

Sièges-autos : l'obligation à 15 ans

*De plus en plus de seniors
cyclistes*

*Les récidivistes plus
impliqués dans les accidents?*

*Un nouvel outil pour dresser
le profil des télétravailleurs*



Votre profil de télétravail

Le télétravail offre de nombreux avantages, mais n'est pas toujours évident.

En remplissant ce questionnaire, vous pouvez mettre en parallèle vos propres expériences avec celles d'autres télétravailleurs.

Vous recevrez également un certain nombre de suggestions pour optimiser votre façon de télétravailler.

Découvrez votre
profil de télétravail!



 journée nationale
du télétravail



www.teletravailler.be

CONTENU

4. BRÈVES

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

8. COMPORTEMENT

8. L'an dernier, 1510 enfants ont été blessés dans un accident de la circulation sur le chemin de l'école, ce qui représente près de 12 victimes par jour d'école.

10. Dans quelle mesure les récidivistes au volant sont-ils plus impliqués dans les accidents de la route que les autres conducteurs ? Voici le résumé d'une étude de Vias.

14. COMMUNICATION

14. Bilan de la campagne Bob lancée début juin à l'occasion du début de l'Euro de foot et de la réouverture du secteur Horeca.

16. ENQUÊTE

16. Il y a 25 ans entré en vigueur la règle imposant aux conducteurs de céder la priorité aux piétons qui s'engagent sur un passage ou sont sur le point de s'y engager.

18. Plus de 8 conducteurs belges sur 10 se permettent des écarts vis-à-vis du code de la route selon le baromètre européen de la Fondation Vinci Autoroutes.

20. MOBILITÉ

20. A l'occasion de la « Journée Nationale du Télétravail », l'institut Vias et le SPF Mobilité et Transports ont mis en ligne un outil qui permet aux télétravailleurs de dresser leur profil.

22. LÉGISLATION

22. Le 1er septembre 2006, la Belgique transpose une directive européenne exigeant que chaque enfant soit transporté en voiture dans un dispositif de retenue adapté.

26. USAGERS

26. Chaque année, le nombre de cyclistes présents sur nos routes augmente, en particulier au sein de la catégorie des 65 ans et plus.

32. VÉHICULES

32. Le motorhome est un moyen idéal de s'évader tout en respectant les mesures de distanciation et connaît un énorme succès.

COLOPHON

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

Rédaction: Nathan De Vos, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Ricardo Nieuwkamp, Nina Nuytens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Daphné Vander Elst, Christophe Vermeulen, Naomi Wardenier, Stef Willems, Dagmara Wrzesinska

Layout: Ria De Geyter

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

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

ISSN: 0755-9010

VIAS
institute



Membre de l'Union des
Éditeurs de la Presse
Périodique

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.

Paris aussi en zone 30

La quasi-totalité des rues de la capitale française sont désormais limitées à 30 km/h. C'est une nouvelle étape dans le programme des autorités pour limiter le trafic automobile. L'abaissement de la vitesse de toutes les rues de la capitale à 30 km/h est l'aboutissement d'un processus de plus de quinze ans, qui concernait en réalité déjà 60% des rues de Paris.

Des exceptions vont toutefois persister. Sur décision de la préfecture de police de Paris, quelques axes et avenues demeurent limités à 50 km/h. Le boulevard périphérique restera quant à lui limité à 70 km/h. Depuis la piétonnisation des voies sur berge en 2016, les mesures se sont multipliées, en s'inspirant souvent de ce qui se fait ailleurs car Paris n'est pas la première ville à avoir agi dans ce sens : Grenoble et Lille ont déjà franchi le pas, et environ 250 villes françaises ont imposé les 30 km/h sur la majorité de leurs axes, ce qui concerne 15% de la population française.

La mesure répond à trois objectifs : améliorer la sécurité des piétons, réduire significativement le bruit, et apaiser la ville. 61% des Parisiens se disent favorables à la mesure. Parmi les sondés, 71% pensent que cela va être favorable pour la sécurité des plus vulnérables, comme les enfants ou les personnes âgées. Cela dit, ce sont surtout les habitants de banlieue qui utilisent leur voiture dans la capitale – à peine un tiers des Parisiens disposant de leur propre véhicule. Une chose est sûre : les villes qui ont fait

le choix de la zone 30 généralisée ne sont pas revenues sur leur décision. A Grenoble, la mesure prise en 2016 a eu pour effet de réduire l'accidentalité en nombre et en gravité, ainsi que le trafic motorisé de 9% pour les véhicules légers et 20% pour les poids lourds, d'après une étude du Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). La seule certitude dans la capitale, c'est qu'à part les panneaux, la mesure ne devrait pas changer tant de choses pour les automobilistes : en 2019, ils roulaient à 11,9 km/h en moyenne en journée, selon l'Observatoire des déplacements à Paris.

Chauffeurs professionnels et GSM

Selon une nouvelle étude de la Fondation Vinci Autoroutes, gestionnaire des autoroutes en France, un peu plus d'un conducteur de poids lourd sur quatre (27%) admet envoyer des SMS ou surfer sur internet alors que son véhicule est en mouvement, dont 4% très souvent.

Selon certains policiers français, de plus en plus de routiers regarderaient même des films en conduisant. De tels comportements banalisés ont forcément des conséquences importantes sur la concentration au volant : la moitié des conducteurs ont été alertés du fait qu'ils déviaient de leur trajectoire grâce aux bandes rugueuses installées entre les bandes de droite et d'arrêt d'urgence. Cette mauvaise trajectoire est évidemment due à l'inattention liée à l'usage du téléphone.



“La spécificité du métier de conducteur de poids lourd, qui nécessite une présence quotidienne sur les routes, leur apporte une grande expérience de la conduite, indique Bernadette Moreau, déléguée générale de la Fondation Vinci Autoroutes. Pour autant celle-ci ne les prémunit pas contre les comportements à risques qui peuvent avoir des conséquences lourdes pour eux-mêmes ainsi que les autres usagers et intervenants sur la route.”

En Belgique, 1607 accidents corporels impliquant un poids lourd ont été recensés l'an dernier.

Pour autant, il serait faux d'imputer la faute aux seuls routiers : selon l'Observatoire français de la sécurité routière, plus de deux accidents mortels sur trois impliquant un camion sont en réalité causés par un autre usager de la route.

Seniors au volant

L'année dernière, à Bruxelles et en Flandre, 1.678 conducteurs âgés de plus de 65 ans ont été examinés au Cara, le Département de l'institut Vias qui vérifie l'aptitude à la conduite. Seuls 18% ont été déclarés inaptes à la conduite en toute sécurité. Cela signifie que 82% de tous les conducteurs testés ont pu conserver leur mobilité, éventuellement avec des adaptations et/ou des restrictions sur leur permis de conduire.

Parmi tous ceux qui ont été déclarés aptes, 45% ont été contraints d'adapter le véhicule. Dans la plupart des cas, il s'agissait de l'obligation de conduire un véhicule équipé d'une boîte de vitesses automatique. C'était le cas pour 605 conducteurs. D'autres adaptations moins courantes consistent à modifier la commande de l'accélérateur et du frein. Cela peut être fait en changeant la position des pédales ou via une commande sur le volant.

Parmi les seniors qui ont été autorisés à continuer à conduire, 68% se sont vu imposer une restriction. 726 personnes devaient au minimum porter une paire de lunettes ou des lentilles de contact. 121 personnes ont été contraintes de conduire dans un rayon limité à proximité de leur domicile. Une telle restriction de rayon est imposée, par exemple, aux conducteurs atteints d'une légère forme de démence. Ils sont toujours capables de conduire dans leur propre environnement. En cas de démence, les conducteurs sont également suivis et réévalués chaque année. Les autres restrictions imposées sont de ne pas conduire sur l'autoroute ou de ne conduire que pendant la journée. La personne la plus âgée examinée par le CARA l'année dernière avait 96 ans et s'est vu imposer une telle restriction.

La question est souvent posée de savoir si, à partir d'un certain âge, toutes les personnes âgées ne devraient pas faire évaluer leur aptitude à la conduite. L'institut Vias ne l'entend pas de cette oreille. Un dépistage obligatoire est très coûteux et ne présente aucun avantage avéré pour la sécurité routière.

Le meilleur système est un système par étapes, lequel est actuellement utilisé dans notre pays. Les personnes qui doutent de leur aptitude à la conduite peuvent tout d'abord répondre à un questionnaire en ligne sous la forme d'une check-list sur <https://www.senior-test.be/fr>. S'il s'avère qu'elles font partie du groupe à risque, elles doivent contacter leur médecin ou leur spécialiste. En cas de doute, elles peuvent toujours

être renvoyées vers le CARA pour effectuer des examens. Ces derniers sont gratuits et financés par les Régions. La philosophie du CARA sera toujours d'examiner comment il est possible de permettre aux conducteurs de continuer à participer à la circulation en toute sécurité aussi longtemps que possible.

De moins en moins de ZACA

L'institut Vias a participé avec le CRR et Espaces-Mobilités au projet ZACA («Zones A Concentration d'Accidents»). L'objectif du projet était d'une part, de détecter et analyser 30 points noirs en Région de Bruxelles-capitale (notamment sur base de visites de terrain et analyses de PV d'accidents) et d'autre part, de développer des solutions pour améliorer la sécurité routière et identifier les opportunités d'aménagement à moyen et long terme sous

forme d'esquisses d'aménagement. Les “zones à concentration d'accidents” sont au total 448 en région de Bruxelles-Capitale. Elles représentent 51 kilomètres de voiries, à savoir 2,7% du réseau, mais concentrent pourtant à elles seules un tiers des accidents de circulation. Parmi les 448 Zaca, 30 ont été définies comme prioritaires (dont la moitié sur le territoire de la commune de Bruxelles). 23 de ces voiries sont du ressort de la Région, et parmi ces dernières, 14 sont désormais considérées comme “résolues” et ont déjà fait l'objet d'au moins une intervention. Mais il reste donc encore neuf rues régionales hautement accidentogènes à apaiser. Pour six d'entre elles, des solutions devraient être apportées fin 2021 ou début 2022. C'est notamment le cas du carrefour entre la chaussée de Haecht et l'avenue Jules Bordet (près de l'institut Vias), où il sera question d'une amélioration de la piste cyclable sur la bande des bus, de l'élargissement des îlots et des trottoirs.

Le carrefour de l'avenue Houbba de Strooper et du boulevard de Smet de Nayer (à Laeken) sera également adapté, tout comme les trottoirs et l'arrêt. À l'intersection entre la chaussée de Louvain et l'avenue Milcamps à Schaerbeek, les trottoirs seront élargis, et des feux seront placés.



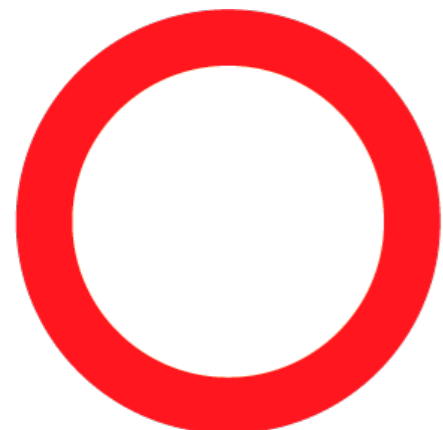
Au croisement du boulevard Léopold II et de la rue de Ribaucourt (Molenbeek), il sera notamment question de déplacer les feux et la piste cyclable. Du côté d'Ixelles, un projet aura lieu au niveau des îlots de l'avenue de la Couronne et du boulevard Général Jacques. Et enfin, au niveau de la place Dailly de Schaerbeek, un travail sera effectué pour les traversées piétonnes et les feux.

Liège va bientôt tester les "rues scolaires"

Le projet de "rues scolaires" fait partie des projets de la Ville de Liège. Une nouveauté qui risque bien de révolutionner la mobilité autour des écoles qui l'adoptent et qui devrait démarrer d'ici quelques semaines (en phase test). Le but est évidemment de favoriser la mobilité douce.

Mais une rue scolaire, c'est quoi ? Concrètement, une rue déclarée "scolaire" est une rue où la circulation des véhicules en tout genre (voitures, camions, bus...) est simplement interdite. Attention, cette interdiction y est toutefois d'application de manière limitée, en matinée et en fin d'après-midi. En effet, il s'agit de coïncider avec les heures de "pointe" scolaires, soit vers 8h-8h30 le matin et vers 15h30-16h l'après-midi, pour la sécurité et la qualité de l'air.

Si le principe est acquis, il doit toutefois encore être "éprouvé". En effet, même si la circulation n'est coupée que temporairement,



rue scolaire

il faudra trouver une déviation pertinente pour tous les véhicules qui convergent près de l'école, faire en sorte que les riverains ne soient pas impactés ou trouver des déviations éventuelles pour des lignes de bus.

Malgré toutes ces contraintes, plusieurs écoles seraient déjà candidates à Liège et leur dossier est en cours d'analyse.

France: plus de barrières aux péages ?

