

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 1 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

PREFACE

Ce dossier traite des équipements susceptibles de réduire les conséquences d'un accident pour celui qui les utilise, et qui ne s'enclenchent pas automatiquement ou qui ne sont pas toujours présents. En ce sens, la ceinture, les sièges pour enfants et le casque se distinguent des autres équipements de sécurité passifs tels que les airbags, et des actions doivent être menées pour convaincre les conducteurs et les passagers d'utiliser ces moyens de protection.

A. CEINTURE DE SECURITE

I. INTRODUCTION

On considère généralement que la ceinture de sécurité est un des moyens les moins chers et les plus simples pour réduire le nombre de victimes de la route. Cette thèse est basée sur toute une série de constatations scientifiques concernant la diminution des lésions en cas de port de la ceinture lors d'un accident. De manière générale, en cas d'accident, la ceinture réduit de 41% le risque de traumatisme crânien et d'environ 50% le risque de décès ou de lésions. Celui qui porte la ceinture a des chances de survivre à un accident jusqu'à 100 km/h. Sans ceinture, le risque d'être tué existe à partir de 20 km/h.

Ce que l'on sait moins, c'est que la ceinture offre la meilleure protection à des vitesses peu élevées ou moyennes, que les airbags ne réduisent le risque que de 6 à 8%, et que la ceinture est également très efficace à l'arrière. Les gens ont souvent une opinion erronée sur la question, ce qui se reflète au niveau du port de la ceinture. Celui-ci est, en effet, étroitement lié au type de route, à la nature du trajet et à la place que l'on occupe dans la voiture: il est plus élevé sur autoroute et lors de longs trajets, moins élevé en agglomération et pour de petits déplacements et plus important à l'avant qu'à l'arrière.

On constate, par ailleurs, un lien entre le taux d'implication dans les accidents et le port de la ceinture: les conducteurs qui ne portent pas la ceinture sont plus souvent impliqués dans des accidents, sans doute parce qu'ils tiennent également moins compte des autres règles de circulation. Une attitude négative par rapport au port de la ceinture va souvent de pair avec une attitude positive par rapport à d'autres infractions au code de la route.

Diverses enquêtes et comptages révèlent une différence entre les prises de positions par rapport à la ceinture et le comportement réel en la matière; ceci se reflète au niveau des résultats obtenus lors des enquêtes (comportement déclaré) et les comptages (comportement réel) – qui présentent un écart de 20 à 34 points-% en fonction du type de route. On peut en déduire qu'un certain nombre de personnes qui ne portent pas la ceinture sont convaincues de son utilité mais ne mettent pas cette attitude en pratique. C'est sans doute parmi cette catégorie que l'on pourrait obtenir le plus facilement une augmentation du port de la ceinture.

La ceinture est le moins souvent portée par les jeunes (- 25 ans) et les hommes, qui représentent précisément le plus grand groupe à risque.

En Belgique, le port de la ceinture n'est toujours pas devenu un réflexe, contrairement aux Pays européens considérés comme les plus sûrs en matière de sécurité routière (voir

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 2 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

tableau) (NB : au niveau mondial, l'Australie et le Canada sont les leaders absolus avec respectivement 95 en 90% de port de la ceinture).

En 1999, la gendarmerie a établi 42.033 PV pour des infractions au port de la ceinture. Le non-port de celle-ci occupe ainsi la 3^{ème} place au niveau des délits les plus souvent constatés, après la vitesse et d'autres infractions.

Tableau: Port de la ceinture (%)

	A l'avant	A l'arrière	Moyenne (avant + arrière)
Royaume Uni	89	59	74
Pays-Bas	76	-	-
Norvège	-	-	80
Belgique (2001)	57	45	51

Si le taux moyen de port de la ceinture (à l'avant et à l'arrière) dans notre pays augmentait de 15 points-% (de 51 à 66%), ceci se traduirait par 10 tués en moins par an (méthode de calcul IBSR: augmentation du pourcentage du port de la ceinture, exprimé en points-%, divisé par (200 – pourcentage de port actuel), x 100)

Des études révèlent que le port de la ceinture est surtout influencé par l'obligation légale de la porter, et ensuite par les contrôles combinés à des actions de sensibilisation. Il s'avère, par ailleurs, que le comportement du conducteur en matière de ceinture influence celui des passagers. Dans certains pays, le conducteur est d'ailleurs responsable du port de la ceinture par ses passagers.

L'utilisation correcte de la ceinture ou d'autres systèmes de retenue par les personnes handicapées constitue une catégorie à part. On ne dispose pas de chiffres exacts mais on peut supposer que la situation actuelle pourrait être nettement meilleure.

II. MESURES EN COURS

Education et information

Depuis 1971, l'IBSR mène régulièrement des campagnes d'information concernant la ceinture de sécurité (en moyenne, une campagne s'étalant sur 6 semaines tous les 1,5 ans), via des affiches, la radio et/ou la TV, parfois couplées à des actions sur le terrain (« below the line », par exemple la distribution de gadgets). Des dépliants d'information sur la ceinture sont distribués, entre autres, par les services de police.

Après chaque campagne, nous constatons une augmentation moyenne du port de la ceinture de 5 à 10% à court terme, suivie d'un recul après 3 à 6 mois.

Depuis 1995, des actions sur le terrain sont également organisées pour permettre au public d'expérimenter l'utilité de la ceinture de sécurité (voiture tonneau et « crash-test » de la Police fédérale).

L'IBSR et d'autres organismes mettent à la disposition du public un vaste choix de matériel éducatif sur la ceinture de sécurité et les autres moyens de protection (dépliants, brochures, vidéos,...).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 3 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

Législation

Après l'instauration, dans pratiquement tous les pays européens, du port obligatoire de la ceinture à l'avant et à l'arrière des voitures, respectivement dans les années '70 et '80, l'utilisation de la ceinture a considérablement augmenté.

Cette obligation a été élargie à d'autres catégories de véhicules (par exemple, depuis octobre 2001, la présence, et donc l'utilisation de la ceinture, est obligatoire à toutes les places de tous les nouveaux autocars).

En Belgique, pour les enfants de moins de 12 ans, c'est encore toujours la règle des 2/3 qui s'applique aux places arrière (un enfant de moins de 12 ans compte pour 2/3 d'une personne). Du point de vue de la sécurité, cette règle est injustifiable. Il existe un projet de loi visant à la supprimer. Ce projet a été soumis pour avis aux Régions et doit, par la suite, encore être présenté devant le Conseil d'Etat.

Technique

Depuis sa création en 1958, la ceinture de sécurité à trois points a connu de sérieux progrès techniques, se traduisant par une nette amélioration au niveau de la facilité d'utilisation et de l'efficacité. Cette évolution se poursuit encore aujourd'hui (par exemple systèmes avec points d'ancrage de la ceinture intégrés dans le siège).

Certains constructeurs installent un système d'avertissement (signal auditif) qui s'enclenche quand la ceinture n'est pas attachée. Il est également techniquement possible de concevoir le système de manière à ce que le véhicule ne puisse pas démarrer lorsque les occupants ne portent pas la ceinture (système interlock).

III. MESURES PROPOSEES

ETSC a pour objectif, pour 2005, d'atteindre un port de la ceinture égal à 95%.

Pour la Belgique les objectifs suivants paraissent plus réalistes :

+10 points-% en 2005 par rapport à 2001 (67% à l'avant, 55% à l'arrière)

+20 points-% en 2009 par rapport à 2005 (87% à l'avant, 75% à l'arrière)

1) Mesures sur le plan organisationnel

La stratégie intégrée dans laquelle s'inscrivent les propositions du Comité d'accompagnement implique la nécessité de suivre de près, et de façon régulière, les efforts réalisés pour promouvoir l'usage de la ceinture ainsi que leurs effets sur le comportement (utilisation).

