous les feux.

D'autres mesures font face à plus de réticence. C'est le cas de la zone 30 généralisée dans le centre des villes. En Flandre, 39% sont pour ; à Bruxelles, ils sont 30% et en Wallonie seulement 22%. Partout, plus de la moitié des citoyens y est opposée. L'instauration de zones 30 dans le centre des villes est une mesure logique et inéluctable et il est dès lors essentiel d'expliquer quels en sont les avantages afin d'accroître l'adhésion sociale. Ainsi, le risque de décès d'un piéton heurté par un véhicule à 30 km/h est 2 à 3 fois moins élevé que si le véhicule roule à 50 km/h. Le fait de passer à 30 km/h réduit aussi l'intensité sonore de 3 à 4 décibels, soit comme si on réduisait de moitié le volume de trafic sur une route.

Conclusion

L'Enquête Nationale d'Insécurité Routière 2020 nous apprend que le vélo électrique est en plein essor. Le nombre de cyclistes en général est également en augmentation à Bruxelles et en Flandre mais pas en Wallonie où ils se sentent davantage en insécurité. En matière de comportements à risque, le problème majeur reste la vitesse. Le pourcentage de conducteurs indiquant dépasser chaque mois les limitations de vitesse a augmenté, surtout hors agglomération. Enfin, un gros travail d'information et de sensibilisation reste indispensable pour convaincre les plus réticents du bien-fondé de la zone 30.

Stef WILLEMS



Un jeune sur 6 poste des messages en conduisant

Selon une enquête de l'institut Vias, plus d'1 jeune conducteur sur 6 envoie des messages ou poste des photos sur les réseaux sociaux et plus d'1 jeune sur 5 lit des messages en conduisant. 13% d'entre eux prennent des selfies au volant. Pour sensibiliser les conducteurs aux dangers du smartphone au volant, l'institut Vias et Baloise Insurance ont lancé début d'année, une campagne « Volant en main, GSM éteint ». Le visage de cette campagne était Nina Derwael, double championne du monde de gymnastique, qui a également participé au spot diffusé à la télévision.

Enquête distraction au volant

Dans le cadre de cette campagne, l'institut Vias a mené une enquête auprès de 6.000 Belges afin d'en savoir plus sur leur comportement en matière de distraction au volant.

1 jeune conducteur sur 5 lit ses messages en conduisant

1 conducteur de moins de 35 ans sur 6 (18%) avoue avoir envoyé des messages ou posté des photos sur les réseaux sociaux en conduisant au cours du mois écoulé et 1 jeune sur 5 (21%) déclare avoir lu des mails

ou des messages au volant. C'est deux fois plus que pour les 35-54 ans. Les hommes sont par ailleurs nettement plus nombreux à être distraits au volant que les femmes.

Autre phénomène particulièrement préoccupant : 1 jeune sur 8 dit avoir fait un selfie ou enregistré une vidéo en conduisant au cours du mois écoulé.

Les cyclistes pas en reste : près d'1 jeune sur 3 envoie des messages

A vélo aussi, il peut être très dangereux d'utiliser son smartphone en roulant. Pourtant, près d'1 jeune cycliste sur 3 (29%) lit ou envoie des messages à vélo. Et plus de la moitié des jeunes cyclistes (52%) écoutent de la musique avec des oreillettes, ce qui n'est pas interdit mais loin d'être idéal car on est alors coupé des bruits de la circulation.

Les systèmes mains libres de plus en plus utilisés

Lors d'une enquête similaire menée en 2018, 30 % des conducteurs avaient déclaré avoir utilisé, au cours du mois écoulé, un système mains libres en conduisant. Cette année, ce pourcentage est monté à 40% et même à 49% pour les conducteurs de moins de 55 ans. Certes, utiliser un tel système est légal mais une étude de l'institut Vias a déjà montré que les conducteurs qui les emploient regardent par exemple 2 fois

moins les signaux routiers que ceux qui ne téléphonent pas. Ils regardent également beaucoup moins dans leurs rétroviseurs et font moins attention aux autres usagers.

Les risques pour la sécurité routière

Smartphone au volant : temps de réaction en hausse de plus d'1 seconde

Avec le succès grandissant des smartphones à écran tactile, l'utilisation du téléphone portable est devenue encore plus dangereuse au volant. La surface lisse de l'écran tactile entraîne l'impossibilité pour les utilisateurs de localiser les touches, exigeant de leur part davantage d'attention visuelle.

Du reste, le smartphone offre bien plus de fonctionnalités au conducteur que les appels et les SMS. Les risques pour la sécurité routière sont les suivants :

- pendant 40 à 60% du temps, le conducteur regarde vers le bas lors de la lecture ou la rédaction d'un message sur Facebook par exemple ;
- le conducteur ralentit fortement lors de la lecture ou de l'envoi de messages via les réseaux sociaux en guise de compensation de l'effet distrayant ;



- le temps de réaction fait plus que doubler : 2,2 à 2,6 secondes au lieu d'1 seconde en moyenne ;
- le conducteur n'est pas capable de maintenir le véhicule au milieu de la chaussée, ils mord régulièrement des lignes blanches ;
- le conducteur a une moins bonne capacité à réagir à des changements de vitesse du véhicule devant lui, ce qui accroît le risque de carambolage.

Certains chercheurs en sont arrivés à la conclusion que l'utilisation d'un smartphone pour les réseaux sociaux a des conséquences plus importantes sur la conduite qu'une alcoolémie de 0,8 ‰.

Au moins 4000 accidents avec tués ou blessés chaque année

Des études sur les accidents indiquent que la distraction joue un rôle dans 10 à 12%

des accidents, mais ce pourcentage est probablement sous-évalué. La police n'est pas en mesure de détecter tous les types de distractions et la preuve repose sur les informations fournies par le conducteur ou par des témoins. Néanmoins, si on se base sur cette estimation minimale, le nombre d'accidents corporels dus à l'utilisation du smartphone serait d'au moins 4.000, le nombre de blessés de 5.000 et le nombre de tués d'environ 60.

Campagne « Volant en main, GSM éteint »

Afin de sensibiliser les conducteurs aux dangers du smartphone au volant, l'institut Vias et Baloise Insurance ont lancé une campagne. Dans un spot TV d'une trentaine de secondes, on y voit la gymnaste Nina Derwael, double championne du monde de

gymnastique et sportive belge de l'année, recevoir le coup de fil d'une amie alors qu'elle s'entraîne aux barres asymétriques. Elle tente d'y répondre mais en perd l'équilibre et tombe sur le tapis placé sous elle. L'analogie avec l'utilisation du smartphone au volant est claire sauf que sur la route, il n'y a pas de tapis ! Le spot se termine par le slogan de la campagne : « Volant en main, GSM éteint ». Ce spot a été diffusé sur les chaînes de télévision nationales. Elle a évidemment été relayée sur les réseaux sociaux avec le hashtag « ToujoursAttentif ».

