

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

1. POSITION DU PROBLEME

Pour pouvoir participer activement à la vie sociale, tous les groupes de la population doivent pouvoir se déplacer sans trop de risques, quel que soit leur mode de déplacement. Cela veut dire que les "usagers faibles"¹, tels que piétons, cyclistes, cyclomotoristes, personnes à mobilité réduite, mais également cette autre catégorie d' "usagers vulnérables", à savoir les motocyclistes, doivent pouvoir prendre part au trafic en sécurité.

Toutefois, les statistiques officielles de sécurité routière pour la Belgique² montrent que l'ensemble des catégories "usagers vulnérables" précitées représente environ 40 % du nombre total de *tués et blessés graves dans la circulation*. Par rapport à d'autres pays³, il s'agit d'un pourcentage particulièrement élevé dont les causes ne sont pas vraiment connues. Par ailleurs, la Belgique compte, chaque année, un *nombre indéfini de blessés légers* dans la circulation parmi cette catégorie d'usagers qui se caractérisent par le fait que, contrairement aux automobilistes, ils ne sont pas protégés par le cocon spécialement équipé de leur véhicule.

En outre, il ressort de la littérature scientifique et des études épidémiologiques internationales basées sur les chiffres d'admission aux services des urgences des hôpitaux de Belgique que les statistiques d'accidents officielles accusent un taux de sous-enregistrement important des accidents impliquant des "usagers faibles". Ce problème ne se limite pas à la Belgique mais des études récentes révèlent qu'il est beaucoup plus vaste que l'on ne pensait, surtout pour ce qui concerne les usagers faibles.

Depuis les Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2001-2002, notre pays a pu, à ce jour, réduire d'environ un tiers le nombre de tués dans la circulation. Cela dit, le nombre de blessés ne semble pas avoir diminué dans les mêmes proportions et l'absence de statistiques complètes, surtout pour ce qui concerne les usagers faibles, ne permet pas de savoir avec précision dans quelle mesure leur sécurité sur les routes s'est améliorée. Concernant la catégorie des "usagers vulnérables" pour laquelle il existe des statistiques d'accidents plus concluantes, à savoir les motocyclistes, les chiffres s'avèrent inquiétants.

Le sous-enregistrement dans les statistiques officielles d'accidents fait que personne ne connaît les implications sociales réelles des accidents de la circulation. Ceci fausse non seulement la vision du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif en la matière mais donne également une image biaisée du problème à la population, aux médias, aux compagnies d'assurances, aux associations d'usagers de la route et autres intervenants.

Par ailleurs, on peut s'attendre à ce que le problème s'intensifie avec l'augmentation du nombre d' "usagers vulnérables" dans la circulation suite à une série de phénomènes sociaux. Ces dernières années, les problèmes de mobilité ont entraîné une hausse sensible du nombre de deux-roues motorisés. On constate, par ailleurs, une hausse du nombre de piétons et de cyclistes due aux campagnes de sensibilisation pour une mobilité plus

¹ Dans le cadre des objectifs du présent rapport, les termes "usagers faibles" et "usagers vulnérables" se sont vu attribuer une signification spécifique: vu la problématique des catégories vulnérables d'usagers tels les motocyclistes et, dans une moindre mesure, les cyclomotoristes, on peut parler ici d' "usagers vulnérables" même si, d'habitude, ils ne sont pas comptabilisés parmi les "usagers faibles".

² Graphique IBSR: "Répartition en % du nombre de décédés 30 jours + blessés graves selon la nature de l'usager 2005" Source: SPF Economie, DG Stat. et Ec. Info.

³ Au Canada par exemple, ce chiffre n'est que de 20 %.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

durable⁴, mais également liée au vieillissement de la population et aux possibilités de loisirs plus nombreuses. On s'attend à ce que la proportion d'usagers sur lesquels se penche le présent groupe de travail CFSR augmente pour toutes les tranches d'âge.

Toutes ces considérations appellent une réorientation de la politique actuelle si la Belgique veut poursuivre l'amélioration de la sécurité routière amorcée depuis les Etats Généraux de 2001-2002 et atteindre l'objectif - auquel elle s'est engagée vis-à-vis de la Commission européenne - de réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes d'ici 2010.

Il importe, dès lors, de prendre à temps les mesures qui s'imposent pour mieux pouvoir assurer la sécurité routière des usagers. Ces mesures impliquent non seulement des aménagements d'infrastructure, une adaptation du code de la route, des changements en matière de répression, de sensibilisation et de formation etc. mais également un effort urgent de la Belgique sur le plan de l'accidentologie. Une bonne gouvernance nécessite, par ailleurs, la mise à disposition d'un nombre suffisant d'effectifs et de moyens, une concertation avec les personnes concernées et une évaluation régulière de la politique en vue d'éventuelles corrections.

Le GT se fixe pour objectif d'attirer l'attention sur les besoins des "usagers vulnérables" dans les divers domaines politiques concernés.

Vu la spécificité de la problématique des motocyclistes, le présent rapport comporte quelques considérations à propos de cette catégorie d'usagers, sans toutefois formuler de recommandations à leur égard. Le GT souligne la nécessité de créer un GT spécifique en la matière.

Parallèlement, le GT renvoie aux conclusions de divers autres groupes de travail de la CFSR "Statistiques et indicateurs", "Infrastructure", "Vitesse excessive et inadaptée" et aux GT qui traitent des conducteurs roulant sous l'influence de l'alcool, des médicaments et de la drogue ainsi qu'au GT "Trafic lourd". En effet, les "usagers vulnérables" ne sont généralement pas seuls à circuler sur la voie publique.

⁴ Certains aspects de mobilité durable bénéficient déjà d'une attention (limitée) des pouvoirs publics, basée sur des arguments de santé, des problèmes de climat et des problèmes de mobilité spécifiques, telle la congestion sur les routes.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

2. SITUATION EN BELGIQUE

2.1. Données d'accidents**Comparaison de la tendance générale 1999-2006 avec le Livre Blanc européen et les objectifs EGSR 2001-2002**

Les statistiques d'accidents en Belgique pour la période 2001-2006 de la DG Statistique et Info. Ec. du SPF Economie montrent que la sécurité routière s'améliore de façon constante. On note, de manière générale, une diminution du nombre de tués mais également du nombre de blessés graves. Le nombre de blessés légers se stabilise toutefois à un niveau élevé.

Si le rythme actuel se maintient, l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes belges (750 d'ici 2010) devrait pouvoir être atteint.

Les chiffres pour 2005 et le Baromètre progressif de la Sécurité Routière de l'IBSR révèlent toutefois une augmentation du nombre d'accidents corporels. Certaines catégories d'accidents, tels les accidents graves des nuits de week-end, requièrent une certaine prudence. La tendance diffère également selon les Régions.

Pour avoir un aperçu de l'évolution des accidents impliquant des "usagers vulnérables", le GT s'est basé sur les matrices mises à disposition par l'IBSR pour la période 1999-2005:

- par victime;
- par partie en présence;
- par nombre total d'accidents.

Comme, dans ces matrices, certaines séries comportent de très petits nombres absolus⁵, on a surtout travaillé avec des totaux annuels. Le GT a, par ailleurs, basé ses activités sur la typologie des accidents telle que décrite dans la littérature internationale.