Pour ce faire, on peut s'appuyer d'une part sur les pré- et post-tests actuellement réalisés lors de chaque campagne tandis que, d'autre part, il est nécessaire de définir des méthodes de mesure standardisées spécifiques. Le contrôle de l'utilisation fait, par ailleurs, partie intégrante des actions de « enhanced enforcement » (voir Mesure 7.4).

Mesure 7.1 : Développer une stratégie précise permettant de mesurer les efforts en matière de surveillance et de sensibilisation à différents niveaux (local, régional, fédéral), et mesurer régulièrement le port de la ceinture (1x par an).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 4 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

2) Mesures en matière d'information et d'éducation

En 2000, la Commission européenne a désigné les campagnes (et la législation) en matière de ceinture de sécurité et de sièges pour enfants comme étant une des 6 priorités dans la lutte contre l'insécurité routière. Les actions d'information et d'éducation doivent donc être poursuivies et même renforcées.

En règle générale, on peut se dire que, pour obtenir un comportement de "réflexe", l'exemple de certaines personnalités (ex. vedettes de la TV, hommes politiques,...) ainsi que des services de police n'est pas à sous-estimer. Hélas, il faut bien admettre que ce "bon exemple" n'est que rarement donné (voir accident du ministre Vandenberghe).

L'apprentissage du comportement correct débutera de préférence le plus tôt possible, et certainement dans la période précédant l'obtention du permis de conduire.

Mesure 7.2 : Un comportement correct (en matière de port de la ceinture) peut s'apprendre dès l'enfance (en mettant l'accent sur ce point lors des leçons d'éducation routière mais aussi en dehors de celles-ci) grâce à la collaboration des communautés scolaires, des comités de parents, du Ministère de l'enseignement. La formation à la conduite doit insister fortement sur l'usage de la ceinture (FAB et GOCA), afin que le futur conducteur acquière le « réflexe ceinture ».

Une étude (Hagenzieker) révèle que les programmes d'encouragement (« incentive programmes ») peuvent entraîner une augmentation importante de l'utilisation de la ceinture. De tels programmes ou actions peuvent être organisés soit à grande échelle (province, région, pays) soit au sein d'entités plus petites (entreprises, écoles, associations, communes). Ces programmes prévoient une récompense (allant du ticket de cinéma à des billets de loterie où l'on peut, par exemple, gagner une TV) pour les usagers qui portent la ceinture, suivent de près le port de la ceinture et en communiquent l'évolution.

Les programmes d'encouragement sont toujours limités dans le temps et peuvent donner de très bons résultats à court terme.

Mesure 7.3 : Organiser une vaste campagne d'encouragement avec un élément de récompense pour les porteurs de la ceinture. Rédiger un manuel (« best practice ») permettant aux entités plus petites d'organiser de telles actions et inciter les écoles, entreprises etc... à mener ces actions. Un contrôle strict du port de la ceinture est essentiel à cet effet. (voir Mesure 7.1).

L'information et l'éducation dans le domaine du port de la ceinture doivent également être ciblées sur des groupes spécifiques (jeunes conducteurs, chauffeurs professionnels,... - segmentation ciblée), en agissant sur les motifs à l'origine du non-port de la ceinture, la création d'habitudes et la pression sociale via des peer groups (mise en œuvre de mécanismes de contrôle sociaux).

3) Mesures en matière de surveillance

Des campagnes de « enhanced enforcement » à court terme (contrôles combinés à des actions de sensibilisation), axées exclusivement sur le port de la ceinture, semblent s'avérer très efficaces à l'étranger et d'un bon rapport coût/efficacité. Les résultats généraux

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		Date Mise à jour : : 29/01/02 page 5 de 28

indiquent 20% d'augmentation temporaire, se traduisant par 10% d'augmentation à long terme. De telles campagnes permettent également de toucher les 10 à 20% d'utilisateurs restants qui ne portent pas la ceinture et qui ne sont pas atteints par les campagnes d'information/encouragement. Les campagnes de « enhanced enforcement » durent de 1 à 4 semaines, sont organisées plusieurs fois par an et bénéficient d'une publicité maximale grâce à leur combinaison avec la communication. La voiture tonneau ou des « crash-tests » peuvent être prévus pour les conducteurs qui ne portent pas la ceinture. On peut alterner les périodes de contrôles/sensibilisation intensives avec des périodes plus « calmes », sans craindre une retombée des résultats.

Mesure 7.4 : Organiser des campagnes de « enhanced enforcement » consistant, par exemple, en 2 semaines d'information intensive suivies de 2 semaines de contrôles intensifs bénéficiant d'un maximum de publicité. Rédaction d'un manuel (« best practice ») permettant aux entités plus petites d'organiser de telles actions, et encourager par exemple les communes à mener de telles actions sur leur territoire. Un contrôle strict du port de la ceinture est essentiel (voir Mesure 7.1).

4) Mesures en matière de législation

Certains pays (notamment le Danemark) proposent de renforcer les peines infligées en cas de non-port de la ceinture.

Il est recommandé, de manière générale, de combler toutes les lacunes dans la législation. En matière de ceinture, il s'agit essentiellement de la modification de normes techniques dans le cadre de l'UE ou des NU/CEE (la Belgique ne peut rien imposer en dehors du cadre de l'UE ou NU/CEE)

Mesure 7.5 : Proposer, dans le cadre des NU/CEE, d'imposer l'obligation d'équiper toutes les places de toutes les catégories de véhicules, de ceintures ou de systèmes de retenue (= port obligatoire de la ceinture à toutes les places dans tous les véhicules).

On peut également envisager d'imposer l'installation de systèmes d'avertissement intelligents dans les nouveaux véhicules, suivie éventuellement par l'installation obligatoire de systèmes « interlock ». Une telle mesure n'est toutefois efficace qu'à long terme.

Mesure 7.6 (OPTIONNELLE) : Proposer, dans le cadre des NU/CEE, d'imposer l'installation obligatoire, à toutes les places de toutes les catégories de véhicules à moteur, de systèmes d'avertissement intelligents en cas de non-port de la ceinture.

IV. CONCLUSION

Augmenter le port de la ceinture est un moyen très efficace pour diminuer le nombre de morts parmi les occupants des véhicules. Par rapport aux pays voisins, la Belgique peut encore faire d'énormes progrès en la matière.

Les principales mesures pour atteindre les objectifs chiffrés (2005 : 67% de port de la ceinture à l'avant, 55% à l'arrière – 2009 : 87% de port de la ceinture à l'avant, 75% à l'arrière) doivent se situer sur le plan organisationnel (mesure 7.1 en matière de statistiques),

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 6 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

sur le plan de l'information et de l'éducation (mesure 7.3), et sur le plan des contrôles (mesure 7.4).

V. MESURES PRIORITAIRES

Mesure 7.1: Développer une stratégie précise permettant de mesurer les efforts en matière de surveillance et de sensibilisation à différents niveaux (local, régional, fédéral), et mesurer régulièrement le port de la ceinture (1x par an)

Commentaire: Il est indispensable d'assurer un suivi minutieux du port de la ceinture et des efforts en matière de contrôles pour pouvoir planifier d'autres actions. Ce suivi fait partie intégrante d'une stratégie de "enhanced enforcement".

Objectif: Disposer de chiffres réguliers et fiables en matière de port de la ceinture et des efforts fournis pour améliorer celui-ci.

Moyens: Comptages réguliers du nombre de personnes portant la ceinture selon un système encore à définir (vu l'importante disproportion entre l'attitude et le comportement, les comptages sont préférables aux enquêtes), enregistrement central des efforts fournis en matière de contrôles.