Les barrières aux péages français vont-elles bientôt disparaître ? En tout cas, plusieurs projets évoquent cette possibilité. Le mouvement avait déjà été amorcé il y a quelques années avec le système des badges (télépéage), qui permet à leur détenteur de franchir le péage sans marquer un temps d'arrêt, mais ce passage ne peut se faire qu'à vitesse réduite (maximum 30 km/h) et cela n'empêche pas la création de bouchons lors des jours de forte affluence. C'est pourquoi les sociétés qui gèrent le réseau autoroutier planchent sur un système de péage « flux libre », à savoir sans arrêt ni ralentissement. En 2022, la première autoroute en flux libre de France devrait être l'A79, dans le centre de la France. Il n'y aura pas de barrières de péage mais six portiques dotés de caméras de reconnaissance des plaques qui s'égrèneront le long du parcours. Toutes les nouvelles autoroutes seront équipées dès le départ d'un système de péage en flux libre. Cela devrait par exemple être le cas de la future autoroute Castres-Toulouse. A l'automne, on s'attend aussi à ce que le gouvernement français donne son feu vert pour la mise en flux libre de l'autoroute Paris-Caen. Celle-ci n'a pas été choisie par hasard. Dès le retour des beaux jours, elle est très souvent embouteillée le week-end par de nombreux Parisiens se rendant sur les côtes normandes. Ce sera la première autoroute française existante à changer de statut.

Les systèmes mis en place reposent tous sur des capteurs et sur la lecture automatique des plaques d'immatriculation par des caméras intelligentes. Plus besoin de ralentir: les voitures sont identifiées dès qu'elles passent sous le portique. Plusieurs modes de paiement sont proposés dont le télépéage et même l'argent liquide via des

bornes de paiement situées sur un parking à proximité.

Le péage sans barrière présente de nombreux avantages. Il améliore la fluidité du trafic et contribue à assurer une plus grande sécurité. Les remontées de files provoquées par les péages peuvent surprendre des automobilistes et entraîner des accidents. Au niveau environnemental, le bilan est aussi positif. En supprimant l'arrêt et le redémarrage des véhicules aux barrières, le dispositif contribue à diminuer significativement les émissions de CO2. Mais il y a aussi des inconvénients. Le coût du déploiement, tout d'abord, qui comprend la destruction des barrières de péage existantes. Il serait évidemment trop dangereux de laisser passer les automobilistes à pleine vitesse entre les îlots de béton. Selon certaines estimations, généraliser le paiement sans barrière sur le réseau autoroutier français coûterait

plus d'un milliard d'euros. Mais la principale crainte, c'est la hausse de la fraude. A partir du moment où l'automobiliste n'est plus obligé de payer sur le moment même, celle-ci pourrait exploser. Les craintes portent surtout sur les automobilistes et chauffeurs de poids lourds étrangers, plus difficiles



à identifier et à poursuivre en cas de non-paiement. Il faut pouvoir accéder aux bases de données des plaques d'immatriculation de chaque pays...

Moins de tués mais plus d'accidents sur les 6 premiers mois de 2021

Selon le baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias paru en août, le nombre de tués sur les routes a légèrement baissé au cours du premier semestre de 2021 par rapport à la même période en 2020 (3 tués en moins). La Wallonie a toutefois mieux tiré son épingle du jeu que la Flandre: le nombre de tués y a baissé de 20% atteignant un seuil historiquement bas. En Flandre, ce nombre a grimpé de 24%. Le nombre d'accidents avec tués ou blessés est, lui, en hausse: +12%. Il est toutefois difficile de comparer les 1ers semestres de 2020 et 2021 vu les restrictions de déplacements plus strictes l'an dernier. Phénomène pré-occupant: la hausse importante du nombre d'accidents avec un cyclomoteur: +39% !

Le nombre de tués a baissé sur les routes belges au cours des 6 premiers mois de

l'année: -2% par rapport à 2020 (soit 183 tués au lieu de 186). Les tendances sont toutefois diamétralement opposées entre la Flandre et la Wallonie: diminution de 20% en Wallonie et hausse de 24% en Flandre. En revanche, le nombre d'accidents est en hausse (de 13.890 à 15.518, soit + 12%), ainsi que le nombre de blessés (de 16.908 à 18.758, soit + 11%).

Si toutes les provinces wallonnes sont concernées par la baisse du nombre de tués, c'est dans la province de Hainaut qu'elle est la plus importante (de 32 à 23 tués). Sur les 5 provinces wallonnes, 3 atteignent un niveau historiquement bas: le Brabant wallon, le Hainaut et Namur. Le nombre d'accidents est, quant à lui, en hausse dans toute la Wallonie sauf dans le Brabant wallon (-0,7%).

Cette année, le mois de juin était synonyme d'allègement des mesures avec, notamment, la réouverture du secteur Horeca. Cet adoucissement a eu des répercussions sur la sécurité routière puisqu'on a recensé 4 tués supplémentaires en Wallonie et... 14 en Flandre par rapport à la même période en 2020, essentiellement des automobilistes.

Au niveau national, le nombre de tués a augmenté le plus dans les accidents impliquant une camionnette (de 16 à 25 tués). On retrouve aussi cette tendance en Wallonie où le nombre de tués est en baisse pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les accidents avec une camionnette (de 4 à 9 tués). La baisse la plus significative concerne les occupants de voiture: de 54 à 42 tués. Tendance totalement inverse en Flandre où le nombre de tués est en hausse pour toutes les catégories d'usagers, sauf chez les motards (de 14 à 13 tués).

Entre 2011 et 2020, le nombre d'accidents impliquant un conducteur de cyclomoteur avait baissé de 55%. De manière assez surprenante, ce nombre est reparti à la hausse au cours des 6 premiers mois de l'année: +39%. Avec 1602 accidents, il faut remonter à 2016 pour trouver un chiffre aussi élevé. C'est, de loin, la catégorie d'usagers pour laquelle le nombre d'accidents a le plus augmenté. Et cette augmentation n'est pas liée au succès des «speed pedelecs»:

sur les 1517 victimes, seuls 123 (soit 8%) en utilisaient un. De plus en plus de personnes semblent se tourner vers ce mode de transport, en particulier dans les grandes villes, ce qui pourrait expliquer la hausse du nombre d'accidents.

En Wallonie, on observe une hausse du nombre d'accidents pour toutes les catégories d'usagers, sauf chez les cyclistes (-7%).

Les trottinettes avec selle illégales

Depuis quelque temps, on voit de plus en plus de trottinettes électriques munie d'une selle. Une recherche rapide sur Internet montre d'ailleurs que de nombreux sites en proposent. Mais il y a un hic: elles sont totalement interdites sur la voie publique et en utiliser une vous expose à une amende, voire à la confiscation du véhicule. En effet, selon un règlement européen, il les trottinettes électriques avec un siège à plus de 54 cm du sol sont interdites. Cette interdiction peut se comprendre car il n'y a pas vraiment de différence entre cet engin et un cyclomoteur de classe A. Pourtant, ceux qui achètent une trottinette électrique avec siège sont libérés de deux obligations incombant aux propriétaires de cyclomoteurs de classe A : l'immatriculation du véhicule et le port du casque.





Chemin de l'école: les conseils pratiques

Même au cours de l'année atypique 2020, 1510 enfants ont été blessés dans un accident de la circulation sur le chemin de l'école, ce qui représente près de 12 victimes par jour d'école. Malgré tout, cela reste important de stimuler les enfants à aller seuls à l'école.

Vigilance accrue pour les usagers vulnérables

A chaque début d'année scolaire, l'institut Vias rappelle l'importance de se montrer extrêmement attentif à tous les usagers faibles. Cela vaut certainement pour le trafic motorisé juste avant et juste après les heures d'école. Il convient de redoubler de



prudence aux abords des établissements scolaires. Le respect des limitations de vitesse est particulièrement important: les zones 30 ne sont pas conçues pour embêter les automobilistes mais pour améliorer la sécurité de tous les usagers. Respectez également les règles de priorité en vigueur à hauteur des passages pour piétons.

À partir de quel âge les enfants peuvent-ils aller à l'école en toute autonomie ?

Les parents se demandent souvent à partir de quel âge leur enfant peut se rendre seul à l'école pour la première fois. Ça dépend d'un tas de facteurs, comme l'itinéraire qu'il doit emprunter, l'intensité du trafic, la maturité de l'enfant, son expérience dans la circulation, etc. Des études montrent qu'avant l'âge de 8-9 ans, les enfants ne sont pas en mesure de maîtriser toutes les situations de trafic. Il vaut dès lors mieux ne pas surestimer les capacités de votre enfant. Il importe donc que vous étudiez correctement l'itinéraire menant jusqu'à l'école et que vous vous exerciez comme il faut avant de laisser votre enfant prendre la route seul. Le meilleur chemin n'est pas toujours l'itinéraire le plus court.

Il est toutefois primordial que vous laissiez tôt ou tard votre enfant se rendre à l'école en toute autonomie. Non seulement continuer de déposer ses enfants en voiture ne permet pas à vos enfants d'apprendre à se déplacer seuls dans la circulation mais cela accroît aussi les conflits potentiels aux abords des écoles entre le trafic motorisé et les usagers vulnérables.

Chaque jour, 12 enfants impliqués dans un accident sur le chemin de l'école

En raison de la crise sanitaire, 2020 était une année particulière. Durant plusieurs mois, les écoles ont fermé partiellement ou totalement et les vacances d'automne ont été prolongées d'une semaine. Pourtant, 1510 enfants ont été blessés dans un accident de la route sur le chemin de l'école ou de la maison, c'est une moyenne de 12 accidentés par jour, soit autant par jour d'école que les années précédentes.

Le risque croît plus tôt chez garçons

Le risque d'accident augmente de 67% chez les garçons entre l'âge de 10 et de 11 ans. Chez les filles, nous enregistrons cette évo-

lution 1 an plus tard où le risque d'accident augmente de 71% entre l'âge de 11 et de 12 ans.

Vers l'âge de 11-12 ans beaucoup d'enfants commencent à se rendre à l'école en toute autonomie. Cela vaut surtout pour les jeunes Flamands car en Wallonie, les enfants sont beaucoup moins nombreux à aller à l'école à vélo.

A 16 ans, nous notons une seconde augmentation du risque d'accident aussi bien chez les garçons que chez les filles. Entre 15 et 16 ans, les enfants scolarisés courent en moyenne 52% plus de risques d'être blessés dans un accident. C'est souvent à 16 ans que les jeunes commencent à se déplacer avec d'autres modes de transport, tel le cyclomoteur.

En raison de la puberté, les jeunes de cet âge sont plus susceptibles d'adopter un comportement à risque, y compris vis-à-vis des autres usagers de la route. En tant que parent, il est important d'en informer votre enfant et d'en discuter avec lui. Faites-lui comprendre que vous attendez également de lui qu'il soit respectueux du code de la route.

À vélo en Flandre, à pied à Bruxelles et à pied et en voiture en Wallonie

L'année passée en Flandre, 56% de l'ensemble des victimes étaient à vélo sur le chemin de l'école. A Bruxelles, 59% des victimes se déplaçaient à pied, en Wallonie 37% à pied et 33% en voiture.

Si nous prenons toutes les catégories d'âge ensemble, le risque est le plus élevé chez les garçons de 17 ans. A cet âge, nous comptons 198 victimes par 100.000 habitants, soit deux fois autant qu'à l'âge de 12 ans et presque 5 fois autant qu'à l'âge de 10 ans.

Stef WILLEMS

Conseils pratiques pour les parents

3 conseils si votre enfant se rend à l'école à pied

1. Effectuez le trajet avec lui avant de le laisser se débrouiller seul. Montrez-lui tous les endroits qui peuvent présenter un danger : entrées et sorties de parkings et de garages, etc.
2. Partez bien à temps, afin qu'il ne doive courir à aucun moment.
3. Montrez-lui comment traverser correctement et calmement et expliquez-lui qu'il doit toujours établir un contact visuel avec les conducteurs avant de traverser sur un passage pour piétons.

3 conseils si votre enfant se rend à l'école à vélo

1. Exercez-vous plusieurs fois à faire le trajet de l'école.
2. Ayez confiance en votre enfant, mais laissez-le se rendre à l'école à vélo uniquement s'il se sent prêt. Peut-il lever le bras tout en gardant son équilibre ?
3. Veillez à ce qu'il soit bien visible et faites-lui porter un casque vélo.

3 conseils si vous emmenez votre enfant à l'école en voiture

1. Si votre enfant mesure moins d'1m35, transportez-le toujours dans un siège-auto adapté.
2. Partez bien à temps de la maison pour éviter de devoir vous dépêcher en cours de route.
3. Ne vous arrêtez pas devant l'entrée de l'école. C'est plus prudent pour tout le monde si vous garez votre véhicule un peu plus loin et que vous faites un petit bout de chemin à pied. Une voiture mal stationnée peut gêner la vue d'un enfant qui traverse et le rendre invisible aux yeux des autres usagers.

3 conseils pour les parents d'adolescents

1. Beaucoup de jeunes portent un casque pour écouter de la musique, ce qui ne leur permet pas de percevoir correctement les bruits environnants. Conseillez-leur d'éteindre temporairement leur musique ou de redoubler de prudence lorsqu'ils traversent la route.
2. Votre ado souhaite un cyclomoteur ? Expliquez-lui qu'une vitesse plus élevée accroît le risque d'accident et qu'il est essentiel d'être attentif à 100% pendant la conduite et de respecter les règles de circulation.
3. Insistez pour qu'ils partent à l'heure le matin à l'école. En quittant le domicile trop tard, il est possible qu'ils prennent des risques et se mettent en danger.



1 accident sur 3 dans notre pays implique un récidiviste

Les conducteurs qui ne respectent pas le code de la route se comportent de manière dangereuse au volant. On pourrait supposer que ces contrevenants sont également plus souvent impliqués dans des accidents de la route que les autres conducteurs en raison de leur comportement dangereux. Cette hypothèse a fait l'objet d'une nouvelle étude de la part de l'institut Vias : dans quelle mesure les récidivistes au volant sont-ils plus impliqués dans les accidents de la route que les autres conducteurs ? Voici le résumé de cette étude...