De manière générale, la sécurité routière s'améliore de manière continue pour toutes les catégories d' "usagers vulnérables". Le rythme n'est pas le même pour toutes les catégories:

Tableau 1. Matrice par victime, par partie en présence et par nombre total d'accidents impliquant des "usagers vulnérables"1999-2005

Cat.	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Abs.	%
motocyclette	142	118	147	164	124	120	123 ⁶	-19	-13,4
cyclomoteur	56	64	63	66	45	33	30	-26	-46,4
vélo	122	134	128	108	109	78	71	-51	-41,8
piéton	154	142	158	132	113	101	108	-46	-29,9

Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec., remanié par l'IBSR

Quelques chiffres tirés de la matrice par victime et par partie en présence demandent une attention particulière:

- Le nombre de tués dans des accidents entre camionnettes et piétons semble augmenter;
- Le nombre de tués dans des accidents entre camions et motocyclistes semble augmenter.

⁵ Ce qui peut donner des résultats non fiables, en vertu de la "Loi des grands nombres".

⁶ Le nombre de "décédés 30 jours" parmi les motocyclistes s'élevait à 121.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

Concernant ces chiffres et d'autres, le GT accorde aussi une attention particulière au **“paradoxe du motocycliste”**: lors de l'analyse des chiffres d'accidents, il faut tenir compte du fait que, depuis les années 90, le nombre de motocyclistes a augmenté de manière exponentielle. Ceci montre une amélioration relative de leur sécurité routière. Il n'en reste pas moins que cette catégorie d'usagers reste particulièrement vulnérable dans le trafic: les motocyclistes en Belgique ne représentent qu'1 % du nombre total de kilomètres parcourus mais 12 % du nombre total de tués sur les routes. (Ceci correspond à environ 14 X les risques encourus par un automobiliste. La France connaît une situation analogue: 0,8 % du nombre de kilomètres parcourus par rapport à 16,8 % du nombre de victimes, c.-à-d. 20 X le risque encouru par l'automobiliste français ordinaire).

Statistiques d'accidents affinées 2003/2004/2005

Sur la base d'une deuxième série de données statistiques affinées 2003/2004/2005 relatives aux "usagers vulnérables" selon l'âge et le mode de déplacement⁷ fournie au GT par l'IBSR sous la forme de tableaux et de graphiques, le GT constate également ce qui suit:

Nombre de décédés 30 jours

Le nombre d'accidents mortels semble diminuer moins rapidement chez les personnes de plus de 60 ans que pour les catégories de personnes plus jeunes. Ceci peut être dû à la grande mobilité des seniors et au nombre croissant de titulaires de permis étant donné que le nombre de tués dans la circulation augmente surtout parmi les automobilistes.

Tableau 2. Extrait du tableau décédés 30 jours

	2005	2004	2003
0 à 24 ans	264	298	372
25 à 59 ans	588	626	640
Plus de 60 ans	231	234	201
Total	1.089	1.162	1.213

Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec., remanié par l'IBSR

Pour ce qui concerne la problématique des usagers faibles, la tendance n'est pas claire: les chiffres 2005 montrent une hausse soudaine de 10 unités du nombre d'accidents mortels chez les piétons de plus de 75 ans mais, en même temps, une baisse de 16 unités de ce type d'accidents parmi les cyclistes âgés. Il peut s'agir d'une coïncidence mais vu l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes âgés en Allemagne, ces chiffres incitent toutefois à une certaine prudence à l'égard de ces catégories d'usagers. Vu les petits nombres absolus et le phénomène du sous-enregistrement des accidents impliquant des usagers faibles en Belgique, il se peut en effet que les tendances sous-jacentes soient faussées.

Parmi les jeunes entre 10 et 25 ans, on constate, toutefois, pour l'ensemble de la période 2000-2005, une baisse continue et très importante du nombre de tués sur les routes. Vu le nombre élevé d' "usagers vulnérables" dans cette tranche d'âge, ceci montre que la sécurité routière de cette catégorie d'usagers s'est améliorée. Ce phénomène est particulièrement réjouissant. Le fait que la courbe s'est surtout

⁷ Source: SPF Economie, Direction Statistique et Information Economique, 2005.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

aplanie après 2003 reflète sans doute l'impact de la série de mesures prises en faveur des usagers vulnérables par le parlement fédéral sur la base des recommandations des EGSR de 2001-2002.

La légère hausse du nombre de décédés 30 jours parmi les motocyclistes en 2005 est un phénomène inquiétant. Après un pic de 140 victimes parmi les motards en 2002, ce nombre est retombé à 117 en 2003 et à 115 en 2004; cela dit, en 2005, le nombre de décédés 30 jours montait à nouveau à 121 (et le total annuel à 123). Les graphiques IBSR 2000-2005 relatifs à *'Evolution du nombre de décédés 30 jours par type d'usager* et à *'Evolution du nombre de décédés 30 jours par milliard de kilomètres-véhicules parcourus par type d'usager* confirment cette tendance moins positive pour les motocyclistes.

Toutes ces données révèlent la nécessité d'une étude approfondie des accidents, d'une part, et de la prise de mesures adaptées pour la catégorie des motards, d'autre part.

Tableau 3. Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves

Extrait du tableau décédés 30 jours + blessés graves	2005	2004	2003
0 à 24 ans	2432	2587	2823
25 à 59 ans	4610	4190	4895
Plus de 60 ans	1244	1220	1412
Total	8346	8075	9296

Le nombre de victimes parmi les 0-24 ans révèle une baisse pour chacune des années considérées.

Après une baisse en 2004, le nombre de victimes parmi les 25 -59 ans et les plus de 60 ans ainsi que le total pour toutes les catégories d'usagers et toutes les tranches d'âge accuse à nouveau une hausse en 2005.

L'analyse affinée par catégorie d' "usagers vulnérables" révèle également une baisse, en 2004, du nombre de tués et de blessés graves parmi les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes, suivie d'une nouvelle hausse en 2005.

Ceci pourrait être le signe que:

- le nombre de tués dans la circulation baisse mais le nombre de blessés graves augmente;
- le mode d'enregistrement n'est pas constant;
- il existe d'autres facteurs inconnus plutôt liés à l'exposition, tel le temps.

Nombre total de victimes 2003/2004/2005

Ici aussi, l'évolution erratique des chiffres, tant pour ce qui concerne les totaux que les données plus détaillées par catégorie d'usagers et catégorie d'âge soulève des questions quant à la validité des tendances sous-jacentes que l'on pourrait éventuellement en déduire.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES**Enregistrement des accidents: problématique du sous-enregistrement et de la qualité des données**

Certaines fluctuations dans les données précitées font apparaître des artefacts qui sont sans doute liés au mode d'enregistrement plutôt qu'à la réelle tendance sous-jacente en matière de sécurité routière en Belgique.

Des études scientifiques belges⁸ révèlent par ailleurs un important sous-enregistrement des accidents impliquant des "usagers vulnérables", surtout pour ce qui concerne les cyclistes et les piétons.