Planning:

- Détermination des procédures à suivre 03/02
- Démarrage des comptages
et de l'enregistrement des données 06/02

Indicateurs:

Port de la ceinture:

- Nombre de personnes portant la ceinture en fonction du type de route (en agglomération, hors agglomération, sur autoroute), de la place dans le véhicule (conducteur, passager avant, passager arrière), de l'âge, du sexe, de la façon de porter la ceinture (correcte ou non) – mesurage s'effectuant de préférence sur la base de comptages, également pour ce qui concerne les passagers arrière (cf. méthode de comptage aux Pays-Bas par des personnes ne portant pas d'uniforme et postées à hauteur des feux de signalisation, des stations essence, etc.)

% port de la ceinture	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Conducteur	56	58	61	63	66	71	76	81	86
Passager avant	58	60	63	65	68	73	78	83	88
Passager arrière	45	47	50	52	55	60	65	70	75

Contrôles :

- Nombre de véhicules contrôlés chaque année au niveau du port de la ceinture et des dispositifs de protection pour enfants (un véhicule peut compter plusieurs occupants qui ne sont pas tous en possession d'un permis de conduire).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 7 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

En 1999, la gendarmerie a établi 42.000 PV pour des infractions relatives au port de la ceinture. Partant d'un taux d'occupation minimum (conducteur uniquement) et d'un pourcentage de port de la ceinture de 50%, cela veut dire qu'en 1999, la gendarmerie a contrôlé au moins 84.000 véhicules en matière de ceinture (ces contrôles allaient généralement de pair avec d'autres contrôles).

Partant du nombre de véhicules automobiles (environ 5 millions) et du principe qu'il faut contrôler annuellement un véhicule sur dix pour arriver à une modification du comportement, il faudrait contrôler 500.000 véhicules par an au niveau du port de la ceinture et des sièges pour enfants.

	2001	2002	2003	2004	2005
Nombre de contrôles ceinture et sièges pour enfants	Environ 100.000	200.000	300.000	400.000	500.000

Mesure 7.3: organiser une vaste campagne d'encouragement avec un élément de récompense pour les porteurs de la ceinture et déclinaison vers des entités plus petites (écoles, entreprises...).

Commentaire: Des campagnes d'encouragement basées sur le principe de la récompense sont très efficaces pour améliorer, à court terme, le comportement souhaité.

Objectif: Augmenter le port de la ceinture à court terme et attirer l'attention sur cette problématique.

Moyens: Organiser une campagne d'encouragement basée sur le principe de la récompense (par un bureau de publicité), de préférence avec l'appui de plusieurs sponsors (prix/cadeaux!). Rédiger un manuel permettant de décliner cette action vers de petites entités.

Planning:

- Briefing bureaux de publicité printemps 2002
- Elaboration de la campagne automne 2002
- Rédaction d'un manuel pour la déclinaison vers de petites entités automne 2002

Indicateurs:

Voir Mesure 7.1

Mesure 7.4: Développer des campagnes ceintures “enhanced enforcement” et rédiger un manuel (“best practice”) permettant de mener ce genre d'actions dans de plus petites entités.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 8 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

Commentaire: Les campagnes de “enhanced enforcement” complètent les campagnes basées sur le principe de la récompense, et permettent d’obtenir, à long terme, une augmentation de 10% du port de la ceinture.

Objectif: Augmenter, à court terme, le port de la ceinture de 20% pour arriver, à long terme, à une amélioration permanente de 10% (voir Mesure 7.1).

Moyens: Efforts soutenus en matière de contrôles sur une courte période déterminée (ampleur encore à déterminer) associés à une campagne de sensibilisation, à élaborer par un bureau spécialisé.

Planning:

- Concertation avec les services de police concernant les possibilités pour mener de telles campagnes, élaboration d’une stratégie de communication printemps 2002
- Développement du concept automne 2002
- Démarrage de campagnes de « enhanced enforcement » régulières à partir de 2003

Indicateurs: voir Mesure 7.1

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 9 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

B. SIEGES POUR ENFANTS

I. INTRODUCTION

En cas de collision, les enfants non attachés en voiture courent plus de risques que les adultes (au plus l'enfant est jeune, au plus il est vulnérable). Pour la plupart des enfants, la ceinture ne représente toutefois pas une bonne solution (à cause de leur petite taille). L'utilisation de systèmes de retenue adaptés est absolument indispensable.

En général, de tels moyens réduisent de 70% le risque de décès chez les enfants âgés de moins d'1 an, contre 54% de réduction de ce même risque chez les enfants de 1-4 ans (avec une ceinture classique : 47% de réduction). Si tous les enfants étaient attachés comme il se doit, on compterait, en moyenne, 50% de victimes en moins parmi cette catégorie d'usagers.

Les sièges installés dos à la route sont plus sûrs, surtout pour les jeunes enfants (80 à 90% de réduction des blessures par rapport à 30 à 60% de réduction en cas de sièges dirigés vers l'avant).

La place la plus sûre dans la voiture se situe au milieu, à l'arrière (-35% de tués par rapport à l'avant).

Depuis 1993, une directive européenne impose l'utilisation de moyens de protection à toutes les places qui en sont équipées (directive UE 91/671/CEE).

La réglementation européenne (CEE R 44) impose quatre types de moyens de protection en fonction de la morphologie de l'enfant :

- 0) Les bébés de 0-9 mois/< 9 kg, doivent être transportés dos à la route (le plus sûr pour les bébés et les jeunes enfants)
- 1) enfants de 9 mois à 3 ans/9-19 kg
- 2) enfants de 3-6 ans/15-25 kg
- 3) enfants 6-10 ans/ 22-36 kg

(NB. La norme suédoise est plus sévère que la norme CEE R 44 : jusqu'à 3 ans/19 kg, seuls les sièges dos à la route sont autorisés).

L'utilisation de sièges pour enfants continue, malgré tout, à poser des problèmes, surtout chez les enfants un peu plus âgés (3-12 ans), et on constate un taux élevé d'utilisations incorrectes (entre 60 et 80%).

A l'avant de la voiture, l'airbag qui se déploie constitue un réel danger (il peut provoquer des lésions mortelles, surtout chez les jeunes enfants) (34 à 70% de risques supplémentaires).

En Belgique, on attache 79 à 84% des jeunes enfants (selon le type de route) et 56% des enfants plus âgés (à partir de 4 ans) (2001). Ces chiffres proviennent d'enquêtes. Il faut donc tenir compte d'une certaine distorsion par rapport à la réalité.

Les chiffres des autres pays (obtenus par comptages) sont légèrement meilleurs :

Etats Unis, 1998 : 64-75% d'utilisation (<12 ans), 92% (0-4 ans)

UK : à l'avant 94%, à l'arrière 86 à 65% (enfants de 0-13 ans)

Pays-Bas : à l'arrière 75% (0-4 ans) 43% (5-11 ans)

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 10 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

II. MESURES EN COURS

Législation

La législation belge stipule que les enfants de 3 à moins de 12 ans doivent toujours porter la ceinture ou un système de retenue adapté. Les enfants de moins de 3 ans peuvent être transportés à l'avant uniquement s'il y a un siège pour enfants homologué pour être placé à l'avant. A l'arrière, l'usage du siège pour enfants est obligatoire si la voiture en est équipée.

Pour les enfants de moins de 12 ans, c'est encore toujours la règle des 2/3 qui s'applique aux places arrière (un enfant de moins de 12 ans compte pour 2/3 d'une personne). Du point de vue de la sécurité, cette règle est injustifiable. Il existe un projet de loi visant à la supprimer. Ce projet est actuellement soumis pour avis aux Régions et sera ensuite présenté devant le Conseil d'Etat.

Information et éducation

Depuis 1986, l'IBSR mène régulièrement des campagnes d'information (affichage, spots TV et/ou radio) et diverses actions (petit livre Musti pour les très jeunes enfants, dépliants d'information pour les parents).

Différentes campagnes sont organisées à plus petite échelle par les compagnies d'assurances, les mutualités etc...