Les infractions routières les plus courantes sont les excès de vitesse (4.041.970), l'utilisation d'un GSM au volant (105.207), le non-port de la ceinture de sécurité ou l'utilisation inadéquate de sièges pour enfants (52.602) et la conduite sous l'influence de l'alcool. Au cours des dernières années, le nombre de cas de conduite sous l'influence de drogues a également augmenté. Ces chiffres concernent l'ensemble des conducteurs sur les routes belges. Le groupe des conducteurs qui commettent régulièrement des infractions graves, ceux qu'on appelle les « récidivistes au volant », commettent essentiellement les infractions suivantes : excès de vitesse (19 %), conduite sous



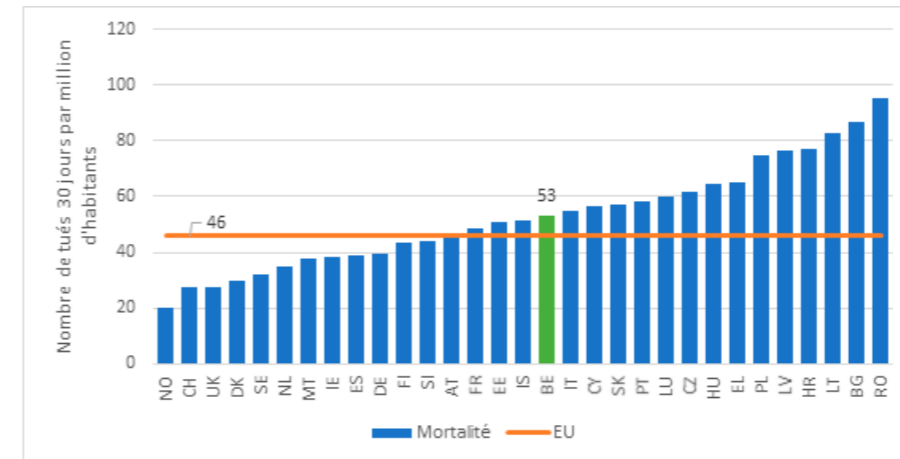
«Les excès de vitesse, principales infractions des récidivistes»

l'influence de l'alcool (10 %), conduite sans permis de conduire (8 %) et conduite sans certificat de contrôle technique valide (8 %).

Toutefois, les accidents de la route, en particulier les accidents ayant induit des blessures (accidents corporels), ne sont pas fréquents. En 2019, 57 véhicules assurés ont été tenus responsables d'un accident de la route pour 1000 véhicules assurés (responsabilité civile), soit une fréquence de sinistre de 5,7 %. Il se peut que plusieurs véhicules

soient tenus responsables. Le nombre ne correspond donc pas à 100 % au nombre d'accidents de la route. Il s'agit d'accidents corporels et d'accidents avec seulement des dommages matériels ainsi que d'accidents dans lesquels aucune tierce partie n'a été impliquée.

Au cours des dernières années (2009-2018), le nombre d'accidents corporels en Belgique a diminué de près d'un quart (23,8 %) et le nombre de victimes de la route de



Nombre de tués 30 jours par million d'habitants, pays de l'UE + AELE + Royaume-Uni en 2018 (2015 pour LT, SK; 2016 pour IE; 2017 pour NO, PL, PT). Sources : CARE & Eurostat ; Infographie : Institut Vias.

20,2 %. Néanmoins, la Belgique enregistre des résultats inférieurs à la moyenne européenne dans le domaine de la sécurité routière. Il en ressort que, hormis le Luxembourg, tous nos pays voisins obtiennent de meilleurs résultats que la Belgique.

Les quatre principaux facteurs de risque d'accidents de la route en Europe et en Belgique sont la conduite sous influence (alcool ou drogue), les excès de vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité et la distraction au volant. Toutefois, la cause de l'accident implique souvent une combinaison de ces facteurs et d'autres.

Résultats de l'étude

Données MONITOR

Les données de MONITOR ont été collectées dans le cadre d'une vaste étude sur les modèles en matière de mobilité et de sécurité routière en Belgique, une collaboration entre le Service public fédéral Mobilité et Transports et l'institut Vias. Un échantillon aléatoire stratifié a été pris en tenant compte de l'âge, du niveau d'éducation, du genre et de la région. Les données MONITOR utilisées incluent 8632 personnes interrogées âgées d'au moins 18 ans.

La relation entre le fait d'être un contrevenant routier et l'implication dans un accident a été examinée. La définition d'un récidiviste dans les données MONITOR est une personne qui a commis au moins deux infractions routières au cours des douze derniers mois. La définition juridique d'un

récidiviste est une personne qui a commis au moins deux infractions routières et qui a été sanctionnée au cours d'une période de trois ans. Puisque la portée des données MONITOR n'est que d'un an pour les infractions routières, la relation entre le fait d'avoir commis au moins une infraction routière au cours des douze derniers mois et le fait d'avoir eu un accident a également été examinée.

De ces données, il en ressort une association significative entre le fait d'être un contrevenant routier et l'implication dans un accident de la route. Les personnes interrogées ayant commis au moins une infraction routière constatée au cours des douze derniers mois sont donc plus susceptibles d'être impliquées dans un accident que les personnes interrogées n'ayant commis aucune infraction routière. Dans le groupe des

personnes interrogées qui sont des contrevenants routiers, la proportion de personnes interrogées impliquées dans au moins un accident est plus élevée que dans le groupe des personnes interrogées qui ne sont pas des contrevenants routiers.

Données Recidacc

Les données Recidacc sont celles collectées dans le cadre de cette étude au moyen d'un questionnaire spécifique. Les questions ont été posées à 15.000 personnes en janvier et février 2021. Un grand nombre de personnes interrogées ont été choisies de façon à ce qu'il y ait suffisamment de personnes interrogées qui aient à la fois commis des infractions routières et été impliqués dans au moins un accident. Dans cette étude, il a été décidé d'interroger à propos des infractions routières constatées pour lesquelles une amende a été payée ou pour lesquelles la personne interrogée a été condamnée par le juge de police, au lieu de toutes les infractions routières.

La corrélation entre le nombre d'infractions routières constatées et le nombre d'accidents sur la période 2014-2019 est de 0,45. Il y a donc une corrélation modérée et significative entre ces deux variables : plus il y a d'infractions routières, plus il y a d'accidents. Cette corrélation significative a également été examinée et trouvée pour chacune des trois régions. En région de Bruxelles-Capitale, la corrélation est de 0,37, en Flandre de 0,50 et en Wallonie de 0,37. Ces chiffres sont supérieurs à la corrélation moyenne de 0,18 trouvée dans une méta-analyse récente.



Conclusion

L'objectif de cette enquête était d'étudier la relation entre la récidive au volant et les accidents de la route en Belgique. Il a été tenu compte de la participation des multi-récidivistes dans l'insécurité routière d'une part; de la relation statistique entre la récidive et les accidents de la route d'autre part. Les résultats concordent avec les constatations internationales selon lesquelles les récidivistes sont plus souvent impliqués dans des accidents de la route que les non-récidivistes. Il est important de noter que cette relation s'applique au niveau du groupe : un groupe de récidivistes au volant sera plus souvent impliqué dans un accident de la route qu'un groupe de non-récidivistes. On ne peut donc pas affirmer que chaque récidiviste sera plus souvent impliqué dans un accident.

La première question de cette étude est «**Quelle est la proportion de récidivistes au volant impliqués dans l'insécurité routière en Belgique?**». Il ressort des résultats de cette étude qu'au sein du groupe de conducteurs impliqués dans au moins un accident au cours de la période 2014-2019, 34,9 % (environ un tiers) des conducteurs étaient des récidivistes contre 65,1 % (environ les deux tiers) qui ne l'étaient pas.

«**Quelle est la relation statistique entre la récidive et l'implication dans un accident de la route en Belgique?**», telle est la deuxième question de recherche de cette étude. Une fois de plus, conformément à la littérature existante, une relation statistique a été établie entre la récidive et les accidents de la route. Sur la base des données MONITOR et des données Recidacc, une corrélation a été trouvée entre le nombre d'infractions routières et le nombre d'accidents de la route. En d'autres termes, plus d'infractions routières sont commises, plus on dénombre d'accidents. Cette corrélation significative a été confirmée pour chacune des trois régions.

De plus, la relation entre le fait d'être récidiviste et le fait d'avoir au moins un accident est importante. Dans le groupe des conducteurs récidivistes, le groupe des conducteurs impliqués dans au moins un accident

est beaucoup plus important que dans le groupe des non-récidivistes. L'association significative entre la récidive et l'implication dans des accidents a été observée pour toutes les régions, pour les hommes et les femmes, pour toutes les catégories d'âge (18-34 ans, 35-49 ans, 50-64 ans et de 65 ans et plus) et pour les conducteurs professionnels et non professionnels. Les mêmes tendances entre la récidive et l'implication dans un accident ont été observées à la fois pour la période 2014-2019, ainsi que pour la période 2019, et ce également dans toutes les catégories susmentionnées.

La troisième question de recherche est la suivante : «**S'il existe une relation statistique entre la récidive et l'implication dans des accidents de la route, est-elle maintenue si l'on tient compte des différences de genre, d'âge, de statut socio-économique (SSE) et de kilométrage?**». On peut déduire de la modélisation que la récidive a encore un effet significatif sur l'implication dans des accidents, compte tenu des différences de genre, d'âge et de kilométrage. En tenant compte du genre, de l'âge et du kilométrage, les récidivistes sont plus susceptibles d'avoir au moins un accident que les non-récidivistes. De plus, les hommes ont plus de risques d'avoir un accident que les femmes et le risque d'accident diminue avec l'âge.



«Les hommes ont plus de risques d'avoir un accident que les femmes»

Le statut socio-économique semble n'avoir aucun effet sur la probabilité d'accident. Enfin, les personnes interrogées qui parcourent plus de kilomètres par année courent un plus grand risque d'accident que les personnes interrogées qui parcourent moins de kilomètres par année.

Les résultats de cette étude correspondent largement à la littérature existante. Les hommes ont une plus forte probabilité d'accident que les femmes, même en tenant compte du nombre kilomètres parcourus annuellement. Le fait que les jeunes conducteurs aient une plus grande probabilité d'accident que les autres catégories d'âge et que le risque d'accident diminue à mesure que l'âge augmente, en tenant compte des différences de kilométrage, est également conforme à la littérature existante. Enfin, aucun effet du statut socio-économique n'a été observé sur l'implication dans des accidents dans le cadre de cette recherche. En général, cette étude confirme en Belgique ce qui a déjà été constaté par des chercheurs dans d'autres pays.

Deux explications sont possibles concernant la relation entre la récidive au volant et les accidents de la route. Une première explication est que « les personnes interrogées conduisent comme elles vivent ». Les personnes dont la conduite est dangereuse commettent de nombreuses in-

fractions routières et on suppose qu'elles ont des caractéristiques similaires à celles des conducteurs impliqués dans des accidents de la route. La question de savoir si une conduite dangereuse entraîne ou non un accident dans une situation spécifique dépend de facteurs contextuels. Une deuxième explication est possible : la conduite nécessite beaucoup de traitements cognitifs d'informations et d'attention aux différents éléments de la circulation. Une conduite dangereuse surcharge le traitement cognitif d'informations. Le conducteur a donc un plus grand risque de commettre des erreurs et donc de causer un accident.

La présente étude connaît certaines limites. Bien qu'il ait été démontré que les accidents antérieurs sont un indicateur important d'accidents futurs et que certains auteurs soutiennent même que l'effet des accidents antérieurs sur la probabilité d'accident est plus important que l'effet des infractions routières antérieures sur la probabilité d'accident, les accidents antérieurs n'ont pas été inclus dans cette étude comme indicateur de la probabilité d'accident. Cela est dû à certaines différences entre les variables d'accident pour les périodes de six ans et d'un an, et au fait que le sujet principal de cette étude concernait la relation avec la récidive.

Une deuxième limite est que les méthodes visant à accroître la validité des résultats autodéclarés n'ont pas toutes été appliquées. Ainsi, la tendance à la désirabilité sociale n'a pas été mesurée et les données autodéclarées n'ont pas été comparées aux données administratives. Malgré tout, il n'y a aucune raison de penser que les personnes interrogées ont répondu d'une façon socialement souhaitable. Cela s'explique par le fait qu'un nombre assez important de personnes interrogées, par exemple, ont admis avoir commis au moins une infraction routière constatée au cours de la période 2014-2019 (39,0 %, non pondéré). Comme nous l'avons mentionné dans l'introduction, il se peut que les réponses des personnes interrogées ne soient pas tout à fait conformes à la réalité. Des problèmes de mémoire peuvent en effet troubler le souvenir du nombre total d'infractions et d'accidents sur une période plus longue. La

période moyenne au cours de laquelle des études ont examiné la corrélation entre le nombre d'infractions routières et le nombre d'accidents est de 3,23 ans. La période utilisée dans cette étude, à savoir six années, peut donc paraître (trop) longue. L'impact de cette réflexion ne semble pas avoir d'effet significatif sur les résultats de cette étude car les analyses ont été effectuées sur une période plus courte et plus longue où le même schéma de résultats a été trouvé.