Ceci se manifeste surtout au niveau du décalage entre les statistiques d'accidents officielles (basées sur les chiffres de la police⁹ et du Parquet) et l'enregistrement des accidents impliquant ces catégories d'usagers par les services des urgences des hôpitaux¹⁰. Pour le trafic motorisé - parmi lesquels les motocyclistes - les chiffres des compagnies d'assurances représentent également un bon indicateur.

La littérature médicale internationale confirme l'important sous-enregistrement, dans de nombreux pays, des statistiques d'accidents – en ce compris les accidents graves – impliquant des usagers faibles.

Tableau 4. Levels of accident reporting in official (police-reported) road accidents statistics in European countries¹¹

Country	Year of most recent study of accident reporting	Percent of injured road users reported in official statistics
Denmark	2004	21
France	2006	42
Germany	1992	39
Great Britain	1996	56
Hungary	2005	76
Netherlands	1990	43
Norway	1995	37
Spain	2000	18
Sweden	1987	54
Switzerland	1990	25
Mean of listed countries		41

Source: Social and Economic Consequences of Road traffic Injury in Europe, ETSC, Brussels, February 2007

⁸ Cf. notamment les constatations de Johan Demol, expert au Centre de Sécurité Routière de l'Université de Gand, dans une série de publications; cf. bibliographie ainsi que publications sur les accidents de cyclistes des services des urgences de l'UZ Gent et l'UZ Gasthuisberg Leuven.

⁹ La "circulation" doit devenir la 7^e fonctionnalité de base de la police locale.

¹⁰ En raison du non-financement de l'enregistrement des accidents par le personnel hospitalier et de la restriction en matière de transfert de données en vertu de dispositions pénales relatives au secret médical.

¹¹ Estimates presented here are based on a study by Elvik and Mysen (1999), whose main findings have also been reported by Elvik and Vaa (2004). This initial work has been updated by incorporating several additional studies (Amoros 2006, Binderup Larsen et al 2004, ETSC 2001, ETSC 2006, Hollo 2005, Plasencia 2000, Simpson 1996). The results of multiple studies made in the same country have been combined by applying techniques of meta-analysis.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

Outre le problème de sous-enregistrement des accidents – principalement des accidents impliquant des usagers faibles – il faut également souligner la différence de classification de la gravité des lésions entre les pays européens:

Tableau 5. Levels of road accident reporting in European countries by injury severity

Country	Percent of serious injuries reported	Percent of slight injuries reported	Percent of all injuries reported
Denmark	57	14	16
France	39	18	18
Great Britain	38	60	56
Hungary	87	69	76
Netherlands	82	26	43
Norway	69	36	37
Switzerland	77	25	25

Source: Social and Economic Consequences of Road traffic Injury in Europe, ETSC, Brussels, February 2007.

Une analyse des données du Danemark est intéressante pour la Belgique qui ne dispose pas encore de données similaires¹². Il s'agit en effet d'un pays qui, en matière de superficie, de population, de niveau de développement, de prospérité et de mobilité est comparable à la Belgique. Au Danemark, bon nombre d'hôpitaux enregistrent tous les accidents corporels significatifs. Une comparaison entre les statistiques officielles 2002 et les données d'accidents corporels de l'Odense University Hospital pour cette année-là ne donne toutefois, pour cette région, qu'une couverture de 11 % pour les traumatismes AIS¹³ 1 (slight), de 45 % pour les traumatismes AIS 3 (serious) et de 100 % pour les traumatismes AIS 5 et 6 (critical or fatal).

La couverture pour l'ensemble des accidents de cyclistes comportait 6 % tandis que, pour les accidents de cyclistes sans autres usagers, elle ne dépassait pas 1,5 %. Le pourcentage d'accidents corporels rapportés dans les statistiques officielles semble, par ailleurs, encore diminuer: en 1992, la couverture totale par les chiffres officiels comportait encore 27 %; en 2002, elle n'était plus que de 16 %.

L'analyse d'un échantillon d'accidents de cyclistes impliquant des enfants, réalisée par le Prof. Dr P. Van de Voorde, spécialiste en traumatologie pédiatrique à l'Université de Gand, sur la base de données issues d'un rapport intermédiaire du 30 novembre 2006 de l'étude PENTA¹⁴, montre à quel point les statistiques d'accidents belges officielles sont partielles.

Nombre d'enfants décédés >30j ou grièvement blessés (admission >24h) en Flandre après un accident de vélo:

- 0-4 ans: **48** pour 18 hôpitaux en Flandre (**par rapport à 6** pour toute la Belgique d'après les chiffres du SPF Ec., Direction Statistique)
- 5-9 ans: **112 par rapport à 21**
- 10-14 ans: **208 par rapport à 107**
- 15-17 ans (l'étude Penta n'a enregistré les données que jusqu'à 17 ans compris): **160 par rapport à 81** pour les 15 -19 ans).

¹² Pour la Belgique, il existe quelques études partielles plus anciennes. Pour les études en cours, cf. la note au bas de la page 9.

¹³ Abbreviated Injury Scale

¹⁴ Etude PENTA: étude réalisée à la demande du FWO (Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek van de Vlaamse overheid) par un réseau pédiatrique sur les traumatismes dans 18 hôpitaux de Flandre et financée par le Levenslijn Kinderfonds.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

Par ailleurs, lors de l'enregistrement des données dans l'étude PENTA, un délai de 48 h a été considéré comme le véritable critère pour un traumatisme grave. Pour les médecins, il s'agit d'un délai beaucoup plus réaliste.

Remèdes

Une des façons de résoudre le problème du sous-enregistrement et de la classification erronée de la gravité des lésions consiste à associer l'enregistrement des accidents aux données des hôpitaux. Un exemple de système de data-linking largement répandu est le système suédois STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) mis en oeuvre par le ministère suédois du Transport et de l'Infrastructure et développé en collaboration avec les services de police, la fédération des autorités régionales, le conseil national pour la Santé et le Bien-être, l'association des administrations locales et l'Institut de Recherche suédois en matière de Mobilité et Transports (Sjölinder, 2001). Le Crash Outcome Data Evaluation System (CODES) aux USA est un autre modèle d'un tel échange de données.

Outre l'intérêt évident de disposer d'un "aperçu" plus correct des accidents, un système tel que STRADA présente également d'autres avantages. Il pourrait stimuler la collaboration entre le secteur public (police, autres organismes publics) et le secteur privé (hôpitaux et tout le secteur des soins) afin d'arriver à mieux comprendre les causes, les conséquences et la façon de prévenir les accidents de la circulation. Un tel échange de données permettrait d'en savoir plus sur les phases de pré-crash, crash et post-crash des accidents. Par ailleurs, il permettrait indubitablement d'optimiser les systèmes d'enregistrement et pourrait éventuellement donner lieu à la création d'une banque de données multifonctionnelle pouvant être utilisée par diverses instances dans le cadre de plusieurs recherches. Au niveau administratif local, il pourrait par exemple fournir des informations sur des aménagements d'infrastructure dangereux tandis qu'au niveau national, il permettrait d'évaluer et de corriger la réglementation. Enfin, au niveau de l'UE, il pourrait servir de base à l'élaboration de nouvelles normes et de nouveaux objectifs en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents dans les divers pays de l'UE.