Technique

D'importants développements techniques ont été réalisés, ces dernières années, dans le domaine des sièges pour enfants. Ceci s'est traduit par une nette amélioration au niveau de la facilité d'utilisation et de l'efficacité. Les programmes de crash-tests comprennent souvent des essais de sièges pour enfants, même s'il existe également des tests séparés (notamment par des associations de consommateurs).

Le Comité d'accompagnement constate que l'évolution est toutefois plus lente dans ce domaine que dans celui des équipements de sécurité passive dans les véhicules. Un réel effort est attendu de la part des constructeurs.

Un exemple de l'évolution en cours est la récente introduction du système d'ancrage ISOFIX, un système d'ancrage standardisé fixe qui permet d'attacher le siège facilement et en toute sécurité dans chaque voiture équipée de points d'ancrage ISOFIX.

ISOFIX permet de diminuer de 50% le taux d'utilisation incorrecte. La généralisation d'ISOFIX permettrait de réduire de 22% les blessures graves dans la catégorie 0-4 ans.

Il existe toutefois encore des différences de qualité au sein de la gamme de sièges compatibles avec le concept ISOFIX.

Bien que les sièges pour enfants incorporés d'origine dans certains véhicules constituent une solution au problème de la sécurité des enfants qui sont transportés tantôt dans un véhicule, tantôt dans un autre, ISOFIX reste quand même plus apprécié par les spécialistes. Il offre en effet les avantages d'un siège fixe (pas de problème d'ancrage) sans en avoir les inconvénients (les sièges fixes offrent moins de confort et ne sont pas adaptés à tous les âges).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 11 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

III. MESURES PROPOSEES

ETSC fixe comme objectif pour 2005, une utilisation générale de 95%.

Il est essentiel de réduire le taux d'utilisation incorrecte (actuellement 60 à 80%) et de généraliser l'usage correct de sièges adaptés pour toutes les catégories d'âge jusqu'à 12 ans, dans toutes les positions.

1) Mesures sur le plan organisationnel

La stratégie intégrée, dans laquelle s'inscrivent les propositions du Comité d'accompagnement, implique la nécessité de suivre de près, et de manière régulière, les efforts réalisés pour promouvoir l'utilisation des sièges pour enfants, ainsi que leurs effets sur l'utilisation. Pour ce faire, on peut s'appuyer, d'une part, sur les pré- et post-tests actuellement réalisés lors de chaque campagne tandis que, d'autre part, il est nécessaire de définir des méthodes de mesure standardisées spécifiques.

Mesure 7.7 : Développer une stratégie précise permettant de mesurer les efforts en matière de surveillance et de sensibilisation à différents niveaux (local, régional, fédéral), et mesurer régulièrement l'usage des sièges pour enfants (1x par an). Ces mesures peuvent être faites conjointement aux mesures effectuées pour le port de la ceinture (voir Mesure 7.1). Vu les différences qui peuvent exister entre l'attitude et le comportement, les comptages sont préférables aux enquêtes.

2) Mesures en matière d'information et d'éducation

La Commission européenne a désigné les campagnes (et la législation) en matière de ceinture de sécurité et de sièges pour enfants comme 1 des 6 priorités principales dans la lutte contre l'insécurité routière. Les actions d'information et d'éducation doivent donc être poursuivies, et même renforcées dans ce domaine.

La diffusion au grand public des informations sur les sièges pour enfants peut être améliorée. Plus de publicité et de « rumour around the brand » entraîneront une plus grande utilisation. L'information et l'éducation concernant les sièges pour enfants doivent, par ailleurs, être axées sur la promotion d'un usage correct. Ceci peut se faire, par exemple par la mise sur pied, à côté des moyens d'information et de sensibilisation usuels (dépliants, affichettes, matériel éducatif) de toutes sortes d'actions de marketing direct et par la création d'équipes de « child passenger safety » qui diffusent des informations sur le terrain concernant l'utilisation correcte des sièges pour enfants. Un site internet séparé, qui commente l'action et comporte toute une série de rubriques informatives (telles que des explications concernant l'installation correcte des sièges, des informations en matière d'achat) peut compléter l'ensemble.

Le système ISOFIX pourrait être mis en évidence par les constructeurs à l'occasion du Salon de l'Auto ou d'autres grandes manifestations.

Mesure 7.8: Stimuler l'utilisation correcte des sièges pour enfants par des actions éducatives menées suivant le principe du marketing ciblé impliquant, par exemple, les communautés scolaires, les comités de parents, les mutualités, les associations socioculturelles, l'ONE, la Ligue des Familles, les médecins de famille, les détaillants en sièges pour enfants etc.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		Date Mise à jour : : 29/01/02 page 12 de 28

Rédiger une méthodologie (“best practice”) et un manuel expliquant comment organiser de telles actions et créer des équipes de “child passenger safety”. Créer un site internet informatif sur les sièges pour enfants.

L'utilisation de sièges pour enfants âgés de plus de 3 ans semble tributaire de facteurs socio-économiques (coût relativement élevé de sièges qui ne servent que pendant quelques années,...). La mise sur pied de programmes d'encouragement financiers (bons de réduction, actions d'échange...) peut stimuler l'utilisation de ces sièges.

Mesure 7.9: Rendre abordables les moyens de protection de qualité pour tout âge, par la mise sur pied de programmes d'encouragement financiers (bons de réduction, actions d'échange...), par ex. en collaboration avec l'ONE, la Ligue des Jeunes familles, les mutualités, le ministère de la Santé Publique et les détaillants et fabricants.

3) Mesures en matière de surveillance

Les mesures de contrôle concernant les sièges pour enfants doivent se focaliser sur l'utilisation correcte de ceux-ci et peuvent être intégrées dans des actions sur le thème de la ceinture (voir Mesure 7.4). Le fonctionnaire de police peut intervenir ici en qualité de « spécialiste/conseiller » en la matière. Un “petit discours éducatif” de la part du policier en question devrait être une constante.

En général, on part du principe que les contrôles doivent bénéficier d'un maximum de publicité (visibilité maximale).

4) Mesures en matière de législation

Il est prioritaire de combler les “lacunes” dans la législation afin d'arriver à une réglementation simple et uniforme. Ceci implique un usage obligatoire des dispositifs de protection pour enfants à toutes les places et pour tous les enfants de <12 ans, dans tous les types de véhicules. Il est conseillé de toujours installer les enfants de < 3 ans/19 kg à l'arrière du véhicule, dos à la route (remarque : les sièges à installer dos à la route ne sont pas encore fort répandus en Belgique, contrairement à d'autres pays comme la Scandinavie).

Mesure 7.10: rendre obligatoire les moyens de protection adaptés pour tous les enfants de <12 ans, à toutes les places dans le véhicule ainsi que le transport des enfants de <3 ans à l'arrière, dos à la route.

Une amélioration des directives en matière de conception technique pourrait se traduire par une plus grande facilité d'utilisation et une diminution du risque d'utilisation incorrecte. L'introduction du système ISOFIX dans les normes réglementaires peut apporter une sérieuse amélioration. Ce sujet pourrait de toutes manières être abordé par la Belgique dans le cadre de sa Présidence de l'Union Européenne.

Mesure 7.11: introduction d'un système standard légal pour la fixation des sièges pour enfants (par ex. système ISOFIX).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 13 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

Le fait de rendre les moyens de protection plus abordables pour le consommateur les rend accessibles à pratiquement toutes les couches de la population. Sur le plan structurel, ceci peut se faire via une révision des taux de TVA actuels. Cela pourrait nécessiter une concertation au niveau européen.

Mesure 7.12: réduction ou suppression du taux de TVA sur les dispositifs de protection.

IV. **CONCLUSION**

Un usage généralisé des sièges pour enfants peut entraîner une diminution sensible du nombre de tués et de blessés graves chez les enfants en voiture. En Belgique, des progrès restent à faire sur ce terrain surtout chez les enfants plus âgés (> 4 ans), tandis qu'il subsiste également une lacune dans la législation concernant les enfants de moins de 3 ans.