Recommandations pour la recherche future

La recherche future en Belgique pourrait se pencher sur le rôle de la récidive sur les accidents par le biais d'une analyse basée sur des données officielles en matière d'infractions routières et d'accidents de la route, ce qui apporterait une perspective supplémentaire sur la relation entre récidive et accidents en Belgique. Ensuite, il serait intéressant d'intégrer les accidents antérieurs dans un modèle unique qui tient compte du rôle des accidents antérieurs, de la récidive, du genre, de l'âge, du statut socio-économique et du kilométrage sur la probabilité d'accident. Enfin, dans le cadre d'une recherche sur la relation entre récidive et accidents, il serait pertinent de faire une distinction entre les accidents dans lesquels le conducteur est en tort et les accidents dans lesquels le conducteur ne l'est pas.

Recommandations stratégiques

Cette étude indique qu'en Belgique également, les multirécidivistes sont plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents que les conducteurs qui respectent le code de la route. Ces accidents peuvent toucher des conducteurs innocents. À cette fin, il est important sur le plan social que les récidivistes au volant soient identifiés dans les temps, qu'ils fassent l'objet d'une sanction appropriée, visant à prévenir la récidive, et que des mesures soient prises pour réduire la récidive ultérieurement. Par exemple, l'installation d'un éthylotest antidémarrage peut réduire le risque de récidive jusqu'à 75 % par rapport aux conducteurs



«Il serait intéressant d'intégrer les accidents antérieurs dans un modèle unique».

qui n'en sont pas équipés. Des mesures éducatives pourraient également être envisagées. Par exemple, une étude récente indique que la récidive peut être réduite de 41 % si les conducteurs font l'objet d'une mesure éducative au lieu d'une sanction classique (amende et interdiction de conduire) quand ils sont pris pour avoir conduit sous l'influence de l'alcool. Ces effets sont même renforcés pour les conducteurs sans antécédent pénal et les conductrices. Il est donc nécessaire d'infliger une sanction appropriée pour les infractions routières, compte tenu de la nature des faits, des antécédents pénaux et du profil du conducteur.

En ce qui concerne les antécédents pénaux, la gestion des antécédents (c'est-à-dire un aperçu de toutes les infractions (routières) commises par une personne) est cruciale. En Belgique, il est possible de suivre les infractions routières à l'aide de la base de données MaCH au niveau national des parquets dans les arrondissements judiciaires. Cela vaut en particulier pour les règlements à l'amiable et les condamnations prononcées par le juge de police. Depuis 2018, il est également possible d'y consulter les perceptions immédiates. Nul besoin de développer qu'une bonne gestion des antécédents est la base d'un suivi approprié des récidivistes au volant. Il convient de les identifier en temps utile, mais aussi de les sanctionner dans le but de limiter la récidive future à un minimum absolu afin de réduire leur proportion d'accidents et dès lors, d'améliorer la sécurité routière.

Ricardo Nieuwkamp
Christophe Vermeulen
Naomi Wardenier

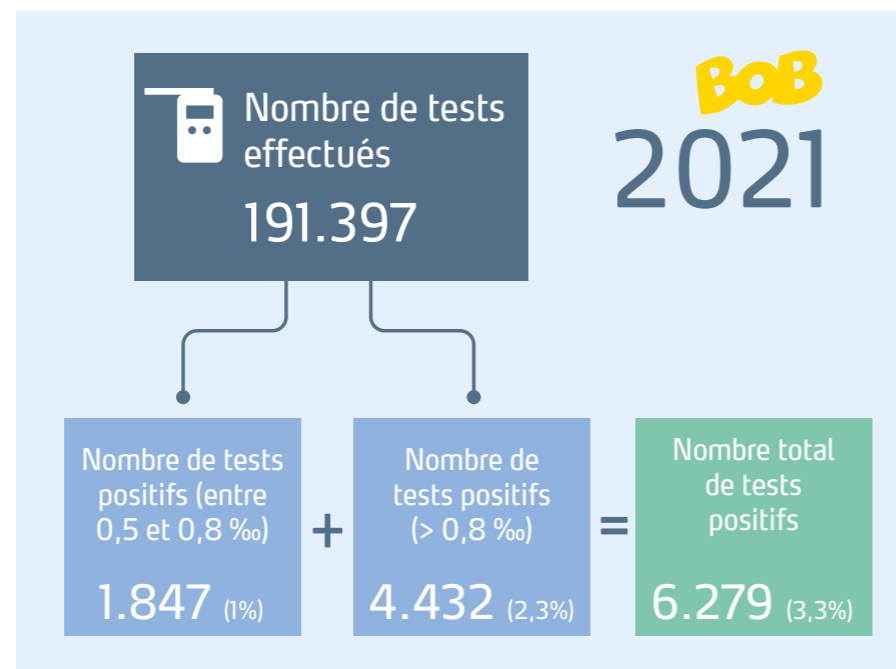


Au cours des 12 semaines de la campagne Bob d'été, la Police Fédérale et les zones de Police Locale ont soumis près de 200.000 conducteurs à un contrôle alcool. Ce test s'est avéré négatif pour 96,7% d'entre eux, ce qui montre que l'immense majorité des conducteurs a compris le message de la campagne. Celle-ci avait été lancée début juin par l'institut Vias et ses partenaires à l'occasion du début de l'Euro de foot et de la réouverture du secteur Horeca.

3,3% des conducteurs positifs

La Police Fédérale et les zones de Police Locale ont contrôlé plus de 191.000 conducteurs au cours des 8 semaines de la campagne Bob. Cela représente plus de 2270 contrôles par jour. Cela n'a pas de sens de comparer ce chiffre avec celui des autres années étant donné que la période, la durée et le contexte sont différents.

Sur 191.397 tests effectués, seuls 6279 conducteurs, soit 3,3 % de l'ensemble des conducteurs, ont été positifs. La grande majorité de ces conducteurs avaient un taux d'alcool supérieur à 0,8 %.

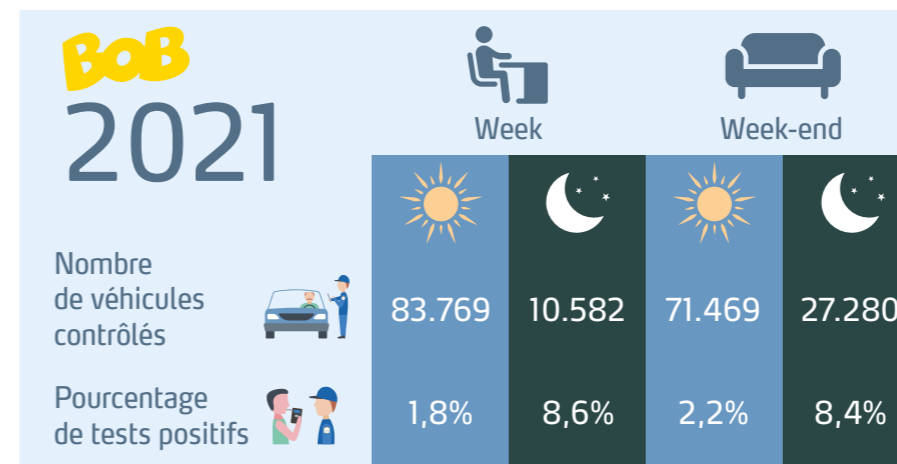


Trop de conducteurs sous l'influence de l'alcool la nuit

Le pourcentage de conducteurs positifs était quasi similaire les nuits de semaine (8,6%) que les nuits de week-end (8,4%). Au total, 3215 conducteurs ont été pris avec une alcoolémie trop élevée la nuit. Cela représente une moyenne de 38 conducteurs

pour chaque nuit de la campagne Bob !

La journée, le pourcentage de conducteurs positifs est nettement moins élevé: 1,8% en semaine; 2,2% le week-end. Néanmoins, le trafic est beaucoup plus dense la journée et le risque de croiser un conducteur sous l'influence de l'alcool est donc plus élevé, d'où la nécessité de faire des contrôles aussi durant cette période.



Conclusion

Dans des circonstances difficiles étant donné l'allègement des mesures sanitaires et la tenue d'événements de masse comme l'Euro de foot, la Police Fédérale et les zones de Police Locale ont contrôlés près de 200.000 conducteurs au cours de cette campagne Bob d'été 2021. Même si le pourcentage de conducteurs positifs tourne «seulement» autour de 3%, ces contrôles restent indispensables. En effet, malgré les restrictions de déplacement, les couvre-feux et le trafic moins dense, près de 3000 accidents ont impliqué un conducteur sous l'influence de l'alcool l'an dernier, soit plus de 8 par jour !

L'ensemble des résultats de la campagne BOB été est disponible sur le site internet de la Police Fédérale: www.verkeersstatistiek.federalepolitie.be/statistiques_circulation.

La prochaine campagne Bob débutera le 3 décembre prochain.

Benoit GODART





Il y a 25 ans entrain en vigueur la règle imposant aux conducteurs de céder la priorité aux piétons qui s'engagent sur un passage ou sont sur le point de s'y engager. Une nouvelle enquête de l'institut Vias montre que cette règle est aujourd'hui bien perçue: 7 Belges sur 10 estiment qu'elle améliore la sécurité routière. 2 conducteurs sur 3 font un petit signe aux piétons lorsqu'ils leur cèdent la priorité, ce qui permet à ceux-ci d'être certains d'avoir été vus. C'est d'autant plus important que la proportion d'accidents impliquant un piéton sur un passage a augmenté l'an dernier. Le partage de la route est l'un des thèmes sur lesquels les citoyens peuvent donner leur avis en répondant notamment à un questionnaire sur www.all-for-zero.be, en prélude des Etats Généraux de la Sécurité Routière.

6 piétons sur 10 (57%) impliqués dans un accident lors de la traversée de la chaussée le sont alors qu'ils se trouvent sur un passage non protégé par des feux. Ce pourcentage est en hausse par rapport à 2019 (50%).

Pourtant, depuis 1996, le code de la route impose aux automobilistes de céder la priorité aux piétons engagés sur un passage ou

sur le point de s'y engager. A l'occasion du 25e anniversaire de cette règle, l'institut Vias a sondé un échantillon représentatif de la population afin de savoir comment piétons et automobilistes la perçoivent et si elle est bien appliquée dans la pratique.

Des signes de courtoisie répandus de part et d'autre

Point positif de cette enquête: les gestes de

courtoisie sont monnaie courante, tant de la part des conducteurs que des piétons. Ainsi, une grande majorité des piétons n'hésitent pas à remercier les automobilistes qui leur cèdent le passage: plus de 3 piétons sur 4 (77%) leur font un signe de la main ou du pouce et plus d'1 piéton sur 3 (37%) de la tête. Bien entendu, ce geste n'est pas obligatoire. Mais il contribue à améliorer les relations entre piétons et automobilistes et dans la circulation, la courtoisie est souvent contagieuse.



L'affiche de 1996



Idem pour les automobilistes: près de 6 sur 10 (57%) n'hésitent pas à faire un signe de la main aux piétons pour leur faire comprendre qu'ils peuvent traverser en sécurité et près de 3 automobilistes sur 10 (28%) établissent un contact visuel et font un signe de la tête. Un tel geste est particulièrement important car cela permet aux piétons d'être certains d'avoir été vus et de traverser en sécurité.

96% des conducteurs s'arrêtent toujours ou la plupart du temps

Un peu plus de la moitié des automobilistes (54%) s'arrêtent toujours à l'approche d'un passage sur lequel un piéton est sur le point de s'engager et 42% s'arrêtent «la plupart du temps». Bref, la règle est généralement bien respectée, même si un automobiliste qui «oublie» de s'arrêter 1 ou 2 fois sur 10 met quand même souvent les piétons en danger étant donné le nombre élevé de traversées piétonnes en agglomération.

A noter que les jeunes conducteurs sont plus réticents à se conformer à cette règle: seuls 38% des moins de 35 ans s'arrêtent tout le temps (contre 67% pour les plus de 55 ans).

Le fait que certains conducteurs ne s'arrêtent pas systématiquement est confirmé par les piétons: plus d'1 sur 4 (27%) doit attendre

qu'au moins 3 ou 4 voitures passent avant qu'un conducteur ne s'arrête pour les laisser passer. Un peu moins d'1 piéton sur 10 (9%) doit carrément forcer le passage pour pouvoir traverser (13% à Bruxelles). Bref, il est indispensable de rappeler régulièrement le bien-fondé de cette règle, d'autant qu'elle bénéficie d'une perception positive. En effet, 7 usagers de la route sur 10 estiment qu'elle améliore la sécurité routière.

Connaissance relativement bonne du code de la route

8 conducteurs sur 10 (84%) savent qu'il faut céder la priorité aux piétons qui sont

sur le passage, mais également à ceux qui sont sur le point de s'y engager. La règle est donc globalement bien connue de la part des usagers de la route. En revanche, près d'1 conducteur sur 3 (31%) ignore que les conducteurs ne peuvent s'approcher d'un passage qu'«à allure modérée». Cela leur permet pourtant de réagir à temps lorsqu'un piéton traverse de manière inopinée.

Les piétons ne peuvent pas non plus s'engager sur un passage sans crier gare. Ils doivent le faire «avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent». Près d'1 usager sur 4 (23%) ignore cette règle, ce qui peut mener à des situations conflictuelles et dangereuses. Certains piétons ont les yeux rivés sur leur GSM et font à peine attention au trafic.

Conclusion

Pour ne pas mettre en danger les piétons qui traversent, il est primordial de respecter les règles de priorité aux abords des passages. Faire preuve de courtoisie et montrer clairement ses intentions contribuent à éviter des malentendus et des accidents. 6 conducteurs sur 10 font un geste de la main et 3 conducteurs sur 10 font un signe de la tête pour montrer aux piétons qu'ils peuvent traverser en sécurité.