Importance de données d'accidents plus pointues pour la politique à suivre

Pour pouvoir analyser les accidents impliquant des usagers faibles, il importe non seulement de connaître LE TYPE DE LÉSIONS et LE NOMBRE de piétons, de cyclistes, de cyclomotoristes et de motocyclistes victimes d'une collision avec une voiture, un cyclomoteur, une camionnette, un camion, etc. mais également **LA FAÇON** dont ces accidents ont lieu.

Pour ne citer qu'une seule catégorie – collisions entre cyclistes et voitures par ex. – il est important de savoir sur quel type de voie l'accident a eu lieu, s'il y a une piste cyclable, s'il s'agit d'une piste cyclable unidirectionnelle, si l'accident s'est produit à un carrefour, si celui-ci était équipé de feux de signalisation, si le cycliste et la voiture circulaient sur la même voie ou s'ils venaient de routes différentes, s'ils roulaient dans la même direction, si l'un des deux effectuait un changement de direction, etc.

Outre le système précité d'échange de données entre diverses instances compétentes et de nouvelles normes d'enregistrement des accidents corporels, une réforme des constats d'accidents par la police et les Parquets s'avère également souhaitable. C'est pourquoi, lors du constat des accidents de la circulation, la police devrait utiliser systématiquement des diagrammes de manœuvres standards qui pourraient ensuite

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

servir de matériel de recherche et statistique lors du développement de mesures visant à éviter ce genre d'accidents.

Le projet visant à mettre en place un institut indépendant pour l'analyse des accidents (projet BART), et qui a été mis sur une voie de garage, doit être réactivé.

Conclusions intermédiaires

Le sous-enregistrement des accidents impliquant des usagers faibles est considéré par le GT comme un problème très sérieux qui doit être résolu d'urgence. Il a en effet des implications directes sur:

- la politique de sécurité routière, la politique de répression et la politique de sanction;
- l'allocation de moyens et d'effectifs en matière de politique de sécurité routière (enregistrement des données d'accidents, infrastructure, campagnes, etc.);
- le contrôle de la politique;
- le benchmarking européen;
- etc.

Le GT est d'avis que toutes ces constatations révèlent la nécessité d'instaurer:

- un enregistrement fiable des données d'accidents grâce à une collaboration entre la police, les Parquets, les compagnies d'assurances et les instances médicales¹⁵;
- un financement structurel en la matière;
- une approche scientifique avec linking de bases de données s'inspirant, par exemple, du système STRADA;
- une concentration de l'expertise au niveau fédéral dans un "institut d'accidentologie et de sécurité routière";
- une conscientisation des autorités politiques à ces lacunes.

¹⁵ Le problème d'ordre pénal concernant la protection du secret médical doit être résolu.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

2.2. Législation

Le GT s'inquiète des modifications prévues à l'art. 7 du code de la route. En aucun cas, ces modifications ne peuvent porter atteinte au statut protégé des "usagers faibles" ou réduire à néant les acquis des EGSR de 2001-2002, à savoir l'usage partagé de la voie publique en vertu du "Code de la rue", les zones 30 aux abords des écoles, la maîtrise de la vitesse en agglomération, etc.

Par ailleurs, le GT constate le manque d'évaluation scientifique des mesures de circulation prises en Belgique. Un "standstill" de la réforme du code de la route à des fins d'évaluation n'est, certes, pas envisageable au stade actuel mais le GT demande néanmoins plus d'évaluation et de monitoring de la politique.

Toute modification au code de la route doit également tenir compte des besoins des "usagers vulnérables". En effet, le trafic sur nos routes est pratiquement toujours mixte, même s'il existe certains aménagements d'infrastructure spécifiques pour les piétons, cyclistes et cyclomotoristes et qu'ils bénéficient parfois de mesures particulières concernant leur place sur la voie publique. En cas de collision, c'est en effet toujours "l'usager vulnérable" et non le trafic motorisé qui paie le tribut le plus lourd, abstraction faite du problème spécifique des deux-roues motorisés.

D'après des données du Ministerie van Verkeer en Waterstaat¹⁶ néerlandais, le taux de risque pour ce groupe d'usagers est de 75 tués par milliard de kilomètres-voyageurs pour les motocyclistes et de 91 tués pour les cyclomotoristes tandis que pour les automobilistes et les cyclistes, il est de respectivement 3 et 12 tués par milliard de kilomètres-voyageurs parcourus. Notons, à ce propos, que les résultats de la Belgique en matière de sécurité routière sont bien plus mauvais que ceux des Pays-Bas. Pour ramener les risques encourus par les deux-roues motorisés au même niveau que ceux encourus par les autres usagers, il faudrait donc prendre des mesures draconiennes pour lesquelles il n'existe pas de support social.

Vu les risques beaucoup trop élevés encourus par les deux-roues motorisés dans notre pays, des mesures spécifiques doivent néanmoins être prises d'urgence pour:

Les cyclomotoristes:

- Les cyclomotoristes classe A ne doivent, pour l'instant, répondre à aucun critère en matière de connaissance du code de la route ou de capacités de conduite; l'introduction d'un brevet du cycliste dans les objectifs finaux de l'enseignement primaire et l'intégration d'exigences minimales en matière de connaissance du code de la route et de capacités de conduite dans le programme de l'enseignement secondaire pourraient améliorer la sécurité de ces usagers. Il serait utile d'examiner si ceci doit s'accompagner d'un brevet ou d'un certificat;
- Afin de ne pas mettre la barre trop haut pour l'obtention de ce brevet (généralement destiné à un public très jeune), on pourrait envisager une courte formation spécifique, éventuellement organisée par les écoles secondaires locales et pouvant faire l'objet d'un apprentissage à distance via l'Internet;
- Organiser plus de campagnes de contrôle des cyclomoteurs trafiqués;

¹⁶ "Door met Duurzaam Veilig", Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, SWOV, Leidschendam, 20054

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES**

- Retrait des “kits de trafiquage” par l’Inspection Economique (Protection du consommateur).

Les motocyclistes: Le GT “Usagers Vulnérables” se contente, dans le présent rapport, d’énoncer une série de constatations et de suggestions. Le GT est d’avis que la problématique des motocyclistes est très différente de celle des “usagers vulnérables” et recommande la création d’un groupe de travail spécifique pour les motards.

Le GT renvoie aux constatations reprises dans les recommandations du SWOV¹⁷ pour cette catégorie d’ “usagers vulnérables”, ainsi qu’aux recommandations parues dans divers articles des n^{os} 65 et 69 du Via Secura. Elles concernent l’extension de l’équipement de sécurité obligatoire à des vêtements, des gants et des chaussures de protection spéciaux, déjà obligatoires dans divers pays européens, dont l’Allemagne, et qui ne font l’objet d’aucune contestation.

Par ailleurs, le groupe de travail souligne la nécessité de poursuivre l’élaboration d’un permis par étapes pour motocyclistes, à l’instar du système de cours de recyclage déjà proposé par l’association de motocyclistes MAG.