Vous souhaitez vous engager ? Signez la charte sur www.toujoursattentif.be

Benoit GODART

**Volant en main,
GSM éteint**
#ToujoursAttentif

Nina Derwael

Baloise Insurance VIAS



Les femmes moins impliquées dans les accidents graves que les hommes

L'expression « femmes au volant, danger au tournant » est une expression désuète quand on sait que celles-ci sont moins impliquées dans les accidents (graves) et adoptent un comportement moins à risque que les hommes, dans tous les domaines de la sécurité routière. C'est ce qu'il ressort d'une nouvelle analyse de l'institut Vias.

Les statistiques d'accidents

Plus de prudence... donc moins d'accidents

Cette analyse révèle que les femmes sont moins gravement atteintes que les hommes dans un accident, ce qui montre qu'elles sont davantage prudentes. Dans un accident grave, les femmes représentent près d'un tiers des blessés (34%) contre deux tiers (66%) pour les hommes. La proportion baisse à moins d'un quart de femmes (24%) concernant les accidents mortels pour plus de trois quarts des hommes (75%).

L'étude montre aussi que le nombre de femmes victimes de la route est moins élevé que le nombre d'hommes et ce à tout âge. Cette différence est particulièrement marquée chez les jeunes (15-19 ans et 20-24 ans) et les trentenaires (30-34 ans), où

l'on compte 1,4 fois plus de victimes de sexe masculin que de victimes de sexe féminin. Cela se traduit en 12 décès par 1.000 accidents corporels pour les accidents impliquant une conductrice, contre 19 ceux impliquant un automobiliste.

De façon générale, qu'elles soient conductrices, passagères ou piétons, les femmes représentent 43% des victimes de la route (tués ou blessés). Leur proportion descend même à 37% lorsque seules les conductrices sont prises en compte. Par contre, jusqu'à 62% des passagers tués ou blessés sont des femmes. Le fait que les hommes prennent plus souvent le volant que les femmes peut expliquer en partie ces résultats.

Une mobilité différente

Sans surprise, l'analyse selon le mode de déplacement reflète également les habitudes différentes des hommes et des femmes en la matière. Seuls 10% des motocyclistes et 3% des occupants de poids lourd victimes d'un accident sont des femmes. Inversement, jusqu'à 63% des occupants de bus ou de car et 53% des piétons sont des femmes.

Les comportements à risque

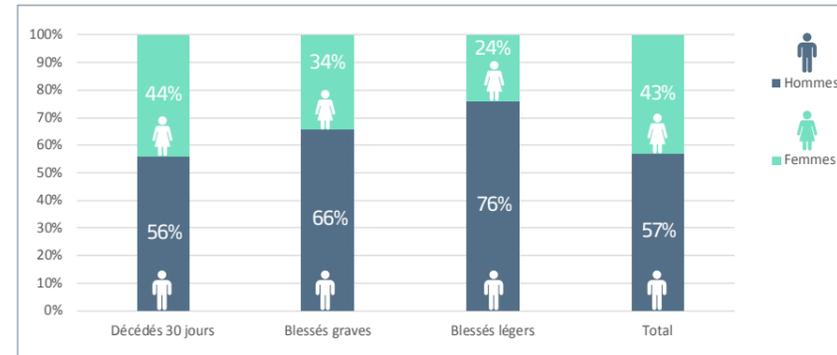
Alcool au volant : 4 fois plus de contrôles positifs pour les hommes

La probabilité qu'un homme conduise en ayant dépassé la limite légale en matière d'alcoolémie est 4 fois plus élevée que pour les femmes. Ainsi, selon la dernière mesure de comportement de l'institut Vias, 2,8% des hommes contrôlés étaient sous l'influence de l'alcool contre 0,6% des femmes. Ceci s'explique non seulement par une plus grande prudence des femmes au moment de décider de prendre le volant ou non, mais aussi par leur consommation d'alcool en général significativement plus faible que chez les hommes.

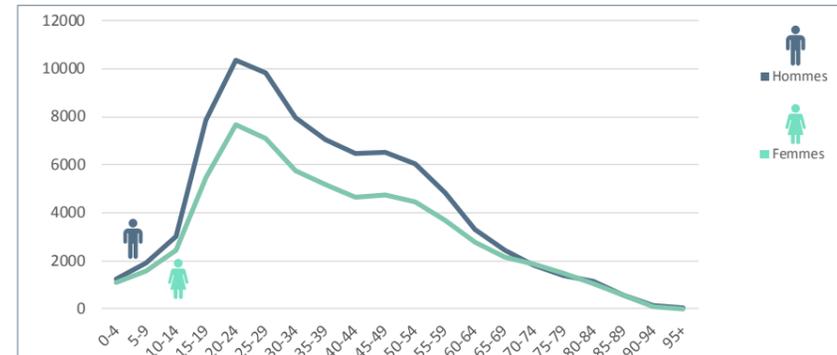
Cette propension des hommes à conduire davantage sous l'influence de l'alcool se traduit aussi dans les statistiques d'accidents: seuls 5% des femmes conductrices soumises au test d'haleine après un accident corporel étaient effectivement sous influence d'alcool. Le pourcentage monte à 11% chez les hommes.



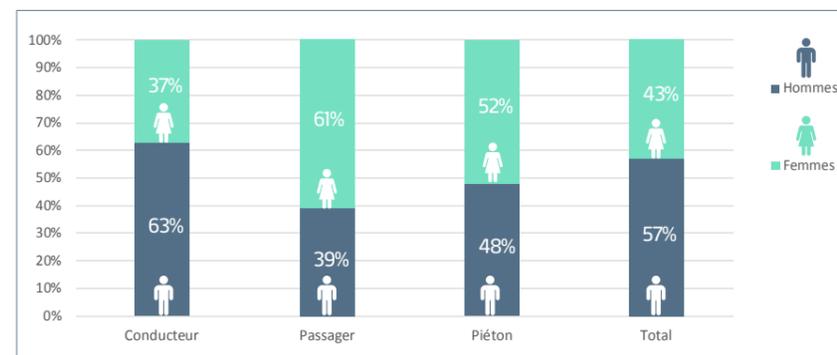
Proportion d'hommes et de femmes parmi les différents types de blessés/tués Belgique



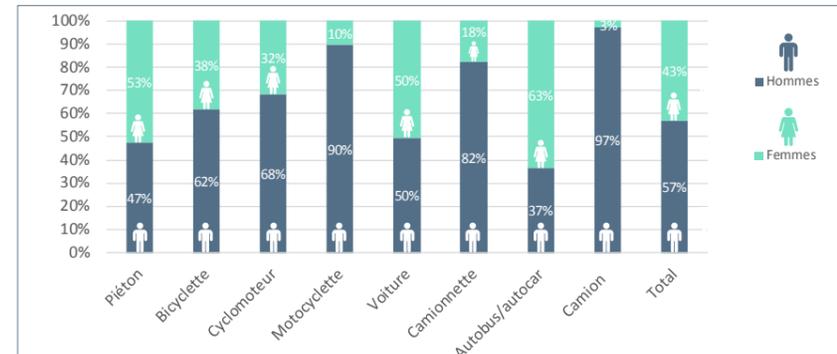
Nombre de victimes de la route (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe



Proportion d'hommes et de femmes parmi les conducteurs et les passagers victimes de la route



Proportion d'hommes et de femmes parmi les victimes, selon le mode de déplacement, 2016-2018, Belgique



Les femmes plus attachées à la ceinture

En matière de port de la ceinture aussi, les hommes font preuve d'un plus grand laxisme. Le taux de port a toujours été plus élevé chez les femmes que les hommes. Lors de la dernière mesure de comportement de l'institut Vias, 94,3% des conducteurs portaient leur ceinture contre 96,1% des conductrices. Le fossé est beaucoup plus important encore pour les passagers arrière : 82,3% des femmes s'attachent contre 79,5% des hommes.