Toutes les infos sur l'enquête et le panel de citoyens se trouvent sur le site www.all-for-zero.be.

Benoit GODART



Les Belges champions d'Europe du non-respect du code de la route

Plus de 8 conducteurs belges sur 10 se permettent des écarts vis-à-vis du code de la route, ce qui fait de la Belgique le plus mauvais élève des 11 pays européens étudiés dans le baromètre européen de la Fondation Vinci Autoroutes. Plus de 6 Belges sur 10 ne s'arrêtent pas à un stop ou oublient de ralentir dans une zone de travaux, par exemple, ce qui est nettement plus que la moyenne européenne. Un conducteur belge sur 6 déclare par ailleurs «ne plus être la même personne quand il est au volant», ce qui est aussi le pourcentage le plus élevé en Europe. Un gros travail de sensibilisation est donc nécessaire pour convaincre les conducteurs belges du bien-fondé des règles de circulation et de la nécessité de respecter les autres usagers.



Tous les ans, la Fondation Vinci Autoroutes interroge des conducteurs issus de plusieurs pays européens sur leur comportement. Cette année, l'enquête a été menée auprès d'un échantillon représentatif de la population dans 11 pays européens.

Respecter le code de la route ? Juste pour ne pas avoir d'amendes

84% des conducteurs belges déclarent enfreindre les règles du code de la route. Nulle part en Europe, ce pourcentage n'est plus élevé. 60% d'entre eux justifient ce non-respect par le fait que ces règles ne sont pas cohérentes. C'est également le pourcentage le plus élevé d'Europe. 30% des conducteurs pensent même que certaines règles sont uniquement destinées à donner des sanctions.

Lorsqu'ils respectent les règles, les Belges ne le font pas nécessairement pour se protéger (seulement 23% citent cet argument contre 26% en moyenne en Europe) ou protéger les autres (15% contre 22% en Europe), mais plutôt pour éviter une amende. 1 Belge sur 5 (20%) cite cette raison alors que la moyenne européenne est de 11%. C'est le pourcentage le plus élevé d'Europe. Nulle part ailleurs qu'en Belgique, l'argent

ne constitue une telle source de motivation pour respecter le code de la route.

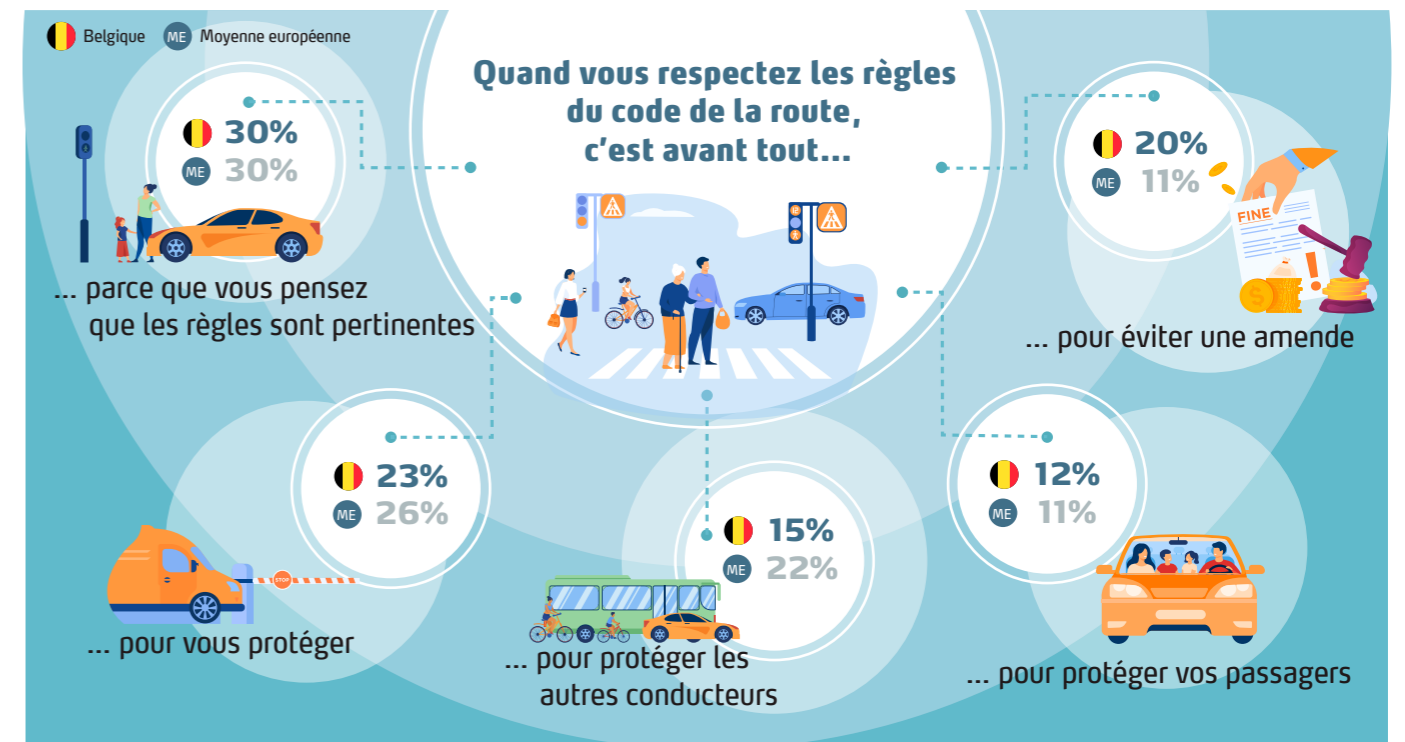
6 conducteurs sur 10 ne marquent pas l'arrêt à un stop

Le fait que nous ne prenions pas les règles de circulation très au sérieux conduit inévitablement à des situations dangereuses dans lesquelles des personnes peuvent être blessées ou tuées. Ainsi plus de 6 conducteurs belges sur 10 (67%) ne marquent pas l'arrêt à un stop (contre 43% en moyenne en Europe) et plus de 2 conducteurs belges sur 3 (67%) disent qu'ils ne ralentissent pas dans une zone de travaux (51% en moyenne en Europe). Là aussi, nous sommes les peu enviables champions européens.

Pour rappel, 23 personnes ont été tuées dans un accident à proximité d'une zone de travaux en 2019, soit le nombre le plus élevé de ces 5 dernières années.

1 Belge sur 2 force le passage

49% des conducteurs avouent passer alors qu'un autre conducteur a la priorité parce qu'il ne souhaite pas attendre, ce qui fait des Belges les plus impatients d'Europe. La



moyenne européenne est de 35%. Près d'1 conducteur belge sur 5 (18%) avoue également ne plus être la même personne quand il est au volant. A nouveau, c'est le pourcentage le plus élevé d'Europe (ex-aequo avec les Anglais).

Conclusion

Le code de la route est un ensemble de règles prises pour que tous les usagers de la route arrivent à destination en toute sécurité. Les conducteurs belges interprètent trop souvent ces règles à leur manière. Pour 1 conducteur sur 5, la principale raison de se conformer au code de la route semble être d'ordre financier. Ils ne veulent surtout pas être mis à l'amende. Nulle part ailleurs en Europe ce pourcentage n'est aussi élevé. Mais pour améliorer la sécurité routière dans notre pays, nous devons rechercher d'autres facteurs de motivation intrinsèques et informer les usagers sur les conséquences possibles d'un comportement au volant incorrect. Aujourd'hui, on ne prend plus la route, on la partage.

Benoit GODART





Quel est votre profil de télétravailleur ?

Aujourd'hui, 41% des Belges font du télétravail dont l'immense majorité deux jours ou plus par semaine. En moyenne, cela leur permet de gagner une heure de trajet par jour. Le 20 septembre à l'occasion de la «Journée Nationale du Télétravail», l'institut Vias et le SPF Mobilité et Transports ont mis en ligne un outil qui permet aux télétravailleurs de dresser leur profil, de se comparer aux autres travailleurs et de découvrir ce qu'ils gagnent en travaillant à la maison.

41% des employés font du télétravail

- 41% des travailleurs belges fait du télétravail occasionnel ou structurel. C'est moins que pendant la crise sanitaire (sept 2020) mais nettement plus qu'avant (2017: 17%; 2019: 22%; janvier 2020: 33% et septembre 2020: 48%)
- 80% des télétravailleurs travaillent au minimum 2 jours par semaine depuis leur domicile, c'est nettement plus qu'avant la crise sanitaire (40%). Les travailleurs sont donc passés d'un télétravail plutôt occasionnel à un télétravail récurrent

Comment le télétravail va-t-il évoluer dans le futur ?

- Près de la moitié des télétravailleurs souhaitent continuer à télétravailler selon le même rythme après la crise sanitaire; 40% souhaitent réduire le nombre de jours télétravaillés.
- La raison principale pour moins télétravailler est le manque de contact social avec les collègues.
- Le défi sera de pouvoir évoluer vers une situation hybride télétravail/bureau

Gagner une heure par jour

- Le télétravail permet à ceux qui en font de gagner en moyenne 33 minutes par trajet, soit un total d'une heure par jour
- Deux tiers des déplacements évités grâce au télétravail se faisaient avant en voiture
- Le télétravail génère également d'autres déplacements. Près de la moitié des télétravailleurs réalisent des déplacements

qui n'auraient pas eu lieu pendant une journée classique de travail. Ce sont ici souvent des petits trajets courts autour du domicile (faire les courses ou du sport). Ces déplacements ont lieu essentiellement hors des heures de pointe et un quart de ces trajets sont réalisés en voiture.

- Attention aux futurs risques qui n'ont pas encore été étudiés mais qui peuvent potentiellement engendrer un effet néfaste du télétravail sur notre mobilité et notre sécurité routière, par exemple:
 - Une possible concentration des déplacements dans le temps (en heures de pointe et sur certains jours de la semaine)
 - Le déménagement d'un espace de bureau ou d'un logement vers une localisation moins coûteuse, mais également moins accessible
 - Une possible recrudescence de la voiture pour se rendre au travail à la suite d'une moins grande occupation des bureaux et donc une plus grande disponibilité de places de parking



Quel profil de télétravailleur êtes-vous ?

Le télétravail offre de nombreux avantages, mais ce n'est pas toujours évident de les mesurer. C'est pourquoi l'institut Vias et le SPF Mobilité et Transports ont mis en ligne un questionnaire qui permet aux télétravailleurs de mettre en parallèle leurs expériences avec celles d'autres télétravailleurs et de voir ce qu'ils gagnent en télétravaillant. Ils recevront également un certain nombre de suggestions pour optimiser leur façon de télétravailler.

Ce test se trouve sur www.teletravailler.be.

Benoit GODART





Le nombre d'enfants tués ou gravement blessés en voiture en baisse

Le 1^{er} septembre 2006, la Belgique transposait une directive européenne exigeant que chaque enfant, dont la taille est inférieure à 1,35 m, soit transporté en voiture dans un dispositif de retenue adapté. Auparavant, l'utilisation d'un dispositif de retenue adapté pour les enfants était uniquement obligatoire en Belgique pour les enfants de moins de 3 ans à l'avant. Même si elle n'est pas toujours bien respectée, cette réglementation a eu un impact positif sur la sécurité routière. Selon une nouvelle analyse statistique de l'institut Vias, le nombre d'enfants de 3 à 10 ans tués ou gravement blessés en tant que passagers de voiture a baissé de moitié ces 15 dernières années.

En 2005, dernière année avant l'entrée en vigueur de l'obligation d'utiliser un siège-auto pour tous les enfants, 52 enfants entre 3 et 10 ans avaient été tués ou gravement blessés dans un accident en tant que passagers de voiture. L'an dernier, il s'agissait de 26 enfants. Ce nombre a donc baissé de moitié en 15 ans, en grande partie grâce à l'efficacité des sièges-autos.



L'affiche de la campagne de sensibilisation en 1996

La règle générale du code de la route est claire: «Les enfants de moins de 18 ans et dont la taille est inférieure à 135 cm doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté». Mais dans la pratique, non seulement il y a des exceptions, mais en plus, il n'est pas toujours évident pour les parents de savoir ce

qu'est un siège-auto adapté. C'est pourquoi les parents posent régulièrement des questions concernant les sièges-autos.

Les 10 questions les plus souvent posées

1 Comment savoir si mon siège-auto satisfait aux normes en vigueur?

A l'heure actuelle, deux normes européennes coexistent au niveau de l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants : la norme i-Size (appelée également R129) et la norme plus ancienne R44-04 (toujours d'actualité). Les sièges vendus dans le commerce doivent être conformes à l'une de ces deux normes.

A noter que les sièges répondant à la norme i-Size prévoient le transport des enfants en position « dos à la route » jusqu'à 15 mois peu importe leur poids, s'utilisent exclusivement avec le système de fixation Isofix et ne sont plus classés par groupe de poids mais par rapport à la taille de l'enfant.

La norme R44-04 disparaîtra probablement dans le futur mais en attendant, tous les sièges déjà homologués continuent d'être vendus et utilisés en toute légalité et en sécurité.

2 Puis-je transporter mon enfant à l'avant?

Oui, les enfants peuvent, à tout âge, prendre place à l'avant. Bien entendu, ils doivent prendre place dans un siège-auto s'ils sont plus petits qu'1,35m. **S e u l e** restriction : il est interdit d'installer un enfant dans un dispositif de retenue dos à la route à une place de la voiture équipée d'un airbag frontal, sauf si celui-ci est désactivé.

