



# Patric DERWEDUWEN

*Administrateur Délégué de  
l'Institut Belge pour la Sécurité Routière*

# L'Observatoire pour la Sécurité routière: un outil indispensable à une politique volontariste et efficace en matière de sécurité routière

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Tous ensemble...

## ... vers des routes plus sûres

- Objectif initial (EGSR 2002):  
pas plus de 750 tués en 2010
- Objectif complémentaire (EGSR 2007):  
pas plus de 500 tués en 2015
- Déclaration gouvernementale 2008

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Qu'est-ce que cela implique ?

- Déterminer une "vision"
- Analyser les problèmes en matière de sécurité routière
- Fixer les objectifs
- Déterminer les mesures correctrices
- Décider de plans d'action
- Mettre en œuvre ces plans d'action
- Evaluer leur efficacité
  - processus dans lequel les données sont indispensables
  - approche scientifique pour analyser les problèmes et identifier les solutions les plus efficaces

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# La vision zéro en Suède

Vision basée sur:

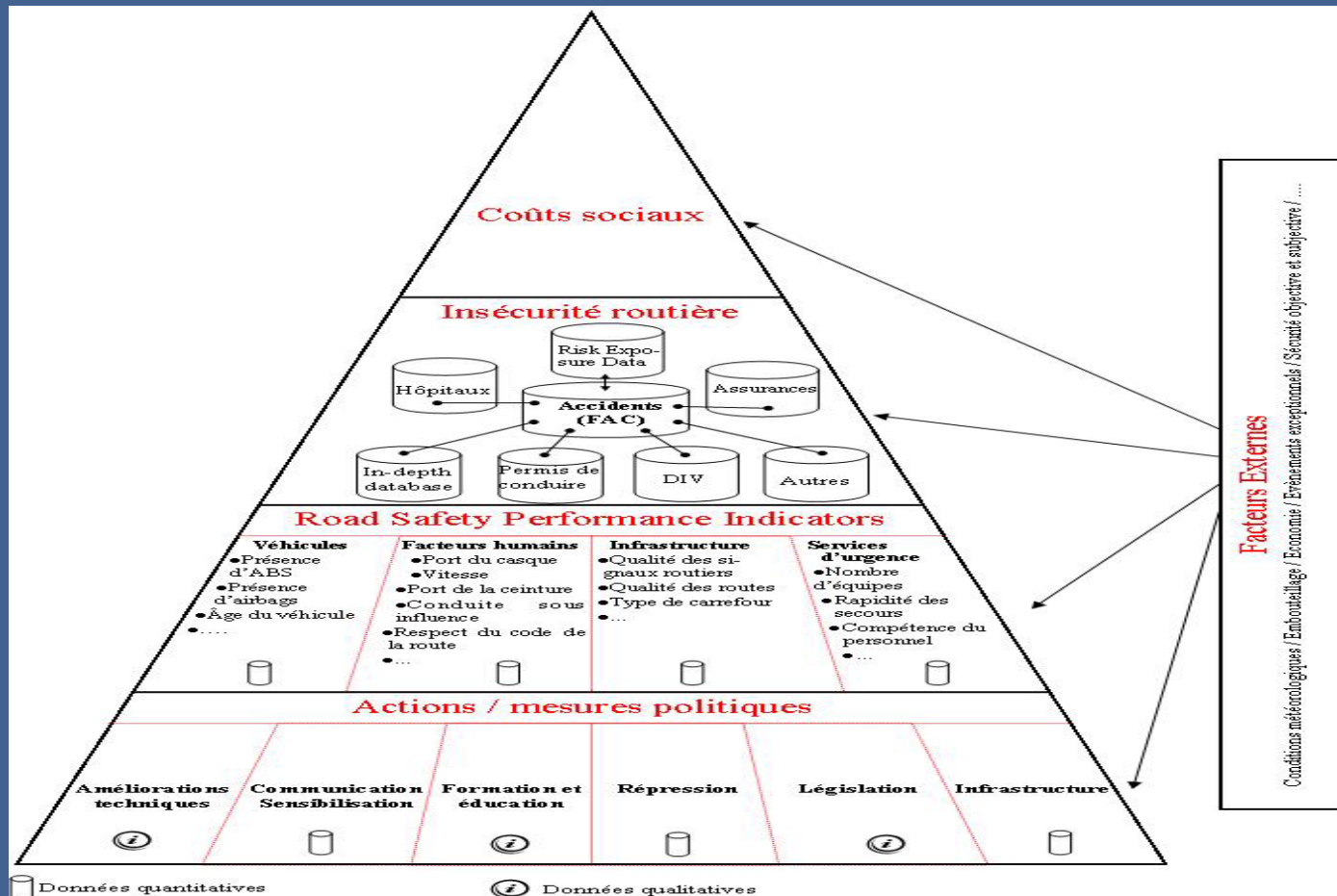
- éthique: rien n'est plus important que la vie et la santé, prioritaires par rapport à la mobilité;
- responsabilité: responsabilité partagée entre les autorités et les usagers;
- sécurité: les systèmes de circulation routière doivent tenir compte de la faillibilité humaine;
- mécanismes de changement: les autorités et les usagers doivent accepter de changer.