Des actions d'information et d'encouragement, mais également des mesures légales et techniques représentent les principaux instruments pour promouvoir l'utilisation de dispositifs de protection adaptés aux enfants.

V. **MESURES PRIORITAIRES**

Mesure 7.7: Développer une stratégie précise permettant de mesurer les efforts en matière de surveillance et de sensibilisation à différents niveaux (local, régional, fédéral), et mesurer régulièrement l'usage des sièges pour enfants.

Commentaire: Un suivi minutieux de l'utilisation des sièges pour enfants s'avère indispensable pour pouvoir évaluer les actions menées et pour en planifier d'autres en fonction des objectifs à atteindre.

Objectif: Disposer régulièrement de chiffres fiables concernant l'utilisation des sièges pour enfants et des efforts fournis pour arriver à une augmentation de cette utilisation.

Moyens: Comptages réguliers (1x par an) de l'utilisation des sièges pour enfants selon un système encore à déterminer (vu les écarts importants entre l'attitude et le comportement, les comptages sont préférables aux enquêtes). Ces mesurages peuvent être effectués en même temps que les mesurages en matière de port de la ceinture (voir Mesure 7.1).

Planning:

- Détermination des procédures à suivre 03/02
- Début des comptages et enregistrement des données 06/02

Indicateurs:

Utilisation des sièges pour enfants:

- Pourcentage d'enfants protégés en fonction du type de route (en agglomération, hors agglomération, sur autoroute), de la place dans le véhicule (à l'avant, à l'arrière), de l'âge, de la manière d'utiliser le siège (correcte ou non) – mesurage s'effectuant de préférence sur la base de comptages (cf. méthode de comptage aux Pays-Bas par des

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 16 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

C. CASQUES POUR MOTOCYCLISTES ET CYCLOMOTORISTES – VETEMENTS DE PROTECTION POUR MOTOCYCLISTES

I. INTRODUCTION

Le port du casque réduit de 50% le nombre de lésions mortelles à la tête chez les motocyclistes et les cyclomotoristes. Le casque représente donc le moyen de protection par excellence pour cette catégorie d'usagers, surtout lorsqu'on sait que les lésions à la tête représentent la principale cause de mortalité en cas d'accident (80 % des tués parmi les cyclomotoristes et les motocyclistes en UE avaient des lésions fatales à la tête).

Cette protection vaut évidemment autant pour le conducteur que pour les éventuels passagers.

Le port de vêtements de protection (veste, pantalon, gants, bottes) par les motocyclistes diminue la gravité des lésions en cas d'accident.

Motocyclistes

Chez les conducteurs et les passagers de motos, le port du casque est entré dans les mœurs, même si on constate parfois une utilisation incorrecte (jugulaire mal ou non attachée). Le pourcentage de port du casque comporte environ 100%, mais on ne dispose pas, en Belgique, de données concernant l'utilisation incorrecte.

Pour ce qui concerne le port de vêtements protecteurs, on ne dispose pas de chiffres exacts. On sait toutefois que, pour l'instant, ils sont loin d'être portés par tous les motards en raison d'une série de facteurs (prix, confort, "look",...). L'achat d'un équipement complet coûte au moins 30.000 BEF, ce qui constitue un frein pour une série de motocyclistes.

Cyclomotoristes

En France, le port du casque pour cyclomotoristes est obligatoire depuis 1994, aussi bien dans que hors agglomération. Hors agglomération, le pourcentage de port du casque atteint 100 %, contre 93% en agglomération (chiffres 1995).

Aux Pays-Bas, on a constaté que 10 % des tués et des blessés graves parmi les cyclomotoristes ne portaient pas de casque au moment de l'accident. Des comptages effectués en 1999 ont révélé que 93% des conducteurs mettaient un casque contre 70 % des passagers. A noter que, souvent, la mentonnière n'était pas (15%) ou mal (23%) utilisée.

On peut dire qu'en général, le pourcentage de port du casque est plus élevé chez les conducteurs que chez les passagers.

En Belgique, les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs de la catégorie B sont obligés de porter un casque depuis 1976. Cette obligation entrera bientôt en vigueur pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs de la catégorie A. Chez cette dernière catégorie, le port du casque est loin d'être entré dans les mœurs.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 17 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

II. MESURES EN COURS

Législation

La législation belge prévoit le port obligatoire du casque pour les motocyclistes et les cyclomotoristes cat. B. Bientôt, il sera également en vigueur pour la catégorie A. En cas de port obligatoire, celui-ci s'applique toujours aux conducteurs et aux passagers.

Les casques doivent être conformes aux normes européennes en vigueur.

L'AR du 23/03/98 relatif au permis de conduire, Art. 38, §.2, troisième alinéa, stipule que le candidat au permis de conduire pour la cat. A (moto) doit être équipé, pour l'examen pratique, de gants, d'une veste à manches longues et d'un pantalon ou d'un combinaison ainsi que de bottes ou de bottillons qui protègent la malléole. Cette nouvelle disposition est entrée en vigueur le 01/10/98 en vue de sensibiliser le motocycliste au port de vêtements (de protection).

Information et éducation

Le port obligatoire du casque est commenté en détail dans les différents sets éducatifs (vidéo + publications) créés par l'IBSR à l'intention des cyclomotoristes ainsi que dans les publications destinées aux motocyclistes. En 1976, une campagne d'affichage a été consacrée au port du casque obligatoire pour les cyclomotoristes cat. B.

Mis à part quelques mentions lors des actions de communication (brochures, émissions TV) de l'IBSR et de divers groupements d'intérêts, il n'existe pas actuellement, de mesures visant à stimuler l'utilisation de vêtements protecteurs.

III. MESURES PROPOSEES

Un investissement suffisant dans des campagnes et des actions de sensibilisation et des contrôles sur le terrain devraient permettre d'arriver, pour 2005, à une utilisation correcte à 100% du casque, tant chez les motocyclistes que chez les cyclomotoristes.

Une généralisation de l'utilisation des équipements de sécurité par les motocyclistes peut être envisagée pour 2005, moyennant des efforts au niveau de l'information (campagnes et actions ciblées) et des mesures légales.

1) Mesures sur le plan organisationnel

La stratégie intégrée dans laquelle s'inscrivent les propositions du Comité d'accompagnement implique non seulement la nécessité d'un suivi du port du casque chez les cyclomotoristes au moyen de méthodes de mesure spécifiques standardisées mais également une évaluation des efforts sur le plan de l'information et des contrôles. Un tel suivi fait par ailleurs partie intégrante des actions de « enhanced enforcement » (voir Mesure 7.16).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		Date Mise à jour : : 29/01/02 page 18 de 28

Mesure 7.13: Elaborer une stratégie précise permettant de mesurer régulièrement l'utilisation du casque chez les cyclomotoristes. Vu les différences qui peuvent exister entre l'attitude et le comportement, les comptages sont préférables aux enquêtes..

2) Mesures en matière d'information et d'éducation

Motocyclistes

Les actions d'information destinées aux motocyclistes doivent se focaliser sur un usage correct, le bon choix et le remplacement régulier du casque – à peu près tous les motocyclistes sont convaincus de la nécessité de porter un casque. Des groupements d'intérêts (par ex. Motorcycle Action Group, Motorcycle Council) et les clubs de motards peuvent apporter leur soutien à ces actions.

Les actions d'information prônant l'importance de porter des vêtements de protection se dérouleront de préférence via les clubs de motards, les groupements d'intérêts, la formation à la conduite pour les motocyclistes et les détaillants spécialisés. Les policiers à moto peuvent également donner l'exemple et être mobilisés pour les actions d'information. Il paraît important de focaliser les actions de communication sur l'aspect "professionnel" ("les vrais motards sont équipés comme il se doit"). Des actions d'encouragement peuvent être mises sur pied en collaboration avec les fabricants et les détaillants spécialisés (par ex. organisation d'un concours permettant de gagner un équipement gratuit).