Vitesse

En matière de vitesse aussi, les hommes font preuve d'une plus grande tolérance que les femmes, notamment en ce qui concerne le respect des limitations. Ainsi, une enquête menée par l'institut Vias montre que 73% des hommes affirment rouler à 140 km/h sur autoroute, contre 54% des femmes seulement. Idem pour la limitation en agglomération : 64% des hommes disent la dépasser de plus de 20 km/h contre 50% des femmes.

GSM au volant

Lorsqu'on compare le taux d'utilisation du GSM au volant des hommes et des femmes, on constate une différence importante entre les deux sexes, que ce soit pour les conversations téléphoniques ou les manipulations. 3,6% des hommes utilisent le GSM au volant contre 2,4% des femmes. Les femmes conductrices ont également moins tendance à manipuler leur GSM que les hommes. Cette différence s'observe principalement sur autoroute (3,7% des hommes manipulent leur GSM sur autoroute, contre 1,6% des femmes).

Conclusion

Les femmes sont beaucoup moins impliquées dans les accidents graves que les hommes parce qu'elles prennent moins de risques. De toute évidence, le comportement féminin au volant est plus prudent, plus responsable et plus respectueux des autres usagers. A l'inverse, l'homme tend davantage à relativiser ses fautes et semble moins conscient des dangers qu'il court (et fait courir).

Pauline DEMOLDER

Benoit GODART



L'amaxophobie, c'est quoi ?

On a récemment évoqué dans les médias nationaux le cas d'une femme qui a osé reconduire sur autoroute après 17 ans. Après un accident de la route à l'âge de 18 ans, elle a évité de prendre l'autoroute pendant des années mais grâce à un coaching intensif, elle ose à nouveau conduire partout. L'amaxophobie ou la peur de conduire se manifeste chez de nombreux usagers. Mais que se passe-t-il dans la tête des gens qui en souffrent ?

La conduite d'un véhicule dans une situation de circulation est une activité complexe au cours de laquelle la concentration, la capacité de jugement et la maîtrise de soi jouent un rôle majeur. Les conséquences d'un comportement fautif de la part du conducteur ou des autres usagers de la route peuvent prendre des formes graves voire menaçantes. Il n'est donc pas surprenant que de nombreux usagers de la route ressentent beaucoup de stress et de peur dans certaines situations. Dans la plupart des cas, ces sentiments peuvent être maîtrisés et leur influence ne sera que de courte durée. Cependant, si cette peur ou ce stress se manifeste si fréquemment et si intensément que notre attitude normale s'en trouve perturbée, il faut agir.

2 façons d'exprimer son stress au volant

Tout le monde sait que des situations particulièrement stressantes (et donc menaçantes) peuvent entraîner une réponse combat-fuite, une réaction appartenant aux fondamentaux de l'instinct de conservation. Selon les caractéristiques de la situation et la nature de la personne, on ripostera ou on prendra la poudre d'escampette.

Dans la circulation, la contre-attaque prend généralement la forme d'un comportement de conduite plus antisocial ou agres-

sif. On veut « donner une leçon à l'autre » ; on adresse des gestes irrespectueux, on klaxonne, on ne veut pas le laisser passer, on le talonne, on lui fait une queue de poisson... Dans des situations exceptionnelles, cela conduit à ce qu'on appelle souvent l'agressivité au volant : on sort de la voiture et on en vient aux mains.

Il arrive toutefois plus souvent qu'un sentiment d'anxiété nous accapare et nous pousse à essayer d'éviter le trafic. En d'autres termes, nous prenons la fuite. Cette peur peut revêtir différentes formes et avoir des causes diverses.



Quelques exemples d'angoisse au volant

La peur de conduire à la suite d'un traumatisme. On a eu un accident ou assisté à un accident de près et des images ne cessent de nous tirailler. L'impact émotionnel est si fort que quelque chose est brisé en nous et qu'on tente d'éviter à tout prix de prendre la voiture ou la route. Des études montrent que plus d'un quart des victimes gravement blessées souffrent encore de problèmes psychologiques jusqu'à cinq ans après l'accident. Il est frappant de constater que les personnes qui font porter l'entière responsabilité de l'accident à l'autre partie continuent de pâtir le plus de ce trouble psychologique.

Plus d'un quart des victimes gravement blessées souffrent de problèmes psychologiques jusqu'à cinq ans après l'accident

La peur au volant due au manque de confiance en soi. La conduite automobile est en partie automatique. Cela nécessite une certaine expérience et un entraînement suffisant. Les conducteurs débutants sont moins « dérangés » par cette situation car ils sont souvent sûrs de leurs capacités et se sentent très adroits et en forme. Les conducteurs plus âgés éprouvent plus de difficultés face à cette situation et vont donc rouler moins. Cette forme d'anxiété touche aussi les femmes car elles sont davantage passagères (surtout par le passé) que conductrices et acquièrent donc trop peu d'expérience.

L'anxiété au volant due à un burnout imminent ou à une surcharge plus globale. La conduite automobile est alors vécue comme quelque chose de contraignant et l'on souhaite rester à l'écart de l'agitation. On fait souvent de nombreux détours pour éviter les situations stressantes dans la circulation, mais sans que le stress soit vraiment diminué. On s'inquiète alors du temps perdu et on tombe alors dans un cercle vicieux.

La peur au volant avec un caractère plus phobique. Cette forme d'amaxophobie est souvent centrée sur des situations spécifiques : tunnels, ponts, grands carrefours, autoroutes... De telles situations entraînent



de fortes réactions physiologiques comme une accélération du battement cardiaque, une sudation excessive, un sentiment de faiblesse, les mains qui tremblent, voire des problèmes respiratoires (hyperventilation). Parfois, un lien peut être établi avec un événement spécifique, parfois il n'y a pas de lien clair et conscient. Après quelques temps, un sentiment de peur s'installe. Puis vient la peur d'avoir peur. On craint d'être pris d'une peur panique pendant le trajet et cette peur en soi est si forte qu'il devient impossible de se prendre encore la route.

La peur de conduire comme une sorte de peur de l'échec. Il ne s'agit pas ici de la crainte éventuelle d'échouer à un examen, mais de la crainte de ne pas prendre la bonne décision dans une situation de circulation. Nous le constatons parfois chez les personnes qui ont une attitude très perfectionniste. Elles sont très peu sûres d'elles quand il s'agit de prendre une décision (vais-je m'insérer ou non, vais-je le laisser passer ou vais-je rester derrière, etc.). Cela se manifeste alors par une conduite très hésitante et une technique d'observation crispée - on fixe un point, on reste trop longtemps concentré sur certains aspects...