Les deux-roues motorisés en général:

- **Infrastructure: l'aménagement des accotements doit "pardonner" les erreurs des usagers.** Les gestionnaires de la voirie doivent tenir compte de la nécessité de prévoir de vastes zones sans obstacles pour les motocyclistes. Cette exigence en matière d’aménagement profite d’ailleurs à tous les usagers et concerne surtout la façon de placer et de concevoir des signaux routiers, des poteaux d’éclairage et des rails de sécurité.
- **Sensibilisation des autres usagers à la problématique des cyclomotoristes,** associée à la campagne pour les **motocyclistes** dans le cadre d’une campagne qui appelle à plus de respect pour les deux-roues motorisés.

Les deux-roues motorisés sur les bandes bus: Pratiquement tous les membres du GT émettent des réserves contre les propositions introduites devant le Parlement belge pour autoriser systématiquement les motocyclistes (au nombre de 360.000) à circuler sur les bandes de circulation réservées aux transports en commun. Le GT voit dans cette mesure une menace pour les passagers qui descendent des transports en commun et pour les cyclistes. Il estime que la différence de masse, de vitesse et de puissance d’accélération entre ces catégories d’usagers est trop importante. Contrairement aux chauffeurs des transports en commun, les motards ne bénéficient d’ailleurs pas d’une formation particulière pour pouvoir affronter le trafic spécifique aux bandes bus. Le GT souligne également qu’une telle proposition implique logiquement que les cyclomoteurs classe A et classe B, à savoir environ 600.000 usagers, devraient également être autorisés à circuler sur les aménagements réservés aux transports publics.

- **Cyclomotoristes classe B sur les pistes cyclables:** divers membres du GT expriment leur inquiétude à propos de la récente modification du code de la route en la matière. Cette modification est contraire au principe de sécurité selon lequel les usagers présentant un important

¹⁷ “PROMISING (Promotion of mobility and safety of vulnerable road users)” – Final report, Contribution of SWOV-Institute for Road Safety Research, The Netherlands, July 2001.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES**

écart de vitesse doivent, autant que possible, être séparés sur la voie publique. C'est pourquoi, en 2004, les Pays-Bas ont pris la mesure inverse, ce qui a entraîné une baisse du nombre d'accidents, tant chez les cyclomotoristes que chez les cyclistes. Le débat sur ce point révèle le souhait de suivre de près cette nouvelle situation et de soumettre le résultat à une évaluation par la CFSR;

- **Plaques d'immatriculation pour cyclomoteurs:** le SPF Mobilité et Transports étudie actuellement si, comment, quand et à quel rythme des plaques d'immatriculation pourraient être rendues obligatoires pour les centaines de milliers de cyclomoteurs circulant en Belgique, par analogie avec la situation existant aux Pays-Bas et en France. L'absence de plaques d'immatriculation rend, en effet, difficile toute politique de contrôle et de répression en matière de cyclomoteurs trafiqués;
- **Pistes cyclables et ronds-points:** cf. recommandations du GT Infrastructure concernant le Règlement du Gestionnaire de la voirie;
- **Eclairage des vélos:** en l'absence de normes CEN en matière d'éclairage vélo, le code de la route devra éventuellement être complété par des normes minimales, basées sur les normes ISO existantes.

2.3. Support social – attitudes

Actuellement, il n'existe pas vraiment, en Belgique, de support social pour imposer aux "usagers vulnérables" certains équipements de sécurité. Ceux-ci consisteraient en vêtements et chaussures de protection pour les motocyclistes, casques blancs pour les deux-roues motorisés, port du casque pour les cyclistes ou du moins pour les enfants se déplaçant à vélo, etc.

Comme le montrent les expériences relatives au port obligatoire du casque pour les usagers de deux-roues motorisés, au port de la ceinture en voiture et aux sièges pour enfants, il ne s'agit pas d'une donnée statique mais dynamique. Les connaissances scientifiques et les développements technologiques ainsi que l'information et la sensibilisation permettent d'augmenter l'adhésion sociale à certaines mesures et de modifier l'attitude des usagers.

En référence au droit à la mobilité des usagers faibles, le GT s'insurge néanmoins contre, par exemple, le port obligatoire de vestes fluo pour les cyclistes et les piétons. Il estime que cette mesure va trop loin et est contraire à la politique de mobilité durable qui vise à promouvoir les déplacements à pied et à vélo et à améliorer la convivialité dans les (grandes) villes.

2.4. Comportement des usagers

Le GT préfère la prévention et l'information à la répression mais déclare que les "usagers vulnérables" ne sont en aucun cas au-dessus de la loi.

Le GT constate également de nombreuses lacunes au niveau des connaissances: ainsi, bon nombre de cyclistes ne réalisent pas que le trafic motorisé doit pouvoir les repérer à une distance relativement grande. Souvent, ils estiment à tort que, comme l'éclairage routier leur suffit, il en est de même pour les automobilistes.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

Certains usagers prennent volontairement des risques pour le plaisir. Reste à savoir s'ils se rendent compte de la gravité des conséquences pour la qualité de leur vie future... sans parler du coût social de leur comportement irresponsable dans le trafic.

L'information et la sensibilisation permettent de remédier au problème. Mais dans le cadre du développement de peines alternatives pour certains délits tel le "P.-V. pour jeunes + classe de circulation", il faut également envisager des peines de travail dans des centres de rééducation si l'on veut corriger l'attitude de certains contrevenants routiers.

2.5. Politique de contrôle par les services de police

Tous les membres du GT reconnaissent l'impact positif de l'augmentation du risque de se faire prendre et de la réforme de la politique criminelle en général sur la sécurité routière dans notre pays. Les besoins en matière d' "enforcement" restent toutefois importants.

Le GT estime que les importants moyens du Fonds des Amendes routières devraient aussi servir à financer des projets spécifiques en faveur des "usagers vulnérables".

Pour ce qui concerne les problèmes en matière de répression des cyclomoteurs trafiqués, le GT renvoie à une étude actuellement menée par le SPF Mobilité et Transports sur l'introduction de plaques d'immatriculation pour cyclomoteurs. Cette mesure devrait faciliter l'identification et le contrôle des auteurs d'infractions.

2.6. Politique de poursuites par les autorités judiciaires**- Projet "Procès-verbal pour jeunes + Classe de circulation".**

Sur l'initiative du gouverneur de province, 16 des 19 zones de police de Flandre-Occidentale ont développé, de manière uniforme, un système de contravention alternatif pour le groupe cible des cyclomotoristes, cyclistes et piétons entre 12 et 18 ans. Le "Procès-verbal pour Jeunes" veut faire comprendre à ces jeunes, à qui l'on ne peut infliger une amende au sens pénal du terme, qu'ils doivent eux aussi prendre leurs responsabilités dans le trafic. Dans ce contexte, la "classe de circulation" fait fonction de peine alternative.

Le contenu des cours de circulation est élaboré par la police en collaboration avec les travailleurs en prévention et avec le soutien de la Vlaamse Stichting Verkeerskunde et de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière. Il a pour objectif d'inciter les jeunes à réfléchir à leur comportement à risque et à leur responsabilité sociale en matière de sécurité routière et veut leur apprendre le code de la route de façon didactique (= attitude + réglementation).