Mesure 7.14: Stimuler un usage correct du casque moto par des actions de marketing ciblées pouvant impliquer notamment des groupements d'intérêts, des clubs de motards, des fabricants de vêtements de protection, des détaillants spécialisés et des motocyclistes professionnels (par ex. des policiers). Rédiger une méthodologie ("best practice") et un manuel expliquant comment organiser de telles actions.

Cyclomotoristes

L'introduction du port obligatoire du casque pour les cyclomotoristes A doit s'accompagner d'une campagne médiatique ciblée (informations concernant la nouvelle réglementation), où interviennent également des acteurs qui sont proches du groupe cible (principalement les jeunes). Il peut s'agir en l'occurrence des communautés scolaires, des mouvements de jeunesse, des maisons ou des associations de jeunes,... Cette campagne représente une bonne occasion pour attirer une nouvelle fois l'attention sur le port obligatoire du casque pour les cyclomotoristes B, déjà en vigueur.

L'accent doit également être mis sur le fait que, non seulement le conducteur, mais également les passagers doivent porter le casque, et ce, de façon correcte.

Mesure 7.15: Lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, informer le public cible, via une campagne de sensibilisation, sur l'obligation, pour les cyclomotoristes A, de porter le casque. Stimuler le port du casque chez les cyclomotoristes A et B par des actions éducatives impliquant non seulement les communautés scolaires, les associations de jeunes etc., mais également les détaillants spécialisés.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 19 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

3) Mesures en matière de surveillance

Lors des contrôles de routine, la police doit être attentive en permanence au port du casque, tant chez les motocyclistes que chez les cyclomotoristes.

Etant donné le port du casque plus limité chez les cyclomotoristes B et l'introduction du port obligatoire de celui-ci chez les cyclomotoristes A, ces catégories devraient faire l'objet de contrôles ciblés. Ceci se fera de préférence via des campagnes de "enhanced enforcement" qui combinent des contrôles intensifs pendant une période limitée avec des actions d'information concernant le pourquoi et le comment de ces actions.

Mesure 7.16: Rédiger un manuel pour l'organisation d'actions de "enhanced enforcement" au niveau local (communes, en collaboration avec les écoles, etc.), avec par ex. 2 semaines d'information intensive suivies de 2 semaines de contrôles intensifs bénéficiant d'un maximum de publicité. Stimuler de telles actions. Un contrôle strict de l'utilisation du casque est essentiel à cet effet (voir Mesure 7.13).

4) Mesures en matière de législation

Afin de mettre les casques pour motocyclistes/cyclomotoristes à la portée d'un maximum d'usagers, le Comité d'accompagnement propose de réduire ou de supprimer complètement le taux de TVA sur les dispositifs de protection.

(Voir Mesure 7.12)

IV. CONCLUSION

Le port du casque est vital pour les motocyclistes et les cyclomotoristes. Des vêtements de protection permettent de limiter les lésions des motocyclistes en cas d'accident.

Chez les cyclomotoristes, le port du casque n'est pas encore entré dans les mœurs ou ne deviendra légalement obligatoire que dans un proche avenir.

Des campagnes d'information ciblées, combinées à des actions de contrôle, sont essentielles pour introduire ou pour augmenter le port du casque chez les cyclomotoristes.

V. MESURES PRIORITAIRES

Mesure 7.13: Elaborer une stratégie précise permettant de mesurer régulièrement l'utilisation du casque chez les cyclomotoristes.

Commentaire: Un contrôle de l'utilisation du casque chez les cyclomotoristes via des méthodes de mesure standardisées spécifiques est essentiel pour pouvoir suivre l'évolution en matière d'utilisation et évaluer les efforts en matière d'information et de surveillance. Ce contrôle fait, par ailleurs, partie intégrante des actions de "enhanced enforcement" (voir Mesure 7.16).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 20 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

Objectif: Disposer régulièrement de chiffres fiables concernant l'utilisation du casque et les efforts fournis pour arriver à une augmentation de cette utilisation.

Moyens: Comptages réguliers du nombre de personnes portant le casque selon un système encore à définir (vu l'importante disproportion entre l'attitude et le comportement, les comptages sont préférables aux enquêtes), enregistrement central des efforts fournis en matière de contrôles.

Planning:

- Détermination des procédures à suivre 03/02
- Démarrage des comptages et de l'enregistrement des données 06/02

Indicateurs:

Utilisation du casque:

- 1) Nombre de cyclomotoristes et de motocyclistes qui utilisent le casque correctement suivant la catégorie (motos, cyclomoteurs A – B), le type de route (en agglomération, hors agglomération), l'âge

%	2001	2002	2003	2004	2005
Port du casque motocyclistes	99	99	100	100	100
Port du casque cyclomoteur A	-	50 (en fonction du port obligatoire)	65	80	95
Port du casque cyclomoteur B	80 (estimation)	85	90	95	95

Contrôles :

- 2) nombre de cyclomotoristes et de motocyclistes contrôlés spécifiquement chaque année au niveau du port du casque.

Partant d'une population d'environ 500.000 motocyclistes et cyclomotoristes (nombre de cyclomoteurs inconnu depuis 1989), et du principe qu'il faut contrôler annuellement un véhicule sur dix pour obtenir un résultat, il faudrait contrôler 50.000 véhicules par an au niveau de l'utilisation du casque.

	2001	2002	2003	2004	2005
Nombre de contrôles casque	?	30.000	40.000	50.000	50.000

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 21 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

Mesure 7.15: Organiser une campagne de sensibilisation ciblée au moment de l'entrée en vigueur du port obligatoire du casque pour les cyclomotoristes A.

Commentaire: Une telle campagne est essentielle pour informer le groupe cible sur la modification de la législation et représente par ailleurs une bonne occasion pour attirer une nouvelle fois l'attention sur le fait que les cyclomotoristes B sont déjà soumis au port obligatoire du casque.

Objectif: Arriver à une généralisation de la connaissance de la nouvelle législation au sein du groupe cible et stimuler le port du casque.

Moyens: Campagne médiatique ciblée où interviennent des acteurs qui sont proches du groupe cible (principalement les jeunes), tels que les communautés scolaires, les mouvements de jeunesse, les maisons et associations de jeunes... Organiser des actions éducatives impliquant non seulement les communautés scolaires, les associations de jeunes et autres mais également les détaillants spécialisés. Prévoir par ex. des actions spéciales en collaboration avec les distributeurs de casques, permettant d'échanger un casque usagé/mal adapté contre un nouvel exemplaire à prix réduit. Dans le même ordre d'idées, les écoles pourraient par exemple exiger, dans le règlement scolaire, que les élèves qui viennent à l'école en cyclomoteur portent un casque. Rédiger une méthodologie ("best practice") et un manuel expliquant comment organiser de telles actions.

Planning:

En fonction de l'entrée en vigueur du port obligatoire du casque pour les cyclomotoristes A.

Indicateurs:

Voir Mesure 7.13

Mesure 7.16: Rédiger un manuel expliquant comment organiser, au niveau local, des actions de "enhanced enforcement" et stimuler de telles actions.

Commentaire:

Etant donné le port du casque plus limité chez les cyclomotoristes B et l'introduction du port obligatoire de celui-ci chez les cyclomotoristes A, ces catégories devraient faire l'objet de contrôles ciblés. Ceci se fera de préférence via des campagnes de "enhanced enforcement" qui combinent des contrôles intensifs pendant une période limitée avec des actions d'information concernant le pourquoi et le comment de ces actions.