Enfin, cette peur de conduire sous toutes ces formes peut non seulement survenir au moment où on doit tenir le volant mais ce sentiment d'angoisse de la route peut aussi toucher le passager. Vous avez des

passagers qui ferment constamment les yeux ou se détournent complètement de la circulation lorsqu'elles sont « obligées » de monter dans une voiture. D'autres corrigent exagérément le comportement routier du conducteur.

Que peut-on faire ?

Si la peur de conduire est si paralysante qu'elle bouleverse profondément votre attitude, il est préférable d'en parler à quelqu'un susceptible de vous aider à la surmonter. Il existe un certain nombre d'instructeurs d'auto-école spécialisés dans ce domaine. Par exemple, l'école de conduite Mercator emploie 5 instructeurs ayant suivi des formations spécifiques pour aider les personnes qui doivent faire face à cette angoisse au volant.

Il est important de développer une approche



Il existe des formations spécifiques pour aider les personnes qui doivent faire face à cette angoisse au volant

spécifique pour chaque personne et de ne pas appliquer une procédure standard pour tous. Les différentes formes de peur au volant exigent en effet une approche spécifique et plus la peur de conduire est ancrée dans un problème psychologique plus large (burnout, phobie...), plus l'approche doit être spécialisée et il faut recourir aux services d'un psychologue ou d'un thérapeute spécialisé dans cette matière.

Gardez toutefois à l'esprit qu'une telle approche couvre bien plus que la simple conduite automobile. Une grande peur paralysante touche également notre façon de penser. Il faudra aussi apprendre à communiquer à soi-même d'une manière différente afin de contrôler certaines pensées, de se détendre davantage et de pouvoir s'éloigner des émotions fortes. Différentes méthodes de thérapie cognitivo-comportementale ont été développées à cet égard.

Peut-on éviter de se retrouver dans une situation aussi paralysante ?

On conseille souvent de rouler autant que possible pour (re)gagner en assurance et en confiance. En effet, l'exercice et l'expérience veilleront à plus d'automatismes, un plus grand sentiment de contrôle et une meilleure fluidité dans les diverses actions. Après un événement fort traumatisant, on conseille souvent de reconduire au plus vite.

Ces conseils ne sont pas illogiques et seront très utiles à de nombreuses personnes souffrant d'angoisse au volant. Cependant, celles qui sont déjà très anxieuses et se sentent grandement en insécurité ne bénéficient pas d'un soutien suffisant. L'une des plus grandes erreurs que nous faisons régulièrement en tant qu'êtres humains est le « biais de confirmation » : nous nous efforçons toujours de privilégier les informations confirmant notre propre conviction.

Pour les personnes peu sûres d'elles, cela peut signifier qu'elles continuent à se concentrer sur ce qui peut mal tourner et à ne pas faire assez attention aux choses qui vont de soi. Après un trajet « réussi », elles

se disent : « J'ai eu de la chance maintenant, mais c'est une coïncidence, ou peut-être y avait-il peu de circulation, ou il n'y avait que des conducteurs prudents sur la route ». Et ce faisant, ils sapent (souvent inconsciemment) leurs propres capacités et leur insécurité n'en est que renforcée. Ces personnes devront donc aussi apprendre à penser différemment à propos d'elles-mêmes et de leurs compétences. En tant qu'accompagnateur ou passager, il ne suffit donc pas de donner un avis purement positif sur le trajet dans son ensemble. L'accompagnateur devra également adopter un style de communication différent.

On constate souvent que les conducteurs peu sûrs d'eux et anxieux négligent l'observation de leur environnement. Ca peut être le cas s'ils sont assis très près de leur volant et sont gênés par les montants des portières, etc. Trop souvent, ils se concentrent sur ce qui se passe à proximité, réduisant ainsi leur capacité à anticiper les autres usagers de la route. Par conséquent, ils se retrouvent plus souvent dans des situations effrayantes et ne voient donc que leur peur ou leur insécurité se confirmer. Il faudra donc prêter suffisamment attention au comportement en matière d'observation et regarder au-delà de la carrosserie de la voiture.

Ludo Kluppels



Les conseils préventifs plus généraux (qui valent pour tout le monde)

- Planifiez scrupuleusement votre déplacement : quel est le bon moment pour partir ? La voiture est-elle le moyen de transport le plus indiqué ? Est-ce que j'ai prévu suffisamment de temps afin que de petits imprévus ne viennent pas trop chambouler mon horaire ?
- Suis-je suffisamment détendu avant de prendre la route ? Puis-je laisser mes tracas de côté quand je suis dans la circulation ? Puis-je me concentrer suffisamment sur la circulation pour anticiper au mieux ?
- Est-ce que je garde une distance suffisante par rapport au véhicule devant moi pour disposer d'assez de temps au cas où un usager adopterait un comportement inattendu ? Est-ce que j'adapte mon style de conduite aux conditions (météo, intensité du trafic, revêtement...) ?
- Est-ce que je reconnais qu'il arrive à tout le monde (même à moi-même) de faire des erreurs et qu'il est rare que les autres usagers fassent certaines choses stupides rien que pour m'importuner ?



Rouler à une vitesse excessive ou inadaptée constitue une cause majeure d'insécurité routière. Pourtant, les limitations de vitesse sont encore fréquemment dépassées, comme l'ont démontré les nombreuses infractions routières ainsi que les mesures de comportement et d'attitude nationales et internationales. Ce sont principalement les plus jeunes, les hommes et certains conducteurs professionnels qui ne respectent pas les limitations de vitesse. Telles sont quelques-unes des conclusions d'un rapport thématique récemment publié par l'institut Vias.

Une vitesse excessive ou inadaptée entraîne un plus grand nombre d'accidents et des accidents plus graves. On estime que 10 à 15% de l'ensemble des accidents et 30% des accidents mortels sont la conséquence directe d'une vitesse excessive ou inadaptée.

Plus la vitesse augmente, plus le risque d'accident est élevé, et plus la gravité de ces accidents augmente. Par exemple, augmenter la vitesse de 50 km/h à 60 km/h double le risque d'accident mortel; et plus la vitesse augmente, plus le risque de tels accidents augmente. Un autre facteur important est la différence de vitesse des véhicules sur la route : moins les vitesses des automobilistes diffèrent les unes des autres, moindre est le risque d'accident.

Lien entre risque d'accident et vitesse

La vitesse et son influence sur le conducteur

Lorsqu'on parle de sécurité routière, la vitesse est au centre des discussions. Il existe généralement deux types de vitesse qui menacent la sécurité routière :

- une vitesse excessive : dépasser la vitesse maximale autorisée;
- une vitesse inadaptée : conduire à une vitesse trop élevée compte tenu des conditions de circulation, des infrastructures, des conditions météorologiques et d'autres circonstances particulières.

Contrairement à la vitesse excessive, la vitesse inadaptée est, d'une certaine manière, subjective. En effet, dans certaines situations, il n'est pas toujours possible d'indiquer exactement quelle vitesse est appropriée.