Vu l'important succès de cette initiative et d'autres du même genre au Limbourg et à Gand, le GT conclut qu'il serait plus simple d'étendre le "Procès-verbal pour Jeunes", en tant que projet de sécurité routière, à l'ensemble du pays, via un nouveau P.-V. standard relié à une banque de données consultable sur l'Internet.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

2.7. Information et sensibilisation

Le GT constate, sur la base du graphique IBSR 2005 relatif aux décédés 30 jours et aux blessés graves, qu'il existe bien des fluctuations au niveau des chiffres par tranche d'âge. Celles-ci indiquent l'existence de moments à risques dans la vie des jeunes et de lacunes au niveau de leur perception des risques. Ainsi, les accidents impliquant des piétons connaissent des pics à 7 et 11 ans, ce qui correspond respectivement au passage à l'enseignement de base et à l'enseignement secondaire. Chez les cyclistes, le principal groupe à risque est composé de jeunes adolescents mais le nombre de victimes augmente également parmi les plus de 60 ans.

Chez les cyclomotoristes, le groupe à risque concerne les 16 – 19 ans.

- La **prévention** doit en tenir compte. Les organisations chargées de la prévention, tel l'IBSR, doivent disposer des moyens nécessaires pour pouvoir mener des actions ciblées.

- Concernant les jeunes, le GT plaide également pour une approche systématique via l'**enseignement**. En effet, la connaissance du code de la route et les capacités de conduite des jeunes laissent fortement à désirer. Les objectifs finaux de l'enseignement primaire (néerlandophone) comportent, certes, une série de normes en matière de connaissances et de capacités pour participer au trafic mais dans l'enseignement primaire francophone, c'est moins évident. Dans le secondaire, l'enseignement du code de la route et des capacités de conduite aux jeunes s'avère problématique, tant dans les écoles néerlandophones que francophones. Et lorsque la mobilité et la sécurité routière sont abordées, elles le sont dans tellement de cours différents qu'aucun enseignant ne se sent vraiment responsable de ces matières, avec toutes les conséquences qui en découlent pour l'éducation à la circulation des jeunes, au moment où ces derniers acquièrent, pour la première fois, une certaine autonomie de transport en tant que piétons, cyclistes et cyclomotoristes.

Le GT est d'avis que les 3 Communautés ainsi que l'ensemble des réseaux de l'enseignement primaire et secondaire doivent enseigner le code de la route et les capacités de conduite à vélo aux jeunes en tenant compte de leur âge.

- **Rôle des médias:** la politique en matière de sécurité routière et les problèmes liés aux "usagers vulnérables" doivent faire l'objet d'une attention médiatique constante. Ces dernières années, l'expertise des journalistes s'est incontestablement accrue. Le ton adopté par la plupart des journaux et médias audiovisuels concernant l'importance de la sécurité routière pour toutes les catégories d'usagers a, en fait, changé depuis la première édition des EGSR en 2001-2002. Le GT estime toutefois que les mass médias pourraient jouer un plus grand rôle en matière de sensibilisation.

2.8. Equipement des véhicules

Parmi les mesures potentielles susceptibles d'améliorer la sécurité routière des "usagers vulnérables", le GT distingue:

- La qualité des vélos et des pièces de vélos:
En juillet 2006, les nouvelles normes CEN pour 4 grandes catégories de vélos ont été publiées dans le Journal officiel de l'Union européenne. La surveillance de la qualité des vélos mis sur le marché ainsi que des types de vélos ou d'accessoires pour lesquels il n'existe pas encore de normes restent du ressort des ministres de la Protection des Consommateurs des Etats membres. Les associations de cyclistes

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

demandent qu'une attention particulière soit accordée à la qualité des équipements de sécurité tels l'éclairage et les freins. Ce dossier européen fait également l'objet d'un suivi par le SPF Mobilité et Transports.

- Bull bars et "car fronts" en général: cf. Directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables. Ce dossier européen fait également l'objet d'un suivi par le SPF Mobilité et Transports;
- Equipements technologiques de sécurité dans les véhicules tels que "boîtes noires", limiteurs de vitesse pour camionnettes, ISA, alcolocks, etc. Ces dossiers font eux aussi l'objet d'un suivi par le SPF Mobilité et Transports mais devraient plutôt être traités par d'autres GT;
- Rétroviseurs anti-angle mort et autres dispositifs de vision indirecte pour grands véhicules: idem

2.9. Research, benchmarking & évaluation

Le GT reconnaît l'important besoin en matière de recherches, de benchmarking et d'évaluation sur le plan de la politique de sécurité routière en Belgique. Depuis les EGSR 2001-2002, des progrès ont, certes, été enregistrés mais il subsiste trop d'incertitudes quant à l'efficacité de la politique suivie.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

3. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION FEDERALE POUR LA SECURITE ROUTIERE

Avant-propos

Concernant les motocyclistes, le GT recommande la création d'un GT "Motocyclistes" spécifique.

3.1. Recommandations prioritaires de la CFSR en matière d' "usagers vulnérables"

3.1.1. Au vu de l'important sous-enregistrement des accidents impliquant des usagers "faibles", la CFSR recommande pour 2010 (cf. également les recommandations du GT Statistiques):

- un enregistrement fiable des données d'accidents grâce à une collaboration entre la police, les Parquets, les compagnies d'assurances et les instances médicales¹⁸;
- avec une attention particulière pour les causes d'accidents via l'intégration de "diagrammes de manœuvres" dans les P.-V. de la police;
- le développement de normes d'enregistrement standards par les autorités;
- un financement structurel en la matière;
- une approche scientifique avec linking de bases de données;
- une concentration de l'expertise au niveau fédéral dans un "institut d'accidentologie et de sécurité routière";
- la "conscientisation" des pouvoirs politiques aux lacunes existantes.

3.1.2. Afin de remédier à la dangereuse ignorance des jeunes en matière de code de la route et à leurs capacités de conduite déficientes dans le trafic, la CFSR recommande la prise urgente des mesures suivantes:

- **d'ici 2010, la connaissance du code de la route en fonction de l'âge doit faire partie des objectifs finaux tant de l'enseignement primaire que secondaire de tous les réseaux d'enseignement.** Ceci requiert, dans la Belgique fédérale, une concertation entre les ministres de l'Enseignement et les ministres de la mobilité (CIMIT élargie). Une concertation avec le SPF Intérieur est également recommandée mais l'enseignement ne fait pas partie des tâches spécifiques de la police qui doit se limiter à des projets particuliers. La cellule Education de l'IBSR pourrait également se voir confier une mission en la matière.
- outre la connaissance de base du code de la route, les **objectifs finaux de l'enseignement primaire et du 1^{er} cycle de l'enseignement secondaire doivent également inclure la capacité à circuler à vélo dans le trafic.** Chaque enfant en Belgique doit pouvoir apprendre à rouler à vélo et à se déplacer en sécurité dans le trafic. Par analogie avec le brevet de natation, cette capacité doit faire l'objet d'un **brevet du cycliste**;
- les problèmes liés aux capacités de conduite déficientes et à la mauvaise connaissance du code de la route des cyclomotoristes classe A – qui ne doivent pas posséder de permis – doivent être résolus grâce un brevet spécial très accessible, pouvant être obtenu via les écoles secondaires disséminées au sein des Régions. Ce brevet doit être basé sur la partie théorique de l'examen pour cyclomotoristes + brevet du cycliste;

¹⁸ Le problème pénal relatif à la protection du secret médical doit être résolu.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

- extension, à toutes les zones de police, du projet "**Procès-verbal pour jeunes + classe de circulation**" en tant que projet de sécurité routière s'appliquant à tout le pays via un nouveau P.-V. standard pour jeunes, relié à une base de données consultable sur l'Internet.