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Les données, maillon essentiel



L'observatoire pour la sécurité routière



Observatorium voor de verkeersveiligheid

# Mieux connaître, c'est mieux appréhender les problèmes

## Connaissance:

- des données scientifiques :
  - alcool au volant, vitesse excessive ou inadaptée, ceinture, médicaments...
- des expériences d'autres pays:
  - "benchmarking"
- de la meilleure manière d'agir:
  - ex.: rapport coûts / bénéfices des différentes mesures

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Connaissances scientifiques

- Quels sont les problèmes ?
- Quel est leur impact réel ?
- Quelles sont les mesures possibles ?
- Quelle est l'efficacité de ces mesures ?
- ...

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Données scientifiques

## VITESSE:

- dépassement de la vitesse moyenne de plus d'un 1/4 (ex.: 65 au lieu de 50 km/h pour les autres usagers):  
risque d'accident x 6
- distance d'arrêt à 50 km/h: 27 mètres  
distance d'arrêt à 60 km/h: 31 mètres  
→ 4 mètres prépondérants ?
- collision à 50 km/h: décès de 50 % des piétons  
collision à 30 km/h: décès de 10 % des piétons

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Vitesse vs alcool

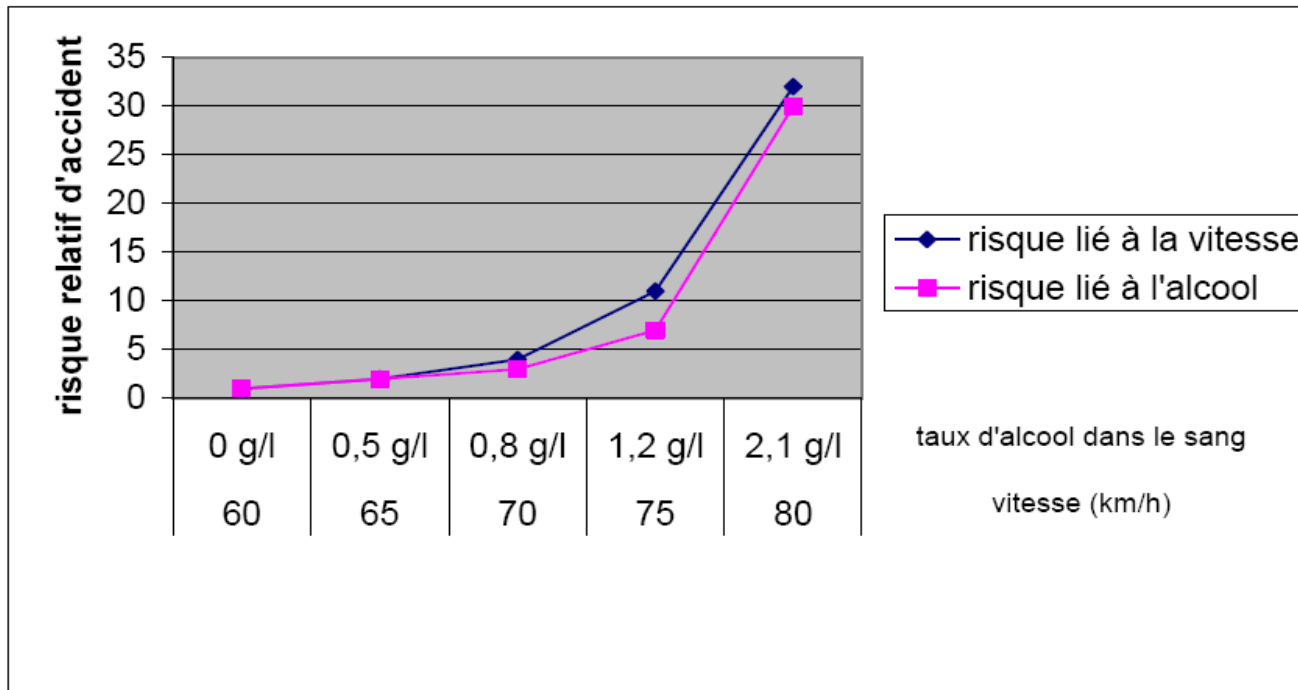


FIGURE 3 Comparaison entre le risque d'accident corporel dû à une vitesse excessive et à l'alcool au volant, sur un **axe routier urbain** où la vitesse est limitée à 60 km/h (source: OCDE)



# Données scientifiques

## CEINTURE:

- réduction de 40 % du risque de traumatisme crânien et de 50 % du risque de décès
- sans ceinture, le risque d'être tué existe à partir de 20 km/h
- correctement attaché, un enfant court 3x moins de risques d'être tué ou gravement blessé