En outre, il est nécessaire de faire la distinction entre la vitesse des conducteurs seuls et la vitesse du trafic sur un segment de route donné. Au niveau international, les critères suivants sont généralement utilisés pour mesurer la vitesse du trafic :

- la vitesse moyenne;
- la vitesse à laquelle 85% des conducteurs roulent (V85);
- la vitesse maximale autorisée;
- et, la distribution des vitesses (« speed dispersion »).

Un conducteur qui roule à grande vitesse a moins de temps pour réagir à un événement inattendu que lorsqu'il roule à vitesse modérée. Même si le temps de réaction reste le même, la distance parcourue à grande vitesse sera plus importante. De plus, la distance de freinage augmentera également puisqu'elle est égale au carré de la vitesse. Les autres usagers de la route ont aussi

La distance d'arrêt en fonction de la vitesse du véhicule lors d'un freinage d'urgence



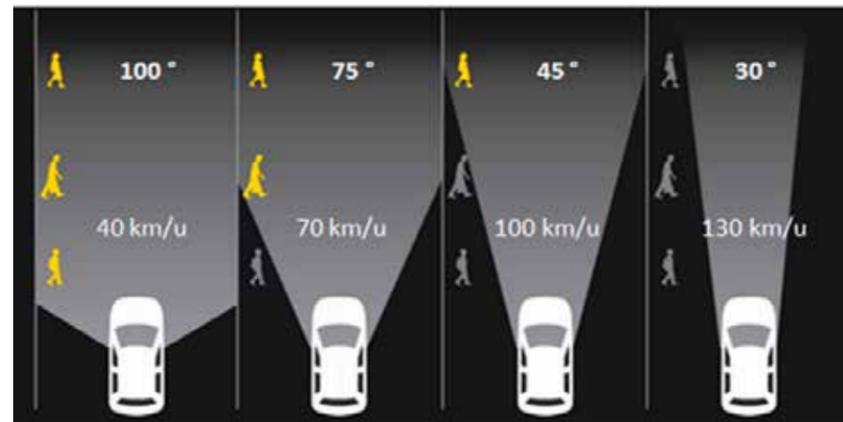
Source : institut Vias

moins de temps pour éviter le véhicule qui arrive à grande vitesse.

Plus le conducteur roule vite, plus son champ de vision est réduit. À 40 km/h, le champ de vision est de 100°, ce qui permet au conducteur de voir les obstacles ou autres dangers potentiels présents le long de la route. À 130 km/h, le champ de vision n'est plus que d'environ 30°, ce qui signifie que le conducteur est capable de voir que beaucoup moins de dangers potentiels.



Influence de la vitesse sur le champ de vision



Source : OCDE (2006)

Lorsqu'un conducteur accélère ou que la vitesse moyenne du trafic augmente, le risque d'accident est plus important. Le lien entre vitesse et risque d'accident est souvent abordé dans la littérature.

Le lien entre vitesse et risque d'accident

Dans beaucoup de pays, la vitesse excessive ou inadaptée reste la cause principale de décès sur les routes. Il est toutefois difficile de déterminer dans quelle mesure la vitesse est la cause la plus grave. Lorsque la police constate un accident, elle ne dispose pas toujours des moyens nécessaires pour déterminer la vitesse à laquelle roulaient les conducteurs impliqués. C'est pourquoi, dans les statistiques officielles d'accidents de la plupart des pays, nous ne trouvons peu ou pas d'informations sur les vitesses pratiquées. Procéder à une analyse approfondie («in-depth analysis») des accidents est

nécessaire pour en savoir plus sur la vitesse des conducteurs juste avant l'accident.

Même lorsque la vitesse juste avant l'accident est connue, il reste toutefois difficile de déterminer si la cause de l'accident est effectivement à attribuer à la vitesse excessive ou inadaptée. En théorie, nous pourrions affirmer que la vitesse a toujours au moins une petite part de responsabilité, puisqu'un accident ne peut pas se produire s'il n'y a pas de mouvement. Abstraction faite des accidents où la vitesse est clairement responsable (ex. un véhicule qui sort à grande vitesse d'un virage), les causes de certains accidents sont discutables. La vitesse n'en est souvent pas la cause principale, mais seulement un facteur aggravant. En effet, un accident aurait pu, peut-être, être évité si le conducteur avait roulé moins vite.

En général, la littérature s'accorde sur le fait qu'environ 10 à 15% de tous les accidents et 30% des accidents mortels sont le résultat direct d'une vitesse excessive ou inadaptée.

Ces dernières années, différents modèles mathématiques qui établissent un lien entre l'augmentation de la vitesse et l'augmentation du taux d'accidents ont été développés. Les deux modèles le plus courants sont le modèle puissance de Nilsson et le modèle exponentiel de Elvik.

En 1982, Nilsson (1982) a décrit le lien entre la vitesse moyenne sur la route et le risque d'accident par le biais de diverses «Power functions» qui dépendaient du niveau de gravité des accidents. Concrètement, cela signifie que :

- le risque d'accident augmente (beaucoup) plus proportionnellement que la vitesse (p. ex. une augmentation de la vitesse de 5% entraîne une augmentation du risque d'accident de (beaucoup) plus que 5%);
- une vitesse excessive provoque plus d'accidents mortels que d'accidents moins graves.

Mathématiquement, l'augmentation du taux d'accidents peut être exprimée à l'aide de la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre d'accidents après}}{\text{Nombre d'accidents avant}} = \left(\frac{\text{Vitesse moyenne après}}{\text{Vitesse moyenne avant}} \right)^{\text{exposant}}$$

Une hausse de la vitesse de 10 km/h accroît le risque d'accident corporel de 80% et le risque d'accident mortel de 120%, soit plus

Exposants du Modèle puissance qui démontrent le lien entre vitesse et risque d'accident

	Routes rurales/autoroutes		Routes urbaines/résidentielles		Toutes les routes	
	Meilleure estimation	95 % IC ¹	Meilleure estimation	95 % IC	Meilleure estimation	95 % IC
Accidents mortels	4,1	(2,9, 5,3)	2,6	(0,3, 4,9)	3,5	(2,4, 4,6)
Tués	4,6	(4,0, 5,2)	3,0	(-0,5, 6,5)	4,3	(3,7, 4,9)
Accidents avec blessés graves	2,6	(-2,7, 7,9)	1,5	(0,9, 2,1)	2,0	(1,4, 2,6)
Usagers grièvement blessés	3,5	(0,5, 5,5)	2,0	(0,8, 3,2)	3,0	(2,0, 4,0)
Accidents avec blessés légers	1,1	(0,0, 2,2)	1,0	(0,6, 1,4)	1,0	(0,7, 1,3)
Usagers légèrement blessés	1,4	(0,5, 2,3)	1,1	(0,9, 1,3)	1,3	(1,1, 1,5)
Tous les accidents avec blessés	1,6	(0,9, 2,3)	1,2	(0,7, 1,7)	1,5	(1,2, 1,8)
Tous les dommages corporels	2,2	(1,8, 2,6)	1,4	(0,4, 2,4)	2,0	(1,6, 2,4)
Accidents avec dommages matériels uniquement	1,5	(0,1, 2,9)	0,8	(0,1, 1,5)	1,0	(0,5, 1,5)

Source : Elvik (2009)

qu'un doublement. Le risque d'accident mortel est par ailleurs cinq fois plus élevé à 70km/h qu'à 50 km/h.