La décision des parents de placer les enfants à l'avant ou à l'arrière est question de choix personnel. Les places à l'arrière sont plus sûres mais il peut parfois être intéressant pour un conducteur, surtout s'il est le seul adulte dans le véhicule, d'avoir une vue directe sur un jeune enfant. Dans ce cas, il choisira de placer celui-ci devant.

3 Puis-je encore utiliser un siège-auto sans dossier?

Contrairement aux idées reçues, il est toujours autorisé d'utiliser des rehausseurs sans dossier même si la nouvelle norme i-Size n'homologue plus que des sièges avec dossier.

Il est néanmoins important de préciser que les rehausseurs avec dossier sont nettement plus sûrs car ils sont munis de protections latérales, d'un appui-tête (réglable) et d'un passage de ceinture au niveau de l'épaule.

4 Puis-je utiliser un siège-auto d'occasion?

Dans ce cas, il est essentiel de connaître l'historique du siège. En effet, s'il a déjà été soumis à un choc, il peut présenter des microfissures invisibles à l'œil nu mais qui réduisent fortement son efficacité. Mais en pratique, il est quasiment impossible de voir si un siège-auto a subi un choc. C'est pourquoi il est déconseillé d'acheter un siège-auto d'occasion auprès d'une personne qu'on ne connaît pas. Il faut en outre vérifier que le siège est conforme à l'une des deux normes en vigueur et disposer de la notice d'utilisation.

5 Je transporte les enfants d'un ami. Puis-je les transporter sans siège-auto?

Les enfants de minimum 3 ans peuvent voyager à l'arrière sans dispositif de retenue:

- si le conducteur n'est pas un des parents des enfants transportés;
- s'il s'agit d'un trajet court et occasionnel;
- et s'il n'y a pas ou pas suffisamment de dispositifs de retenue disponibles.

Ils doivent alors porter la ceinture de sécurité. Attention toutefois, si vous avez la possibilité de le placer dans un siège-auto, cette solution reste très nettement préférable.

6 Je dois transporter 3 enfants à l'arrière mais ma voiture permet uniquement l'installation de 2 sièges. Que faire?

Un 3e enfant (de minimum 3 ans) peut voyager à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants. Il doit alors porter la ceinture de sécurité. En termes de sécurité, cette solution est toutefois loin d'être idéale.

7 La position «dos à la route» est-elle vraiment la plus sûre pour les plus petits? Cela m'empêche de voir ce que mon enfant fait...

En installant un bébé dos à la route (donc avec la tête orientée vers la vitre arrière de la voiture), la tête et le tronc du bébé sont en appui contre le dossier du siège lors d'une collision frontale. Le choc est donc mieux réparti. Et cela limite le mouvement de la tête et du cou, ce qui diminue le risque de lésions cervicales. Proportionnellement, la tête d'un bébé est beaucoup plus lourde que celle d'un adulte. Il est donc important que le choc ne se concentre pas sur les vertèbres cervicales.

8 Quand passer à un siège-auto d'un groupe supérieur?

Lorsque la tête de votre enfant dépasse du siège-auto ou que le poids maximal du siège est atteint, il convient de passer à un siège-auto du groupe supérieur, pas avant. Un siège-auto du groupe inférieur offre toujours plus de protection à votre enfant.

Pour rappel:

- siège-bébé dos à la route (groupe 0+): homologué pour les 0-13 kg
- siège-auto face ou dos à la route (groupe 1): homologué pour les 9-18 kg
- rehausseur (groupes 2-3): homologué pour les 15-36 kg

A partir du moment où l'enfant mesure 1,35m, la loi lui permet d'être attaché avec la seule ceinture de sécurité. Mais s'il pèse moins de 36 kg et qu'il est encore à l'aise sur son rehausseur, il vaut mieux qu'il continue à l'utiliser le plus longtemps possible. Dans certains pays comme l'Allemagne ou le Luxembourg, leur utilisation est obligatoire jusqu'à 1,5m.

9 Ne pas attacher son enfant, est-ce si grave?

Lorsque l'enfant n'est pas du tout attaché, les conséquences sont souvent très lourdes. En cas de collision à une vitesse de 50 km/h, l'impact correspond à 35 fois le poids de la personne. Un enfant de 25kg se transforme en une masse de quasi une tonne. Une collision à une vitesse de 50 km/h est comparable à une chute de 10m environ, soit près de 3 étages ! Bref : ne pas attacher son enfant en voiture revient à le laisser jouer sur un balcon sans garde-fou.

10 Puis-je acheter mon siège-auto dans un supermarché ou dois-je absolument me rendre dans un magasin spécialisé?

L'avantage des magasins spécialisés est que l'acheteur peut avoir les conseils d'un spécialiste pour faire son choix en fonction du type de véhicule, de l'utilisation, etc. Il existe par ailleurs des classements répertoriant les sièges-auto en fonction de leurs résultats aux crash-tests. Il peut être utile de les consulter avant de se rendre au magasin. Néanmoins, il ne sert à rien de mettre votre enfant dans un siège-auto très cher et d'adopter une conduite peu soucieuse du code de la route.

10 conseils pour ne plus commettre d'erreur en attachant son enfant

- 1 Informez-vous à temps du type de siège adapté à votre enfant. Les sièges-autos sont homologués soit suivant le poids soit suivant la taille.
- 2 Avant l'installation, lisez attentivement la notice d'utilisation.
- 3 Veillez toujours à ce que le siège soit orienté dans la bonne direction. Pour les sièges-bébés, ça veut dire dos à la route.
- 4 Assurez-vous que la ceinture suive le bon « trajet ».
- 5 La ceinture ne peut pas non plus être tournée, elle perd ainsi de sa résistance.
- 6 Si vous avez la possibilité de choisir un système ISOFIX, n'hésitez pas. Les sièges qui en sont équipés sont plus faciles à installer.
- 7 Veillez à ce qu'il n'y ait pas trop de jeu au niveau des sangles, un gros centimètre maximum. La ceinture doit également être bien tendue partout.
- 8 Faites en sorte que les sangles ou la ceinture passent bien au-dessus de l'épaule, et donc pas derrière le dos ou sous l'aisselle.
- 9 N'attachez pas votre enfant uniquement pour de longs trajets. Un accident peut aussi survenir lors de courts trajets.
- 10 Si votre enfant s'attache-lui même, vérifiez s'il l'a fait correctement.

Benoit GODART





De plus en plus de seniors cyclistes

Chaque année, le nombre de cyclistes présents sur nos routes augmente, en particulier au sein de la catégorie des 65 ans et plus. Ces cyclistes possèdent des caractéristiques propres (usage fréquent du vélo électrique, déplacements plus souvent à des fins de loisirs, diminution des capacités physiques et cognitives...) qui tendent à les mener à certains types d'accidents (par exemple, on observe une prévalence des accidents sans opposant chez les seniors).

Concentrer l'attention sur ce type d'usagers permet d'émettre des recommandations par rapport aux mesures qui leur sont plus adaptées. Il est possible d'agir sur les infrastructures afin de les rendre plus accueillantes (par exemple, par la séparation plus stricte entre les cyclistes et les autres usagers) mais aussi sur les caractéristiques du vélo et les équipements de sécurité.

Qui sont-ils ?

À quel âge un cycliste devient-il un cycliste senior ? La norme généralement employée dans de nombreuses études et statistiques, est celle de la limite de 65 ans. Cette limite est arbitraire et il est évident qu'une catégorie aussi large que « les 65 ans et plus

» comprend une grande hétérogénéité interne. En effet, le phénomène de vieillissement peut s'exprimer d'une manière très différente et cette diversité se perçoit en termes de comportements sur la route. Il est néanmoins possible d'identifier les principaux risques auxquels les cyclistes seniors sont exposés sur la route et de tenter d'émettre des mesures susceptibles de les limiter.

Étudier la mobilité des seniors est particulièrement pertinent à l'heure d'aujourd'hui suite à l'évolution de la structure démographique de la Belgique. Avec l'inversion progressive de la pyramide des âges, les seniors représentent une part toujours plus grande de la population. Si la durée de vie « globale » du senior se rallonge, le temps qu'il passe à vivre avec des maladies chroniques augmente aussi. Cette constatation s'explique par la diminution des décès plus soudains dus aux maladies infectieuses. Promouvoir la mobilité de cette catégorie de personnes toujours plus importante et qui vit toujours plus longtemps avec des soucis de santé est un défi de taille.

Pourquoi les cyclistes en particulier ?

La catégorie des seniors, utilisant les deux-roues suscite un questionnement de plus en

plus grand en termes de sécurité routière. En effet, elle tend à s'étendre de manière très marquée, surtout en ce qui concerne les usagers de vélos électriques. Tout en promouvant la mobilité des seniors, car elle possède diverses vertus tant pour les seniors eux-mêmes que pour la société, il importe d'analyser la sécurité routière appliquée à cette catégorie d'usagers de la route.

Le nombre global d'accidents de la circulation impliquant des cyclistes tend à se stabiliser au niveau européen alors qu'il baisse clairement pour les autres types d'usagers. Ce nombre suit même une tendance générale à la hausse en Belgique depuis 10 ans. Cette donnée est d'autant plus inquiétante que plus de la moitié des cyclistes tués sur la route sont âgés d'au moins 65 ans. Les accidents impliquant des cyclistes seniors constituent donc en quelque sorte une catégorie spécifique d'accidents à laquelle il convient d'accorder une attention particulière.

Incitants et freins

Les seniors sont globalement de plus en plus mobiles à l'heure qu'il est, et ce, surtout à des fins de loisir. Cela est d'autant plus le cas pour l'usage du vélo électrique dont les seniors sont les « primo adoptants » et déclarent les utiliser en premier lieu à des fins récréatives. La diminution de

l'effort nécessaire au pédalage est perçue par ce public comme un grand avantage permettant de faire des sorties plus lointaines. Cette caractéristique engendre un effet de sélection dans l'achat et l'usage de vélos électriques ou speed-pedelecs: les personnes les plus fragiles physiquement tendraient en moyenne à acheter plus fréquemment des vélos leur fournissant une plus grande aide au pédalage (mais aussi les plus lourds).

Le sentiment d'insécurité dans le trafic est la principale cause de découragement à utiliser un vélo (électrique ou non) chez les seniors. Ce sentiment est à la fois dû à des éléments objectifs (voire section suivante) et à des questions de perceptions subjectives. En effet, 70% des cyclistes (tous âges confondus) pensent que les autres usagers de la route constituent le principal danger, alors qu'une minorité d'accidents avec vélo impliquerait d'autres usagers. Cette vision déformée peut s'expliquer par l'impression d'avoir peu de prise sur le risque émanant du comportement des autres usagers. Le sentiment de sécurité des cyclistes seniors est plus fort en Flandre qu'en Wallonie et qu'à Bruxelles, notamment en raison du phénomène de « sécurité par le nombre » (les autres usagers de la route ont plus tendance à ajuster leur comportement si la présence de cyclistes sur la route est importante).

Bien que les seniors soient dans l'ensemble attirés par le vélo électrique, certains demeurent peu concernées par cette tendance. Il s'agit des personnes très âgées (plus de 80 ans), des seniors socialement isolés et des seniors atteints de nombreuses comorbidités.

Le lieu d'habitation influence aussi la propension des seniors à utiliser un vélo. Ainsi, leur fréquence d'usage diminuerait dans les zones très urbanisées par peur du trafic lorsque celui-ci est trop concentré. Ce facteur explique également la temporalité leur usage, les seniors roulant de préférence pendant les heures creuses pour éviter une forte occupation de la route (les politiques orientées vers la fluidification aux heures de pointe profitent donc moins aux cyclistes seniors qu'aux cyclistes plus jeunes ou à



d'autres usagers de la route). Ils évitent également les heures tardives par crainte de l'obscurité. La présence de commerces de proximité tend elle à augmenter cette fréquence d'usage, ainsi que l'absence ou le manque de place de parking.

Pourquoi favoriser le vélo parmi les seniors ?

Le vélo électrique possède la vertu d'être plus accessible aux personnes âgées moins aptes à pédaler vu l'effort nécessaire moindre qu'il est requis de produire pour se déplacer. Les seniors tendraient à utiliser le vélo électrique davantage pour remplacer le vélo classique plutôt que pour remplacer la voiture. Néanmoins, le vélo électrique génère également de nouveaux trajets plus longs, surtout à visée récréative, qui ne se produiraient pas avec un vélo classique. Le vélo (électrique ou pas) est associé à des effets positifs pour certains problèmes de santé particulièrement sensibles chez les seniors comme les troubles cardiovasculaires ou encore les cancers. L'usage du vélo a bien évidemment aussi des effets sur les

performances physiques des seniors. Par exemple, il permet de renforcer la musculature des jambes de la personne et d'améliorer ses capacités d'équilibre ce qui, sur le long terme, diminue les risques de chute.

L'activation physique via l'usage fréquent du vélo tend à préserver les capacités cognitives des seniors (raisonnement spatial, fonctions psychomotrices...) mais également leur santé mentale. Cependant, des bienfaits mentaux émanent également des capacités de déplacement qu'offre le vélo. Ce dernier favorise la conservation d'un réseau de relations sociales riche et d'une plus grande diversité des occupations du senior, ce qui favorise l'équilibre mental.

Ces avantages physiques et psychologiques d'un usage fréquent sont favorables à la collectivité en ce qui concerne les dépenses faites à l'égard des seniors. Le fait que les seniors gardent une certaine activité physique permet d'éviter certains frais d'hospitalisation ainsi que des trajets en transport motorisé plus coûteux. Cette plus grande autonomie engendre une diminution des coûts normalement alloués pour les assister.