Objectif: 95% d'utilisation correcte du casque chez les cyclomotoristes pour 2005

Moyens: 2 semaines d'information intensive (campagne élaborée par un bureau de publicité) suivies par 2 semaines de contrôles intensifs bénéficiant d'un maximum de publicité. Rédiger un manuel ("best practice") expliquant comment organiser de telles actions au niveau local et encourager par ex. les communes à mener de telles actions sur leur territoire. Un contrôle strict de l'utilisation du casque est essentiel à cet effet (voir Mesure 7.13).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		Date Mise à jour : : 29/01/02 page 22 de 28

Planning:

- Concertation avec les services de police concernant les possibilités existantes printemps 2002
- Développement du concept automne 2002
- Démarrage de campagnes régulières printemps 2003

Indicateurs: voir Mesure 7.13

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 23 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

D. CASQUE VELO

I. INTRODUCTION

Le casque vélo permet de réduire de manière sensible le risque de blessures (graves ou mortelles) à la tête en cas d'accident ou de chute.

Il existe une littérature abondante qui prône l'utilité du casque vélo. Quelques citations:

- Le port d'un casque homologué et correctement ajusté réduit de 45% le risque de lésions à la tête (Mc DERMOTT et al 1993)
- Après l'introduction du port obligatoire du casque vélo (1990), l'Australie a constaté une baisse de 55 % du nombre de cyclistes mortellement blessés et une baisse de 26% des cyclistes hospitalisés
- Le casque vélo représente un moyen plus efficace pour éviter les blessures à la tête que les mesures visant à supprimer les conflits entre le trafic rapide et le trafic lent (Verkeerskunde, NL)
- La Suisse compterait annuellement 7700 blessés et 30 tués en moins si tous les cyclistes portaient un casque (BPA). Cela équivaldrait à une économie de 700 mio CHF
- Le casque vélo réduit de 21 points-% le risque de traumatisme crânien en cas d'accident (sans casque 22 %, avec casque 1 %) (Spaite et al.)
- Les blessures à la tête/traumatismes crâniens représentent en moyenne 1/3 des lésions dans les accidents de vélo. 2/3 des cyclistes doivent être hospitalisés en raison d'un traumatisme crânien tandis que celui-ci est responsable de 85% des décès parmi les cyclistes victimes d'un accident
- Le port du casque vélo permet de réduire de 63% les blessures à la tête chez les enfants

Dans notre pays, le port du casque vélo reste très limité, contrairement aux pays où il est obligatoire (Victoria/Australie: 80 à 90% d'utilisation, Nouvelle-Zélande: > 90% d'utilisation).

Le port du casque a également augmenté dans les pays où il n'est pas obligatoire mais où il a fait l'objet d'actions d'information intensives ces dernières années (Suède: le port du casque chez les enfants de moins de 10 ans est passé de 20 % en 1988 à 45 % en 1995, tandis que le nombre de blessures à la tête a diminué de 43 %; Suisse: le port du casque est passé de 4 % à 18 % entre 1990 et 1998).

Notre pays ne dispose pas de chiffres concernant le taux d'utilisation correcte du casque vélo. En Nouvelle-Zélande, par ex., certains éléments révèlent que certaines catégories de cyclistes (et plus particulièrement les enfants) ne portent pas le casque correctement, ce qui réduit à néant les effets positifs.

II. MESURES EN COURS

Education et information

Diverses campagnes et actions (menées notamment par l'IBSR en collaboration avec le Ministère de la Santé Publique, les compagnies d'assurances et les mutualités) visent à stimuler le port du casque, surtout chez les enfants en âge scolaire, par ex. sous la forme d'achats en vrac avec une importante réduction pour les écoles, la mise à disposition de bons de réduction, le sponsoring d'actions locales...

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 24 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

L'IBSR dispose, par ailleurs, de matériel d'information (dépliants, vidéos) sur le sujet tandis que le port du casque vélo est encouragé dans toutes les actions de sensibilisation de l'IBSR s'adressant aux cyclistes.

Législation

Sur le plan européen, la norme européenne CEEN 1078 a été introduite en 1997. Elle détermine les exigences auxquelles doivent répondre les casques vélo. Seuls des casques homologués peuvent encore être mis sur le marché.

Il n'existe, en Belgique, aucune obligation légale de porter un casque vélo. Une telle obligation ne semble d'ailleurs pas souhaitable, étant donné que, au stade actuel, elle entraînerait une diminution du nombre d'utilisateurs de ce moyen de transport écologique.

III. MESURES PROPOSEES

50 % de port correct du casque pour 2005 semble être un objectif ambitieux mais néanmoins réalisable pour certaines catégories de cyclistes (enfants, cyclistes sportifs?) moyennant la combinaison de plusieurs mesures. D'après le BPA suisse, la combinaison information + incentives + training + actions locales peut entraîner une augmentation de 30 % de port du casque. Pour information : l'objectif de la Suisse est d'atteindre, pour 2005, 60 % d'utilisation chez les enfants + sportifs, 40 % d'utilisation chez les autres usagers et, pour 2010, respectivement 95% en 80%.

1) Mesures en matière d'information et d'éducation

Des études révèlent que les campagnes d'information consacrées au casque vélo permettent, chaque année, de réduire de 3% le nombre de blessures chez les enfants de moins de 15 ans (Ekman 1997). Etant donné la plus grande vulnérabilité des enfants circulant à vélo dans le trafic, ceux-ci doivent rester le groupe cible n°1 en matière de promotion de l'usage du casque vélo.

La promotion du casque vélo doit être étendue à d'autres catégories de cyclistes tels que les cyclistes sportifs (cf action de promotion des casques vélo lors du Gordel par la KBC) et les cyclistes utilitaires (apparemment la catégorie la plus difficile à convaincre).

Pour toutes les catégories, l'accent doit porter sur l'utilisation correcte et sur la perception des risques. Dans certains cas (jeunes âgés de plus de 10 ans), l'attention peut être focalisée sur des aspects du "style de vie" et des éléments de pression sociale (peer group pressure). Le casque doit être considéré comme faisant partie de l'équipement vélo standard par toutes les personnes concernées.

Mesure 7.17: Intensifier les campagnes et actions stimulant le port du casque chez les enfants et les étendre à d'autres groupes cibles. Elaborer une méthodologie ("best practice") et un manuel pour l'organisation d'actions au niveau local, par ex. au sein des communautés scolaires et des entreprises. Les écoles, les entreprises et les clubs cyclistes pourraient notamment stipuler, dans leur règlement interne, que les cyclistes doivent porter un casque et proposer des casques à un prix abordable. Etendre les programmes spécifiques

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 25 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

d'encouragement comprenant un élément de récompense ou l'une ou l'autre forme d'avantage financier (réductions diverses...). La participation, à la campagne, de vedettes cyclistes ou de figures médiatiques connues permet de donner une impulsion positive à l'image du casque vélo. La portée des campagnes de promotion peut être augmentée grâce à la collaboration avec des marques de vélo célèbres et des magasins de vélos.

2) Mesures en matière de législation

L'introduction du port obligatoire du casque vélo, éventuellement en différentes étapes, pour certains groupes d'utilisateurs spécifiques (par ex. les enfants transportés à l'arrière d'un vélo (particulièrement exposés en cas de chute), enfants circulant à vélo et cyclistes sportifs) ne peut être envisagée que si le pourcentage de port spontané dépasse les 50% (BPA). On remarque que l'on pourrait aussi bien introduire cette mesure à partir d'un taux de port spontané de 75 %. Dans le cas contraire, l'introduction du port obligatoire risque d'influencer de manière négative la pratique du vélo, ce que nous voulons éviter à tout prix.

Afin de rendre les casques vélo plus abordables, nous proposons de réduire ou de supprimer le taux de TVA sur les dispositifs de protection.