Ces modèles reposent sur des nombres élevés d'accidents et reflètent la situation moyenne. Pour chaque type de route, les coefficients varient suivant, entre autres, la qualité de l'infrastructure, le comportement des usagers, les conditions atmosphériques, la distribution des vitesses, etc.

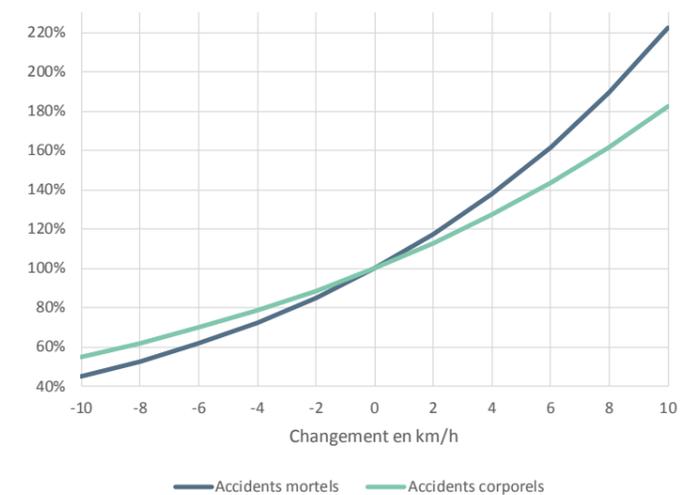
Un rapport récent de l'IRTAD a examiné les mesures visant à augmenter ou à diminuer les limitations de vitesse dans 10 pays différents. Dans tous les cas, les chercheurs ont constaté une importante corrélation entre la vitesse et le nombre d'accidents, c'est-à-dire qu'une augmentation de la vitesse moyenne allait de pair avec une augmentation de nombre d'accidents et/ou de blessés. À l'inverse, une diminution de la vitesse moyenne s'accompagnait d'une baisse du nombre d'accidents et de blessés. En aucun cas, l'augmentation de la vitesse moyenne n'entraînait une diminution du nombre d'accidents ou de victimes. Le modèle de la relation s'est avéré cohérent dans

tous les cas, bien que l'ampleur du risque diffère sensiblement d'un cas à l'autre. Selon les auteurs, ces différences s'expliquent en partie par le fait que la notion d'accident corporel diffère d'un pays à l'autre, et que le nombre total d'accidents mortels pour cer-

tains des pays étudiés est faible.

Une évaluation de l'abaissement récent de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes rurales en France a clairement porté ses fruits. Au cours des 12 mois suivant l'instauration de la mesure (juillet 2018 – juin 2019), le

Relation entre le changement de vitesse et le risque d'accident sur base des exposants d'Elvik et al.



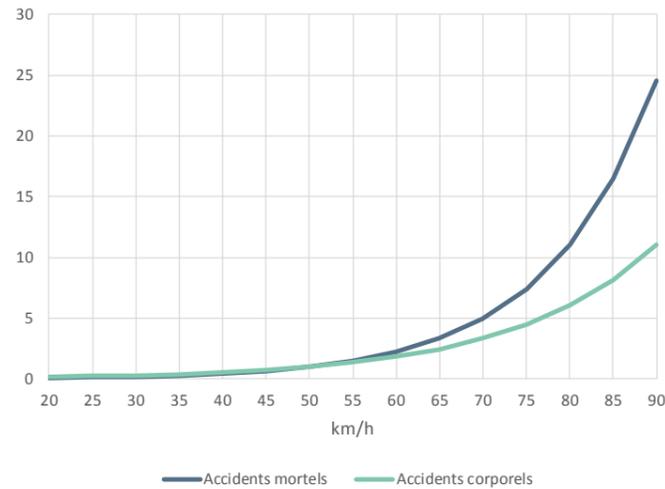
Source : Infographie Institut Vias sur la base d'Elvik et al. (2019)

1. IC = intervalle de confiance

nombre de tués sur ces routes a baissé de 206, en comparaison de la période de référence 2013-2017 – alors que l'on déplorait une légère hausse des accidents mortels sur les autres routes en France. L'effet de l'abaissement de la vitesse de 90 à 70 km/h sur certaines routes régionales en Belgique a également été évalué. Les auteurs ont constaté une diminution de 11% du nombre d'accidents corporels et une baisse de 36% du nombre d'accidents avec blessés graves ou tués sur les routes concernées

Influence de la vitesse sur la gravité des accidents

Relation entre la vitesse et risque d'accident sur bases des exposants d'Elvik et al. (rapport de risque en comparaison avec le risque à 50 km/h)



Source : Infographie Institut Vias sur la base d'Elvik et al. (2019)

Outre la vitesse en termes absolus, la différence de vitesses (ou la variation) influence également le risque d'accident. Plus la distribution des vitesses, c'est-à-dire la différence de vitesse entre les différents types d'usagers de la route, est importante, plus il y a d'interactions entre les usagers et plus le risque d'accident est élevé.

Ce sont principalement les conducteurs qui roulent plus vite que la moyenne qui sont exposés à un risque accru d'accident de la route. Ainsi, les usagers qui roulent 10 à 15% plus vite que la vitesse moyenne courent plus de risques d'être impliqués dans un accident de la circulation. Une autre étude a mis en avant que le nombre d'accidents augmente plus vite avec une hausse des vitesses sur les routes surchargées sur les-

quelles une différence de vitesses est plus importante. Cette étude a aussi démontré que la différence de vitesses est la plus élevée sur les routes où la vitesse moyenne est la plus faible.

Néanmoins, la vitesse n'est pas un facteur clé pour mesurer le risque d'accident sur les autoroutes de Londres et de ses environs en comparaison d'autres facteurs tels que le trafic, la nature de la route et le nombre de voies de circulation. La distribution des vitesses influence toutefois considérablement le nombre d'accidents. Une augmentation d'1% de la distribution des vitesses,

à vitesse moyenne constante, entraîne une augmentation de 0,3% du nombre d'accidents.

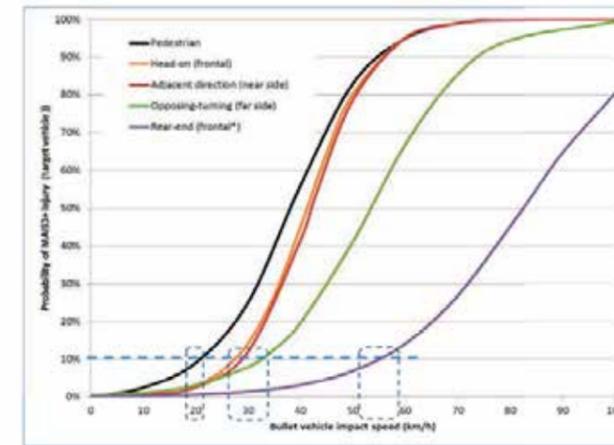
Influence de la vitesse sur la gravité des accidents

La vitesse n'influe pas seulement sur le risque d'accident, elle a également un impact énorme sur la gravité des accidents. Un véhicule en mouvement possède en effet une énergie cinétique proportionnelle à sa masse et au carré de sa vitesse. Cette énergie croît par conséquent de façon exponentielle avec la vitesse. Lors d'une collision, cette énergie est absorbée par le véhicule et les personnes impliquées dans la collision. Beaucoup d'auteurs se servent de ce principe pour expliquer pourquoi la gravité des accidents augmente avec le carré de la vitesse d'impact.