3.2. Autres recommandations de la CFSR:

- **Sensibilisation** des usagers à la problématique spécifique des "usagers vulnérables" allant de pair avec une campagne demandant à tous les usagers de faire preuve de plus de courtoisie et de prudence;
- En attendant la réalisation d'une étude de qualité concernant les causes réelles des accidents impliquant des usagers vulnérables, il serait utile que les campagnes d'éducation à la circulation et de sensibilisation à la sécurité routière ne se focalisent pas uniquement sur le comportement routier des usagers motorisés mais s'intéressent également à la **responsabilisation** des usagers vulnérables;
- La CFSR estime que, dans certains cas, les tribunaux devraient également pouvoir sanctionner les **parents**. Souvent, ces derniers font preuve d'une mauvaise volonté manifeste lorsqu'il s'agit, par exemple, d'acheter un équipement de sécurité tel un éclairage vélo ou de laisser leurs enfants suivre des cours de circulation en tant que peine alternative;
- Il ne faut pas non plus négliger **l'importance de la sensibilisation et de l'éducation à la sécurité routière en dehors du contexte de l'enseignement**. La CFSR estime que les instances et associations qui s'occupent de ces matières méritent un soutien financier adéquat. Outre le Brevet du cycliste / Fietsbrevet, des initiatives telles que "Pedibus" (asbl GAMAH), "Tandem scolaire" de l'asbl Empreintes, les formations vélo combinées pour parents et enfants du Gezinsbond et de la Ligue des Familles, Fietspooling de Mobiel21 vzw, Vélobus du GRACQ & de ProVelo, la sensibilisation à la problématique de l'angle mort par les fédérations de transports comme, par exemple, "Veilig op weg" du SAV ainsi que divers autres projets d'éducation au vélo pour enfants et adultes des associations de cyclistes Fietsersbond, GRACQ et Provelo, etc. doivent également être soutenues par les autorités publiques grâce à la mise à disposition d'effectifs et de moyens sur la base d'arguments de sécurité routière et pas seulement dans le cadre de la sensibilisation aux déplacements à pied et à vélo. Vu les statistiques d'accidents pour l'ensemble des catégories d'"usagers vulnérables", il s'agit d'une mesure indispensable. Par ailleurs, il n'est pas souhaitable que la "génération de la banquette arrière" puisse participer, à 16 ans, au trafic motorisé en cyclomoteur¹⁹ sans avoir aucune expérience de la circulation ou sans exigence en matière de permis... L'obtention du Brevet du cycliste / Fietsbrevet via l'enseignement (assorti d'une formation sur la voie publique) fait partie des recommandations prioritaires. Les autres initiatives peuvent être rattachées à l'introduction systématique de Plans de déplacements scolaires et de Plans de déplacements d'entreprise (PDS et PDE).

¹⁹ Des expériences menées à l'étranger ont montré qu'il est particulièrement éducatif que les jeunes apprennent d'abord à se déplacer dans le trafic à vélo.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

- **Eclairage vélo:** la CFSR demande un affinement du code de la route avec des normes techniques et souligne la nécessité d'organiser une campagne fédérale sur l'importance de la visibilité dans la circulation. La CFSR insiste également sur l'importance d'un contrôle, par le Ministre de la Protection des Consommateurs, de la qualité des systèmes d'éclairage vélos, disponibles dans le commerce;
- Bon nombre d'accidents de la circulation sont dus au fait que les gens sont pressés et ne font pas attention. La CFSR estime qu'il faudrait organiser une **campagne IBSR** axée sur les jeunes et leurs parents: "**Je pars à temps // Ik vertrek op tijd**";
- Cyclomoteurs classe B sur les pistes cyclables: la CFSR s'inquiète de la modification récente du code de la route en la matière qui est contraire au principe de sécurité selon lequel les usagers présentant un grand écart de vitesse, de masse et de puissance d'accélération doivent être, autant que possible, séparés sur la voie publique. Elle souhaite qu'il soit procédé à une évaluation de cette mesure.
- Plaques d'immatriculation pour cyclomoteurs²⁰: la CFSR considère l'introduction de plaques d'immatriculation pour cette catégorie d' "usagers vulnérables" comme une mesure de soutien de la politique de répression et un moyen de lutter contre les "cyclomoteurs trafiqués" qui sont à l'origine de nombreux accidents impliquant des jeunes;
- La CFSR croit fermement aux indications fournies par la "typologie des accidents", telles que l'explication classique de l'automobiliste qui percute un cycliste au moment de quitter l'autoroute: "je n'avais pas vu le cycliste"... Il ne l'avait pas vu parce qu'il ne s'attendait pas à sa présence à cet endroit;
- La CFSR plaide pour une valorisation du rôle des médias en matière de sensibilisation et d'éducation à la circulation. Le GT plaide pour la diffusion de spots TV en prime time et pour l'intégration de thèmes de sécurité routière dans les programmes populaires, à l'instar de ce qui se fait en France;
- La CFSR souligne l'effet dissuasif de l'augmentation du risque de se faire prendre et estime que la politique de répression plus ferme des dernières années doit être poursuivie.

²⁰ Le SPF Mobilité et Transports examine actuellement si, comment, quand et à quel rythme des plaques d'immatriculation pourraient être rendues obligatoires pour les centaines de milliers de cyclomoteurs circulant en Belgique, par analogie avec la situation existant aux Pays-Bas et en France.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES****4. MONITORING**

Il ne serait pas opportun que les activités de l'actuel GT "Usagers vulnérables" – qui n'ont démarré que fin 2006 – prennent fin avec le présent rapport à la CFSR. De nombreuses études doivent encore être menées et il s'agira également de procéder à un monitoring spécifique de la réalisation des objectifs formulés ici et des priorités retenues par la CFSR.

Concernant l'avenir, le GT devra également se charger de l'évaluation des actions entreprises et du benchmarking au niveau européen, et devra servir d'interlocuteur pour la Belgique en matière d'échange de bonnes pratiques.

Il est dès lors recommandé que le groupe de travail actuel évolue vers un groupe d'accompagnement et de concertation permanent, qui se réunit à intervalles réguliers et qui rend compte de ses activités à la CFSR. En fonction des thèmes abordés, le GT peut accueillir divers experts, appartenant ou non au réseau de spécialistes de la CFSR.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

ANNEXE 1 – DOCUMENTS DE REFERENCE

Statistiques d'accidents en Belgique

Analyse affinée des données statistiques 2003/2004/2005 relatives aux "usagers vulnérables" selon l'âge et le mode de déplacement - Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec., remanié par l'IBSR.