(Voir Mesure 7.12)

IV. CONCLUSION

Le casque vélo représente un moyen très efficace pour éviter le risque de blessures (graves ou mortelles) à la tête en cas d'accident ou de chute impliquant des cyclistes. La stimulation du port du casque vélo permet, par conséquent, d'influencer de manière positive le nombre de tués et de blessés graves parmi cette catégorie d'utilisateurs. A ce jour, le port du casque vélo dans notre pays reste encore très limité et peut certainement être amélioré. Encourager un usage spontané par des actions d'information et d'éducation semble être la meilleure solution.

V. MESURES PRIORITAIRES

Mesure 7.17: Intensifier les campagnes et actions stimulant le port du casque chez les enfants et les étendre à d'autres groupes cibles.

Commentaire: Etant donné leur plus grande vulnérabilité dans le trafic et l'adage "ce qu'on apprend au berceau dure jusqu'au tombeau", les enfants représentent le groupe cible n°1. On peut éventuellement se baser sur des actions existantes qui ont prouvé leur efficacité.

Objectif: Atteindre 50% d'utilisation correcte du casque chez les enfants pour 2005, et améliorer également le port du casque au sein des autres groupes.

Moyens: Rédiger une méthodologie ("best practice") et un manuel pour l'organisation d'actions au niveau local, par exemple au sein des communautés scolaires et des entreprises. Les écoles, les entreprises et les clubs cyclistes pourraient notamment stipuler, dans leur règlement interne, que les cyclistes doivent porter un casque et proposer des

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 26 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

casques à un prix abordable. Etendre les programmes spécifiques d'encouragement comprenant un élément de récompense ou l'une ou l'autre forme d'avantage financier (réductions diverses...). La participation, à la campagne, de vedettes cyclistes ou de figures médiatiques connues permet de donner une impulsion positive à l'image du casque vélo. La portée des campagnes de promotion peut être augmentée grâce à la collaboration avec des marques de vélo célèbres et des magasins de vélo.

Planning:

- Rédaction d'une méthodologie et d'un manuel pour l'organisation 2002
- Mise en œuvre à partir de 2003

Indicateurs:

Nombre de cyclistes qui portent le casque, par catégorie (enfants, suivant la tranche d'âge, cyclistes sportifs, cyclistes quotidiens) – le mesurage effectué par le biais de comptages est préférable aux autres méthodes.

E. PROTECTION DES ENFANTS TRANSPORTES A VELO

I. INTRODUCTION

Les cyclistes en tant que tels sont déjà vulnérables dans le trafic, les enfants transportés à l'arrière d'un vélo d'autant plus. En cas d'accident ou de chute, ils n'ont pas de carrosserie pour parer les chocs les plus violents.

Pour les enfants transportés dans un siège à l'arrière du vélo, les chutes latérales sont particulièrement dangereuses au niveau des lésions au cerveau (la paroi latérale du crâne est la plus vulnérable). C'est pourquoi, dans certains pays (notamment Etat de New York, EU), les enfants transportés à vélo sont obligés de porter un casque.

Etant donné leur morphologie, il est déconseillé de transporter de très jeunes enfants à vélo (tête lourde, cou fragile).

Dans notre pays, il n'existe pas de législation concernant l'utilisation de moyens de protection spécifiques. On ne dispose pas non plus de chiffres sur la manière dont les enfants transportés à vélo sont protégés.

A côté des sièges intégrés pour enfants (siège + repose-pieds monobloc) actuellement sur le marché et destinés à être montés sur le vélo proprement dit, il existe également des remorques de vélo pour enfants. Il s'agit de petites remorques fixées à l'arrière du vélo et dans lesquelles peuvent être transportés des enfants. Dans la littérature spécialisée, ces remorques sont généralement considérées comme sûres. Elles sont en tout cas plus sûres que les sièges pour enfants placés sur les vélos.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 27 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

II. MESURES EN COURS

Education et information

Le matériel d'information diffusé par l'IBSR à l'intention des cyclistes (notamment le Manuel du cycliste) explique comment transporter les enfants à vélo en sécurité. Diverses associations de cyclistes et autres (Fietzersbond,...) disposent également d'informations en la matière.

Législation

Le code de la route (art. 44.4) stipule qu'un vélo doit disposer d'un « siège aménagé » pour pouvoir transporter un passager mais ne donne pas de définition de ce concept et ne précise pas davantage l'âge minimum et maximum que peuvent avoir les passagers. Il n'existe pas non plus de normes auxquelles doivent satisfaire les sièges pour enfants.

Un projet d'Arrêté Royal modifiant le code de la route (texte du 6/09/2001) prévoit certaines règles pour le transport des enfants dans une remorque (maximum 2 enfants, âge maximum 7 ans) et stipule, par ailleurs, que celle-ci doit être « spécialement équipée pour le transport de passagers ».

III. MESURES PROPOSEES

Etant donné le groupe cible assez restreint et clairement délimité, il doit être possible, dans un délai relativement court (2005), d'arriver à ce que tous les enfants transportés à vélo soient correctement protégés. Il faudrait, pour ce faire, disposer d'une législation claire et uniforme.

1) Mesures en matière d'information et d'éducation

Les informations existantes concernant la protection des enfants transportés à vélo peut être étendue et diffusée via plus de canaux. Une législation claire et uniforme concernant la protection des enfants transportés à vélo constitue une condition de base pour étayer les informations en la matière.

Mesure 7.18 (OPTIONELLE): Intensifier et élargir les campagnes et actions destinées à promouvoir la protection des enfants transportés à vélo. Rédiger une méthodologie (“best practice”) et un manuel pour l'organisation d'actions au niveau local, par exemple au sein des associations de parents. Les écoles peuvent notamment stipuler dans leur règlement interne que les parents doivent protéger correctement leurs enfants à vélo et proposer des moyens de protection à un prix abordable. Etendre les programmes spécifiques d'encouragement comprenant un élément de récompense ou l'une ou l'autre forme d'avantage financier (réductions diverses...). Collaborer avec les détaillants spécialisés afin d'augmenter la portée de l'information. Cette mesure peut être liée à des actions du même genre en matière de casque cycliste (voir Mesure 7.17)

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/01/02 page 28 de 28
Dossier 7 – CEINTURE, SIEGES POUR ENFANTS, CASQUE		

2) Mesures au niveau de la législation

Une législation uniforme concernant le transport des enfants à vélo constitue une condition de base pour améliorer l'utilisation des moyens de protection. Il s'agit, par ailleurs, de définir des normes techniques concernant les sièges et les remorques de vélo pour enfants.

Mesure 7.19: Réglementer le transport des enfants à vélo, définir les normes auxquelles doivent répondre les sièges et les remorques de vélo pour enfants.

L'introduction du port obligatoire du casque pour les enfants transportés à l'arrière du vélo doit être envisagée.

Afin de rendre les moyens de protection de qualité plus abordables, nous proposons de supprimer ou de réduire le taux de TVA sur les dispositifs en question.

(Voir Mesure 7.12)

IV. CONCLUSION

Des moyens de protection adaptés pour les enfants transportés à vélo permettraient d'influencer favorablement le nombre de tués et de blessés graves parmi cette catégorie d'usagers.

V. MESURES PRIORITAIRES

Mesure 7.19: Réglementer le transport des enfants à vélo, définir les normes auxquelles doivent répondre les sièges et les remorques de vélo pour enfants.

Commentaire: Une législation uniforme concernant le transport des enfants à vélo constitue une condition de base pour améliorer l'utilisation des moyens de protection.

Objectif: Pour 2005, arriver à protéger correctement 100% des enfants transportés à l'arrière d'un vélo.

Moyens: Modification du code de la route et du règlement technique.

Planning:

- Elaboration d'un projet de modification de loi et traitement par le parlement Pour l'automne 2002
- Elaboration de normes techniques concernant les sièges et les remorques de vélo pour enfants Pour le printemps 2003

Indicateurs:

Nombre d'enfants transportés à vélo de manière sûre.