Stipdonk a cependant indiqué que ce raisonnement n'est pas correct. La force exercée sur le corps n'est pas la conséquence de l'absorption de l'énergie cinétique mais provient de la quantité de mouvement de l'objet, qui est à son tour proportionnelle au carré de sa vitesse. Comme le souligne l'auteur, la différence entre cette force et l'énergie cinétique est importante. Il explique que même si les véhicules disposent d'une zone de déformation parfaite qui absorbe pratiquement toute l'énergie, ils ne peuvent pas empêcher le décès des occupants lorsque la vitesse est élevée, surtout si le véhicule est petit et que la zone de déformation l'est aussi. Le danger ne réside pas dans la dissipation d'énergie, mais dans la décélération, la poussée et la force exercée sur le corps lors de la collision. Si l'occupant de la voiture porte une ceinture de sécurité, cette force est quelque peu réduite selon la longueur de la ceinture, et le temps de décélération augmente, ce qui constitue une caractéristique primordiale de la ceinture de sécurité. La force résultante provoque une poussée du cerveau vers l'avant dans le crâne, ce qui peut être mortel. D'autres parties du corps (tel le cou) peuvent également subir des dommages mortels résultant de ces forces.

Cette logique théorique a aussi été confirmée dans la pratique, ce qui a poussé Nilsen et Elvik à paramétrer le « Power Model » de telle sorte que le risque d'accident grave ou mortel augmente plus vite avec la vitesse que le risque d'accident moins grave. L'on peut affirmer que dans les voitures modernes (équipées d'une zone de déformation, d'airbags et de ceintures de sécurité), le risque de perdre la vie est minime en dessous de 50 km/h et extrêmement élevé à partir de 100 km/h. Notez qu'il s'agit ici de la vitesse d'impact du véhicule en cas de collision, et pas de la limitation de vitesse ou de la vitesse pratiquée avant l'impact.

Comme l'on peut s'y attendre, les piétons ont, à une vitesse donnée, beaucoup moins de chances de survivre. En cas de collision entre une voiture et un usager faible (piétons, cyclistes et motocyclistes), le risque de lésions graves est beaucoup plus élevé chez les usagers vulnérables. Ces derniers ne sont en effet pas protégés par une carrosserie, des zones de déformation, des airbags et



Source : repris de Jurewicz et al. (2016)

des ceintures de sécurité. L'on peut déduire de la Figure 5 qu'à une vitesse d'impact de 70 km/h, le risque de blessure mortelle est de 16 % pour un occupant du véhicule et de deux fois plus (38 %) pour un piéton. En cas d'accélération de 10 à 80 km/h, ce risque est alors de 33% pour les occupants et de 61% pour les piétons.

Risques pour les piétons

Dans ce paragraphe, nous détaillons le risque d'accident mortel pour les piétons s'ils sont percutés par une voiture. Comme déjà indiqué plus haut, ce risque est, à une vitesse donnée, beaucoup plus élevé pour un piéton que pour un conducteur ou un passager de voiture. Il convient quand même d'ajouter que ce risque a été jugé plus faible dans des études plus récentes que dans des études datant du siècle dernier (Rosén et al., 2011). Cette diminution peut s'expliquer par un biais dans les accidents rapportés et étudiés impliquant des piétons — et peut-être par le fait que le design des voitures a été amélioré.

Une étude française récente (Martin & Wu, 2018) a livré plusieurs résultats intéressants concernant les accidents mortels impliquant des piétons (sur la base d'une étude approfondie) :

- Le risque de décès était faible (environ 1%) à une vitesse d'impact de 30 km/h, mais augmente d'un facteur 2 à 40 km/h,



camionnette ou un bus. Bien que la masse du camion ait un rôle important à jouer, elle ne suffit pas à expliquer cette différence : la face verticale de la cabine et la garde au sol élevée des camions sont les raisons principales pour lesquelles les piétons sont écrasés dans presque la moitié des cas, ce qui résulte presque inévitablement en un accident mortel (même lorsque le véhicule recule ou tourne). Il est plus rare pour une voiture d'écraser des piétons (à peu près 5% des cas).

Prévalence générale des excès de vitesse

L'ETSC a publié un aperçu d'un certain nombre d'études nationales au sujet des excès de vitesse en Europe. Cette étude a permis d'établir qu'environ 30% des automobilistes dépassent les limitations de vitesse lorsqu'ils roulent sur l'autoroute et que plus de 70% d'entre eux roulent trop vite hors agglomération, contre 80% en agglomération. Dans la plupart des pays, nous relevons une diminution de la vitesse moyenne sur les autoroutes. Cette régression est en revanche beaucoup moins prononcée en agglomération. Lors d'une étude récente, l'ETSC a conclu que 35 à 75% des Européens ne respectent pas les limitations de vitesse en agglomération. Hors agglomération, ils sont entre 9 et 63%; et sur les autoroutes, entre 23 et 59%.

Pour interpréter ces chiffres, il faut toutefois prendre en compte l'infrastructure routière, les limitations de vitesse et les conditions de trafic de chaque pays. La plupart du temps, les mesures de com-

portement sont réalisées sur des tronçons relativement droits où il n'y a quasiment pas de restrictions au niveau du trafic ou de l'infrastructure veillant à ce que les conducteurs ne puissent pas dépasser la vitesse maximale. En principe, le nombre d'excès de vitesse devrait dès lors être plus faible dans certaines circonstances (dans les virages, sur des routes avec ralentisseurs, en présence d'usagers faibles...). Les mesures de comportement générales donnent tout de même une bonne indication du niveau de sécurité routière sur le plan de la vitesse dans les différents pays.

Les conducteurs interrogés en face-à-face à propos de leur comportement auto-rapporté avouent commettre moins d'excès de vitesse que ce qui est mesuré réellement lors des mesures de comportement. Généralement, la plupart des conducteurs estiment que dépasser la limitation de vitesse de quelques km/h ne constitue pas une vraie infraction. Les études ESRA ont collecté des données sur les attitudes, les avis et les comportements des usagers à l'égard de la vitesse dans 17 (en 2015) et 24 (en 2018/2019) pays européens sur la base d'enquêtes en ligne (au cours desquelles les répondants répondent plus honnêtement que lors d'entretiens en face-à-face).