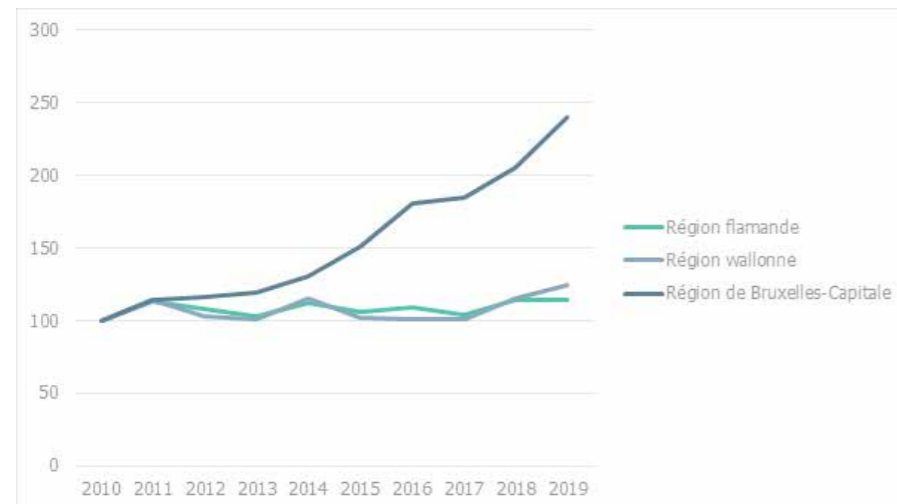
Que disent les données officielles ?

Le graphique ci-après montre une stagnation du nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes depuis 10 ans sur base des données officielles des accidents enregistrés par la Police. L'arrivée des vélos électriques a vraisemblablement contribué quelque peu à la hausse du nombre total d'accidents de cyclistes. Les accidents de vélos électriques sont prépondérants chez les seniors (l'aspect « primo adoptant ») mais la distribution de ces accidents en termes de catégories d'âge tend à s'équilibrer.

La Figure ci-après permet cependant de mieux comprendre cette évolution. On peut



Evolution du nombre de victimes parmi les cyclistes et part des victimes âgées d'au moins 65 ans



Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un cycliste selon la région (indice 2010 = 100)

voir que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes seniors est stable en Flandre et en Wallonie depuis 10 ans mais que ce nombre explose en Région de Bruxelles-Capitale, conséquence directe de la popularisation du vélo dans la capitale. On pourrait supposer que l'augmentation des accidents de vélos électriques, plus populaires en Flandre, provient plutôt de la substitution du vélo classique par le vélo électrique.

Quels sont les scénarios d'accidents les plus fréquents ?

La principale caractéristique des accidents de vélos (électriques ou pas) chez les seniors

est le grand nombre d'accidents se déroulant sans opposant. En effet, il ressort d'une enquête basée sur des accidents rapportés aux Pays-Bas que la proportion de seniors parmi les accidents où le cycliste chute seul du vélo ou se heurte à un autre objet est particulièrement importante. Les données officielles belges confirment ce propos puisque les accidents de cyclistes seniors enregistrés concernent 37% plus fréquemment des chutes sans obstacles que la moyenne des cyclistes de tout âge (et 24% pour les collisions avec un obstacle autre qu'un usager). Cependant, les accidents impliquant un cycliste seul sont peu souvent enregistrés par la Police. Le nombre de ces accidents est donc sous-estimé en Belgique et aussi dans les autres pays. Selon une étude portant sur le nombre d'implications dans un accident de vélo rapportée par des usagers seniors et d'âge moyen (40 ans et plus), la proportion de ces accidents solitaires (avec ou sans obstacle) concernerait plus de 60% des accidents de cyclistes seniors en Belgique.

Cependant, le fait qu'un accident se produise sans collision ne signifie pas que le cycliste chutant n'a pas été influencé par un autre usager de la route (qui a pu lui gêner le passage, le surprendre ...) mais ce phénomène est lui aussi difficile à quantifier. À noter que les accidents sans opposants sont proportionnellement encore légèrement plus courants chez les usagers du vélo électrique que chez les usagers du vélo classique en Belgique. Parmi ces accidents de seniors cyclistes n'impliquant pas d'autres usagers, les accidents se déroulant lorsque l'usager tente de monter ou de descendre de son vélo sont d'une particulièrement grande importance (22% de la totalité des accidents concernant des seniors à vélo électrique). Quant aux collisions avec un autre usager, elles se produisent la plupart du temps avec une voiture (66%) et occasionnellement avec un autre vélo (14%).

Les données officielles font également état d'une surreprésentation des cyclistes seniors dans les accidents se déroulant dans des carrefours non régulés par des feux tricolores (8% plus d'enregistrement d'accidents de ce type que pour l'ensemble de la population). Ceci peut s'expliquer par certaines capacités en léger déclin avec



l'âge (la capacité à traiter les situations de trafic complexes, les réflexes, la vision périphérique) qui sont moins essentielles lorsqu'un feu autorise clairement à passer. Les capacités d'équilibre réduites peuvent aussi expliquer ces chiffres, puisque les cyclistes seniors sont également surreprésentés dans les accidents en phase de démarrage du vélo (6% des accidents de senior contre 4,7% pour l'ensemble des cyclistes) et lorsqu'ils effectuent un virage (10,6% des accidents de senior contre 8,1% pour l'ensemble des cyclistes).

La distribution dans le temps des accidents impliquant des cyclistes seniors est également très particulière et reflète les habitudes propres à cette catégorie, notamment un usage fréquent pour raison de loisir. Cela se constate tant dans la distribution journalière des accidents (plus diffus pendant la journée, avec une propension claire à avoir des accidents en fin de matinée et en début d'après-midi en comparaison avec le reste de la population) qu'hebdomadaire (propension à avoir des accidents pendant la semaine, car la population active se limite

d'avantage au vélo le week-end) ou qu'annuelle (propension à avoir des accidents en juillet et en août).

Types de blessures

Selon des données néerlandaises, les cyclistes seniors victimes d'un accident de la route sont avant tout admis à l'hôpital pour des blessures à la/aux jambe(s) (environ 45%). Viennent ensuite les fractures du bassin (près de 30%) et les dommages à la tête (près de 15%).

Facteurs physiques

Certaines capacités physiques sont bien sûr nécessaires afin de manier un véhicule à deux roues de manière sûre. Parmi celles-ci, citons tout d'abord les aptitudes purement cognitives qui peuvent diminuer avec l'âge qui augmente:

- la vision: comparativement aux personnes plus jeunes, les seniors tendent à moins bien voir dans l'obscurité, à moins percevoir les différences de contraste (difficulté à repérer le rebord d'un trottoir, par exemple)

et à subir une diminution de leur vision périphérique. Ceci peut expliquer partiellement une préférence pour les déplacements en pleine journée.

- l'ouïe: il se peut qu'ils entendent moins bien les bruits ambiants de la circulation (idem).
- les réflexes et la capacité à traiter les informations: le fait de réagir plus lentement est particulièrement contraignant dans les environnements complexes. Cette difficulté est encore exacerbée par la vitesse atteinte par les vélos électriques, sur lesquels il est d'autant plus dangereux d'avoir un temps de réaction long à l'approche d'un danger. Les seniors tendent d'ailleurs à recourir à des stratégies pour limiter ce facteur de danger, à savoir la réduction de la vitesse pour avoir plus de temps disponible pour analyser la situation et l'évitement des zones jugées trop complexes.

Ces diverses déficiences cognitives peuvent en plus être favorisées par la prise de médicaments ou de somnifères, plus fréquente

dans cette catégorie d'âge. Citons également les déclin « pathologiques » comme le syndrome d'Alzheimer ou les maladies mentales plus fréquentes chez les seniors comme la dépression.

D'autres aspects d'ordre physique jouent également un rôle très important :

- la force musculaire réduite: cela rend les seniors plus vulnérables lorsqu'ils sont amenés à compenser les chocs, mais aussi à compenser l'inertie des vélos électriques qui est plus élevée que celle des vélos classiques de par leur poids.
- la perte d'équilibre: les seniors ont davantage tendance à zigzaguer lorsqu'ils roulent à vitesse réduite, ce qui constitue bien sûr un danger élevé s'ils roulent à proximité d'autres usagers. Cet aspect est particulièrement problématique lorsqu'ils montent ou descendent du vélo.
- -es limitations fonctionnelles: il peut être, par exemple, plus délicat pour un senior de tourner la tête indépendamment des épaules pour regarder sur les côtés, ce qui entraîne un mouvement du guidon dans la même direction que le regard et donc une perte d'équilibre.
- leur plus grande vulnérabilité: pour un même choc, un cycliste senior tend à garder de plus grandes séquelles qu'un cycliste plus jeune.

Les facteurs liés à l'infrastructure

La conception et l'entretien de la voirie sont particulièrement importants chez les seniors au vu de leur forte propension à chuter seul. Lorsque les seniors cyclistes sont questionnés sur les caractéristiques de la voirie qui contribuent à leur procurer un sentiment d'insécurité, ils mentionnent le plus souvent l'étroitesse des pistes cyclables (ou de la route de manière globale). En effet, les seniors aspirent à pouvoir se distancier un minimum des autres usagers pour leur sécurité, surtout si ceux-ci se déplacent à des

vitesse largement plus élevées. De ce fait, les pistes cyclables totalement séparées du reste de la chaussée (par du mobilier urbain par exemple) sont les plus prisées.

Certaines situations et certains endroits sont jugés comme étant particulièrement dangereux par les seniors cyclistes. Il s'agit, par exemple, des routes où les vélos sont amenés à rouler avec des usagers très imposants comme les camions, surtout si la densité du trafic est élevée. Ils sont à la recherche d'endroits sécurisant pour traverser la chaussée (plus grande tendance à descendre du vélo pour utiliser un passage pour piétons). De ce fait, ils apprécient peu les carrefours avec feux de signalisation où il n'y a pas de priorité absolue (autrement dit, où les voitures peuvent tourner sur la droite par rapport au sens de démarrage du cycliste). Il en va de même pour les ronds-points qu'ils jugent démotivants (à nouveau, certains préfèrent les franchir à pied sur les passages pour piétons).

De nombreux soucis sont également imputables du fait que les pistes cyclables (et la voirie de manière générale) n'ont pas été conçues pour des vélos aussi rapides que les vélos électriques fort populaires parmi les seniors. Par exemple, les pistes cyclables situées le long d'emplacements de parking pour voitures sont particulièrement dangereuses pour les seniors utilisant un vélo électrique: avec une vitesse plus élevée et un temps de réaction plus long, il se peut qu'une portière de voiture s'ouvre trop soudainement devant eux. Certains problèmes d'entretien sont perçus comme étant particulièrement dangereux à vitesse plus élevée: la présence de graviers sur la piste cyclable, les taques d'égout glissantes en temps de pluie, l'irrégularité du sol, etc.

L'influence du véhicule

Les vélos électriques et les speed-pedelecs peuvent être plus dangereux à deux égards: ils permettent d'atteindre avec moins d'effort une vitesse plus élevée et ils sont plus lourds. Ceci augmente leur inertie en comparaison avec un vélo classique lorsqu'ils sont lancés à une certaine vitesse et les rendent plus difficilement manipulables.

La vitesse est bien évidemment un point



d'attention énorme: elle augmente les distances d'arrêt, et la violence des collisions, mais aussi diminue la capacité à avoir une « vision d'ensemble » de la situation du trafic environnant, ce qui est déjà au départ un point sensible pour les seniors (capacité moindre à pouvoir tourner la tête et vision moins performante). Cependant, il convient de distinguer la vitesse potentielle de chaque véhicule (et la facilité à laquelle on l'atteint) de la vitesse à laquelle les usagers roulent réellement. Selon une étude allemande, les utilisateurs de vélos électriques roulent en moyenne 2 km/h plus vite que les cyclistes « traditionnels » et ce chiffre descend à seulement 1 km/h si l'on ne prend en compte que les seniors. La différence entre vélo classique et vélo électrique semble donc faible en termes de vitesse moyenne. Elle est en revanche beaucoup plus importante entre vélos classiques et speed-pedelecs (9km/h pour l'ensemble des usagers).

Les seniors, si leur aptitude d'équilibre est amoindrie, sont particulièrement vulnérables lorsqu'il s'agit de démarrer à vélo. Ce phénomène est d'autant plus renforcé s'ils utilisent un vélo plus lourd : le poids supérieur du cadre et de la batterie embarquée réhaussent le centre de gravité du vélo électrique, ce qui y rend l'équilibre plus délicat que sur un vélo classique lors de la phase de démarrage. À l'inverse, le fait que le vélo possède une aide à la propulsion intégrée

tend à contrebalancer le rehaussement du centre de gravité et facilite l'équilibre de l'utilisateur une fois que le vélo est lancé. Une étude néerlandaise rend précisément compte de la conjonction de ces deux effets : les usagers sont moins stables pendant la « première phase » du démarrage (c'est-à-dire jusqu'à la vitesse de 6km/h) mais ont une stabilité supérieure à celle d'un vélo classique une fois atteint ce seuil.

Les cyclistes seniors ont des besoins et des revendications propres qu'il convient d'analyser car des politiques stimulant la croissance globale du nombre de cyclistes (notamment en diminuant les dangers générés par la concentration du trafic en heure de pointe) peuvent en fait être sans effet sur les seniors.