Graphique IBSR: *répartition en % du nombre de décédés 30 jours + blessés graves selon la nature de l'usager 2005*- Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec.

Graphique IBSR: *Evolution des décédés 30 jours par type d'usager 2000-2005* - Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec.

Graphique IBSR. *Evolution des décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par type d'usager 2000-2005.*- Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec.

Matrices par victime, par partie en présence et par total d'accidents impliquant des "usagers faibles" 1999-2005 - Source: SPF Economie, DG Stat. et Info Ec., remanié par l'IBSR.

Bibliographie

Amoros, E., Martin, J. L., Laumon, B. (2006) Under-reporting of road crash casualties in France. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 627-635.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, Communication de la Commission concernant le Programme d'action européen pour la sécurité routière. Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée, COM (2003)311 final – Non publié au journal officiel : Sécurité routière : programme d'action pour la Sécurité routière (2003-2010).

Cryer, P. C., Westrup, S., Cook, A. C., Ashwell, V., Bridger, P. and Clarke, C. (2001) Investigation of bias after data linkage of hospital admissions data to police road traffic crash reports. *Injury Prevention* 7, 234-241.

DE MOL J. (2003), "ISA in een hogere versnelling. Beleids- en implementatieacties voor het veiligheidsverhogend systeem", in: *Verkeersspecialist*, 95, 2003, blz. 10-12.

DE MOL J. (2003), "[Bestelwagens: een drama voor de verkeersveiligheid. De maximale snelheidsbegrenzer: een nieuwe Europese richtlijn](#)", in: *Verkeersspecialist*, 95, februari 2003, blz. 13-16.

DE MOL J., VLASSENROOT S. (2003), "[Op de voet gevolgd. Onderzoekresultaten van het Zweedse ISA-project](#)", in: *Verkeersspecialist*, 94, pp. 6-11.

DE MOL J. (2002), 'Verkeershandhaving en –vervolging moeten gekaderd worden binnen het verkeersveiligheidsbeleid', in: *Orde van de Dag. Criminaliteit en samenleving*, Mechelen, Kluwer documenta, 20 (thema: verkeershandhaving) december 2002, pp. 65-72.

DE MOL J. (2002), "[Opteren voor OPTIMA, Betrouwbaar registratiesysteem voor verkeersslachtoffers](#)", in: *Verkeersspecialist*, 87, pp. 5-8.

DE MOL J. (2002), *Optimalisatie van de verkeersongevallenstatistieken, Inleiding tot STRADA*, Gent, februari 2002, 20 blz.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES

Elvik, R., Mysen, A. B. (1999) Incomplete accident reporting. Meta-analysis of studies made in 13 countries. *Transportation Research Record*, 1665, 133-140.

Elvik, R., Vaa, T. (2004) *The Handbook of Road Safety Measures*. Oxford, Elsevier Science.

European Transport Safety Council (ETSC), *Social and Economic Consequences of Road traffic Injury in Europe: The true scope and impacts of traffic injury; Long-term impacts of traffic injury; Socio-economic dimensions of traffic injury*, Brussels, February 2007, 63 p.

European Transport Safety Council (ETSC) (2001) *EU transport accident, incident and casualty databases: current status and future needs*, Brussels.

European Transport Safety Council (ETSC) (2006) *Road accident data in the enlarged European Union: learning from each other*, Brussels.

Farmer, C. M. (2003) Reliability of Police-Reported Information for Determining Crash and Injury Severity. *Traffic Injury Prevention* 4, 38-44.

Gennarelli, T. A. and Wodzin, E., Eds. (2005) *Abbreviated Injury Scale 2005*, Association for the Advancement of Automotive Medicine, Des Plaines IL, USA.

Graham, D., Glaister, S., Anderson, R. (2005) The effects of area deprivation on the incidence of child and adult pedestrian casualties in England. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 125-135.

Hollo, P. (2005) Estimation of the real number of road casualties. Unpublished paper. Budapest, Institute for Transport Sciences (KTI).

Jones, S. R., Lyons, R. A., John, A., Palmer, S. R. (2005) Traffic calming policy can reduce inequalities in child pedestrian injuries: database study. *Injury Prevention*, 11, 152-156.

Kuppa, S., Wang, J., Haffner, M. and Eppinger, R. (2001) Lower extremity injuries and associated injury criteria. International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles, Amsterdam.

MAIDS – *In-Depth investigation of Motorcycle accidents – the first complete European in-depth study of motorcycle accidents*, September 2004.

Martin, A. (2006) *Factor Influencing Pedestrian Safety: A Literature Review*. Unpublished Project Report UPR SE/199/05. TRL Limited.

PENTA-studie: studie in opdracht van het FWO (Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek van de Vlaamse overheid) door een pediatriesch netwerk rond trauma in 18 ziekenhuizen in Vlaanderen gefinancierd door het Levenslijn Kinderfonds, UGent – KuLeuven, november 2006.

SWOV, "PROMISING (Promotion of mobility and safety of vulnerable road users)" – Final report, Contribution of SWOV-Institute for Road Safety Research, The Netherlands, July 2001.

SWOV, "Door met Duurzaam Veilig", Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, SWOV, Leidschendam, 2005

VLASSENROOT, S., DE MOL, J. (2004), "ISA-gebruikers kunnen niet meer zonder: Gentse demoproject wijst op grote aanvaarding van ISA", in: *Verkeersspecialist*, 112, November 2004, Wolters Kluwer, Mechelen, pp. 12-16. [pdf-file](#)

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : USAGERS VULNERABLES****ANNEXE 2 – COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**

Theo Beeldens, Vice-président MAG²¹
Pierre-Jean Bertrand, Région de Bruxelles-Capitale
Jacques Dekoster, Ligue des Familles
Ann DE BOECK, Gezinsbond
Bernard Dehaye, GRACQ
Patrick D'Haese, Administrateur Délégué Fietsersbond
Michèle Guillaume, IBSR Sylvie Lemaire, Zone de police 3869
Karel Van Coillie, Touring
Anne Vandenberghe, SPF Mobilité et Transports
Commissaire Rudi Wagelmans de la CPPL

Lieve Vermoere, SPF Mobilité et Transports, qui a présidé aux réunions et qui a assuré le secrétariat du GT.

Adresses e-mail des membres:

Michele.guillaume@ibsr.be; rudi.wagelmans@ibz.fgov.be; sylvie.lemaire.3869@police.be;
pjbertrand@mrbc.irisnet.be; uschollaert@mrbc.irisnet.be; karel.vancoillie@touring.be;
ddekoster@yucom.be; president@mag.be; patrick@fietsersbond.be; bernard.dehaye@skynet.be;
ann.de.boeck@gezinsbond.be; anne.vandenberghe@mobilite.fgov.be; lieve.vermoere@mobilite.fgov.be

²¹ Monsieur Theo Beeldens a assisté uniquement à la réunion du groupe de travail qui s'est déroulée le 11.01.2007; à la demande du MAG, les questions relatives aux motocyclistes seront abordées dans un GT CFSR séparé. Le présent rapport ne reprend dès lors que les constatations du GT mais pas de "Recommandations CFSR" relatives aux motocyclistes.