En 2018, 56 % des conducteurs européens ont déclaré avoir volontairement roulé plus vite en agglomération au moins une fois au

cours du mois précédent. Ce pourcentage s'élevait à 67% hors agglomération et à 62% sur les autoroutes. Les analyses ESRA ont révélé qu'il y avait une différence significative entre l'acceptation qu'un certain comportement en matière de vitesse est dangereux (ex. : « Dans quelle mesure trouvez-vous acceptable de rouler 20km/h trop vite aux abords des écoles ? ») et le propre comportement en matière de vitesse auto-déclaré (ex. : « A quelle fréquence avez-vous dépassé la limitation de vitesse en vigueur au cours des 12 derniers mois ? »). L'étude montre aussi qu'il arrive parfois que l'excès de vitesse soit commis inconsciemment.

Groupes à risques

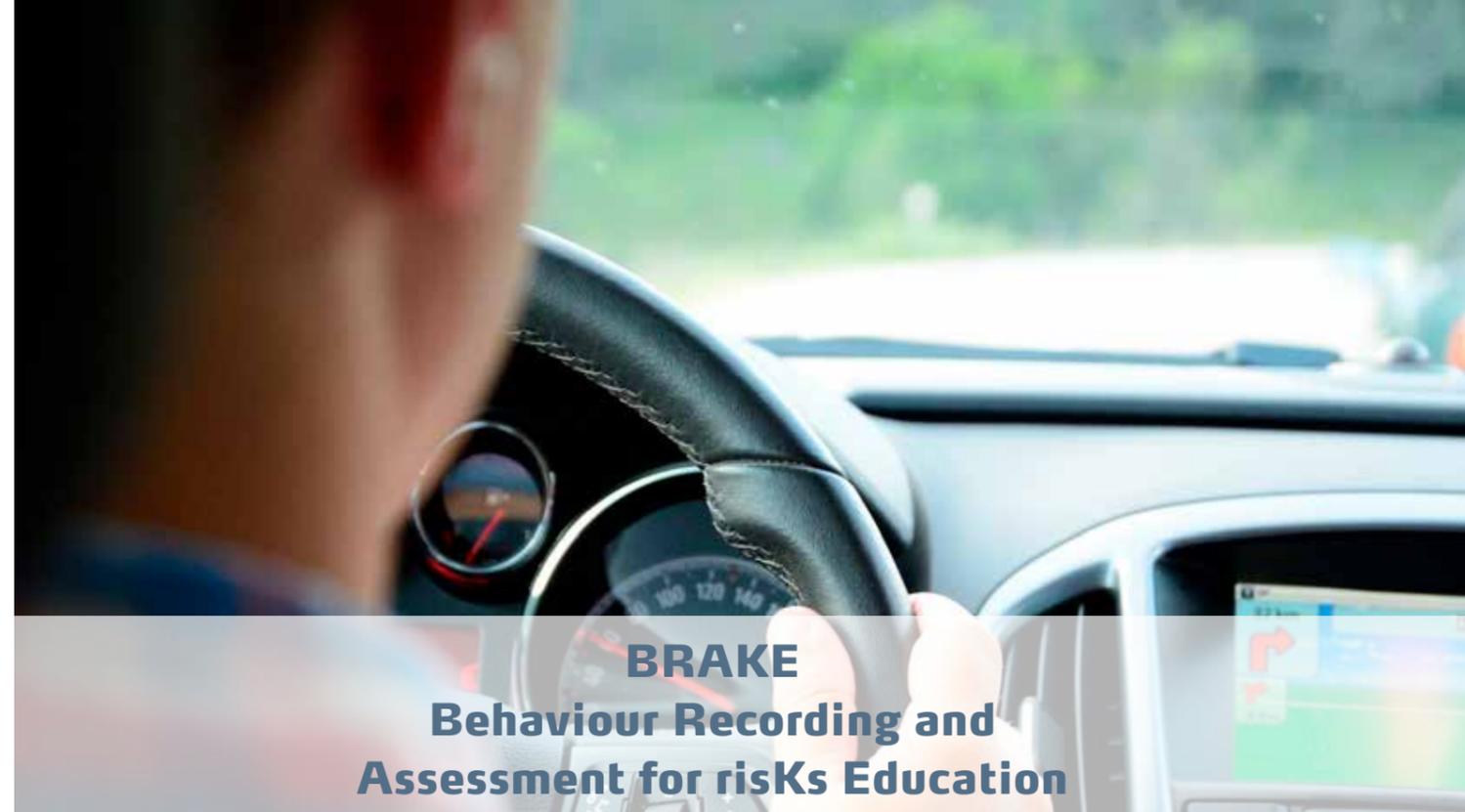
Bien que la vitesse inadaptée soit un phénomène largement répandu, nous relevons des différences entre les conducteurs. Une étude de littérature a identifié trois caractéristiques capitales des conducteurs qui commettent des excès de vitesse :

- les jeunes roulent généralement plus vite que les conducteurs plus âgés ;
- les hommes roulent généralement plus vite que les femmes ;
- les conducteurs qui effectuent des déplacements dans le cadre de leurs activités professionnelles, roulent généralement plus vite que ceux qui se déplacent pour d'autres raisons.

Ces résultats sont souvent confirmés dans les mesures d'attitudes relatives à la vitesse. Les études ESRA mentionnées précédemment, entre autres, montrent que les jeunes conducteurs de sexe masculin sont plus enclins à considérer que dépasser la vitesse autorisée est socialement acceptable. Ces conducteurs admettent également plus souvent commettre des excès de vitesse. Le fait que les jeunes hommes roulent trop vite est souvent associé à une attitude générale positive envers la prise de risques et la recherche de sensations. Les gens appartenant aux plus hautes classes sociales rouleraient également plus vite que les autres, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'ils possèdent des voitures plus puissantes et qu'ils craignent moins les amendes.

La littérature ne précise pas quelle catégorie d'usagers de la route enfreint le plus souvent les limitations de vitesse. Il apparaît cependant que les motards constituent un groupe à risques. Des études ont en effet montré que les motards roulent plus vite que les voitures sur la plupart des types de route.

Wouter VAN DEN BERGHE



BRAKE Behaviour Recording and Assessment for risks Education

Les infractions liées aux excès de vitesse importants (plus de 30km/h en agglomération et plus de 40km/h hors agglomération) restent encore beaucoup trop nombreuses en Belgique. Les juges de police sont très souvent confrontés à des conducteurs qui ont l'habitude de rouler à des vitesses excessives et inadaptées et qui multiplient les passages devant les tribunaux. Face à ce constat, l'institut Vias a créé le programme éducatif innovant « BRAKE » (Behaviour Recording and Assessment for risks Education).

Unique en Belgique, ce programme combine l'installation d'une « boîte noire » dans le véhicule du conducteur, l'utilisation d'une plateforme web, des entretiens individuels avec un coach pédagogique et une séance de formation collective.

Grâce aux données récoltées par le dispositif installé dans le véhicule, le coach peut individualiser l'accompagnement pédagogique du conducteur et adapter son approche en fonction des habitudes de conduite de celui-ci.

La plateforme interactive permet également de visualiser, sur un an, les progrès du conducteur en fonction des objectifs et du plan d'actions établi avec lui en matière de comportement sur la route.

Pour toutes informations complémentaires, nous vous invitons à consulter les questions fréquentes.

Vous pouvez également nous poser directement vos questions via l'adresse suivante brake@vias.be