Mesures liées à l'infrastructure

L'élargissement des pistes cyclables est un souhait fréquemment formulé par les seniors. Ce désir est de plus en plus présent à cause de la croissance du nombre de vélos électriques et de speed-pedelecs, et notamment de l'augmentation de la vitesse moyenne des usagers de ces pistes. Le souhait est émis tant par les utilisateurs du vélo électrique qui aspirent à manier leur véhicule de manière plus libre et faciliter les

doubléments d'usagers plus lents que par les utilisateurs du vélo non-électrique qui trouvent désagréable de se faire frôler par un autre vélo qui roule à une vitesse largement plus élevée.

Une deuxième revendication des seniors au sujet des pistes cyclables est leur séparation physique de la route et des usagers motorisés. Il s'agit à nouveau d'éviter de rouler à proximité d'usagers dont la vitesse est beaucoup plus élevée. Cette séparation est d'autant plus appréciée si elle est renforcée par des éléments de mobilier urbain (par exemple: arbres, barrières ou bancs entre la route principale et la piste cyclable). Une séparation créée par des emplacements de parking est également efficace mais peut créer un autre danger si l'ouverture des portières des voitures empiètent sur la piste. Les cyclistes préfèrent être séparés des usagers motorisés quel que soit leur âge mais cette préférence est d'autant plus forte chez les seniors. Elle leur semble également d'autant plus nécessaire si la route est utilisée fréquemment par des usagers motorisés « très lourds » (camions et bus).

Enfin, il est particulièrement souhaitable pour les seniors que les pistes cyclables soient aisément lisibles et connectées entre elles le plus possible. Si cela n'est pas le cas, les seniors tendent à recourir à des chemins alternatifs, même si ceux-ci sont plus longs, afin d'éviter les zones moins lisibles/sans pistes, voire à être découragés de faire le trajet à vélo.

Des recommandations très générales concernant l'état des infrastructures sont également formulables comme la rénovation des pistes cyclables ou l'adoucissement des infrastructures comme la généralisation des plans inclinés pour niveler les entrées et les sorties des pistes. Le franchissement de carrefours est également un point sensible pour les seniors à vélo et certains types de carrefours sont plus sécurisants pour eux. C'est par exemple le cas des carrefours en croix qui sont très visibles et ne nécessitent pas de tourner fortement la tête pour observer dans toutes les directions. Les seniors privilégient également les carrefours où il n'y a pas de conflit possible pour virer vers la gauche, ce qui est une manœuvre extrême-

ment délicate pour eux.

Il est aussi souhaitable de favoriser une infrastructure qui évite les arrêts/redémarrages obligatoires puisque les seniors sont fortement vulnérables dans ces instants précis.

Mesures liées au véhicule

Certaines caractéristiques des vélos électriques les rendent plus simples à utiliser pour les seniors. Un vélo avec un ajustement automatique de la hauteur de selle et/ou avec un système d'assistance au démarrage, permet de faciliter les premières secondes de mise en route du vélo, moment particulièrement sensible chez les seniors utilisant un vélo électrique. Un vélo avec des pneus larges et une bonne absorption des chocs est également préférable pour compenser l'éventuelle baisse des aptitudes à garder l'équilibre due à l'âge. L'ajout de rétroviseurs pourrait partiellement compenser la baisse de l'aptitude à tourner la tête. D'autres mesures très générales sont également recommandables comme celles visant à augmenter la visibilité de l'utilisateur (vêtements fluorescents, phare puissant...) ou encore la protection des régions sensibles via le port du casque (environ 30% des seniors cyclistes blessés entrent à l'hôpital pour des blessures à la tête).

Mesures présentes dans le Code de la route

Un arrêté royal fait mention de la présence d'« usagers plus vulnérables » et de l'obligation pour les conducteurs de ne pas les mettre en danger en redoublant de prudence dans les lieux où la présence de ce type d'usagers est prévisible. L'arrêté royal fait à la fois mention des cyclistes et des personnes âgées dans cette catégorie. Cependant, cette mise en garde est relativement vague (ce que signifie « redoubler de prudence » n'est pas clairement défini) et n'implique pas de sanction spécifique si elle n'est pas respectée.

Nathan DE VOS



Motorhomes: le nombre d'immatriculations a doublé ces 10 dernières années

Le motorhome est un moyen idéal de s'évader tout en respectant les mesures de distanciation et connaît un énorme succès. Pour que le voyage se passe sans encombre, il est important de respecter certaines recommandations reprises également dans un petit film publié par l'institut Vias. En effet, si les accidents sont rares, les conséquences peuvent être très graves comme l'ont démontré de récents crash-tests.

L'an dernier, plus de 5400 motorhomes neufs ont été immatriculés en Belgique

(soit 2 fois plus qu'il y a 10 ans (2789 en 2011)), ce qui porte à plus de 60.000 le nombre total de ces véhicules en Belgique.

Les accidents rares mais potentiellement graves

Les accidents impliquant un véhicule de camping restent rares: une quarantaine par an dans notre pays ces dernières années. Les conducteurs sont généralement très prudents et rarement pressés. Néanmoins, lorsqu'un accident se produit, il peut être très grave.

Un crash-test effectué en Allemagne entre un motorhome et un break de marque française à 56 km/h a montré que la voiture s'en était globalement mieux sortie malgré la différence de poids. Les voitures modernes sont conçues avec des zones de déformation importantes. Les motorhomes sont, eux, basés sur une plateforme d'utilitaire et ces zones sont moins développées puisque l'objectif essentiel est leur capacité de charge. Par ailleurs, le matériel présent à bord (frigo, four, vaisselle, etc.) n'est pas toujours suffisamment arrimé au véhicule pour résister à un impact et peut alors être propulsé à travers l'habitacle et venir blesser les passagers.



Pour éviter toute mauvaise surprise lors d'un trajet en motorhome, voici 10 conseils à respecter absolument

Avant le départ

1 Faites attention au poids maximal

La plupart des motorhomes pèsent moins de 3,5 T et sont donc accessibles aux titulaires d'un permis B. Il est essentiel de ne pas dépasser cette «masse maximale autorisée». Bien entendu, il faut tout inclure: les passagers, les pleins de carburant et d'eau, les vélos, etc. La plupart du temps, vous ne pourrez emporter que 500 kg environ, passagers compris. En cas de dépassement, non seulement vous risquez une amende lors d'un contrôle, mais vous serez aussi contraint de décharger le surplus sur place.

2 Chargez correctement le motorhome

Placez les objets encombrants comme les vélos, la table, les chaises pour manger dehors, etc. dans la soute à bagages. N'oubliez pas de les fixer avec des sangles. Les objets lourds doivent être mis le plus bas possible afin d'éviter qu'ils ne tombent en roulant. Les bagages légers peuvent être rangés sans problème en hauteur. Cette étape est importante car une charge mal répartie ou un véhicule en surcharge impacte la tenue de route et allonge la distance de freinage.



3 Notez les dimensions de votre véhicule sur un pense-bête

Bien connaître les dimensions du véhicule est indispensable. Notez, sur un papier, la longueur, la largeur et la hauteur de votre motorhome et conservez-le à portée de main. Ainsi, vous ne serez jamais coincé quelque part parce que vous ne connaissez pas ces dimensions.



4 Choisissez un GPS spécial motorhome

Tous les motorhomes ne sont pas équipés d'un GPS embarqué. Si vous en achetez un, choisissez un modèle spécial qui prendra en compte l'encombrement, le poids et la vitesse du véhicule. Les itinéraires qu'ils proposent indiquent les points d'intérêt, les campings ou les aires de repos.

Au moment du départ

5 Procédez à un dernier «check»

Faites-le tour du véhicule et assurez-vous que les trappes sont bien verrouillées, comme le «cache» de la prise électrique, le portillon de la cassette WC et la soute à bagages. Vous ne pouvez conduire avec le robinet de gaz ouvert que si vous disposez d'un régulateur de pression conforme à la réglementation européenne. N'oubliez pas non plus de rentrer l'antenne de votre télévision satellite.



6 Verrouillez tout à l'intérieur

Passez aussi à l'intérieur du véhicule et rangez tout ce qui pourrait tomber ou rouler en route. Un objet qui tombe pendant le trajet peut déconcentrer le conducteur. Veillez à ce que les portes des placards et tiroirs soient bien fermées. Verrouillez le frigo et réglez-le sur 12 volts si cela ne se fait pas automatiquement.



7 Relax dès le départ

Partir en vacances en motorhome, c'est un art de vivre plutôt qu'une manière de voyager. Surtout, ne vous imaginez pas traverser la France en une seule fois pour arriver le plus vite possible à destination. Plus encore qu'en voiture, vous êtes en vacances dès que les portières du motorhome se ferment.

Sur la route

8 Restez tout le temps attaché

Pendant le trajet, la tentation est grande pour les enfants de se lever pour aller chercher un jouet ou une boisson par exemple. Mais, comme tous les passagers, ils doivent en permanence porter leur ceinture.



9 Véhicule plus long = virage plus large

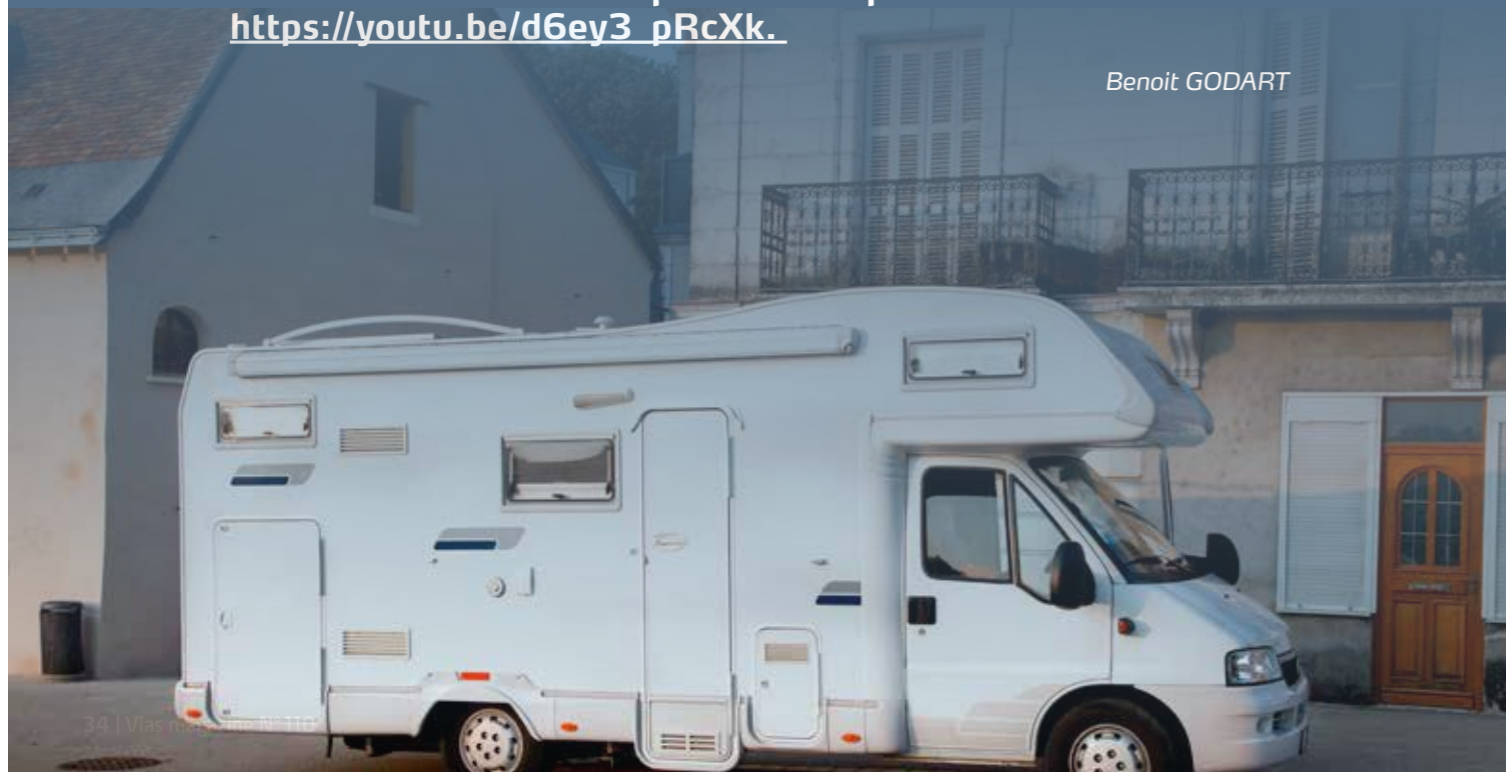
Plus votre véhicule est long, plus vous devez prendre votre virage large pour éviter d'accrocher le flanc ou de monter sur un obstacle avec les roues arrière. C'est l'erreur classique pour les débutants.

10 Tenez compte de son poids et de sa hauteur

Un motorhome pèse en moyenne une tonne de plus qu'une voiture traditionnelle. La distance d'arrêt en sera forcément plus grande. Pensez à doubler la distance de sécurité par rapport au véhicule qui vous précède. Il est également plus haut qu'une voiture et prend donc plus facilement le vent, ce qui risque de le faire vaciller lorsque vous croisez un camion ou quand il y a du vent. Adaptez alors votre vitesse aux conditions climatiques.

Tous ces conseils sont repris dans un petit film de 3' à voir sur https://youtu.be/d6ey3_pRcXk.

Benoit GODART



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

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

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

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



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

Contactez nos experts