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Données scientifiques

## CONDUITE SOUS L'INFLUENCE :

- de l'alcool
  - 0,5 ‰: risque d'accident mortel x 2,5
  - 0,8 ‰: risque d'accident mortel x 4,5
- de drogues
  - efficacité des tests
  - impact sur la conduite (étude DRUID)
- de médicaments
  - impact sur la conduite (étude DRUID)

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Expériences étrangères: benchmarking

- = identifier les aspects performants de la politique de sécurité routière d'un pays pour adapter et mettre en œuvre les bonnes pratiques (lorsque c'est possible)
  - Quel pays obtient de bons résultats ?
  - Quel autre pays est "compatible" (stratégie, coûts sociaux, etc. comparables) ?
  - Que puis-je apprendre ?

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Exemples de bonnes pratiques (étude SUPREME)

- Audits de sécurité routière (projet européen Ripcord)
- Alcolock → moins 40 à 95 % du risque de récidive
- "Trajectcontroles" aux Pays-Bas →  
moins 47 % d'accidents sur tronçons contrôlés

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Sur les traces de l'observatoire européen (ERSO)...

ERSO ([www.erso.eu](http://www.erso.eu)):

- système pour rassembler les données et les connaissances
- destiné aux professionnels de la sécurité routière et aux autorités
- système compliqué pour rendre l'accès aux données plus facile !
- dépend de bon nombre d'organismes pour les données
- existe aussi dans certains pays → la Belgique participe via l'IBSR

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# IBSR = rôle central

## IBSR:

- interlocuteur relais entre les intervenants
- réunit tous les acteurs concernés par l'enregistrement et l'exploitation des données
- effectue déjà des analyses, des recherches et des mesures d'attitudes et de comportement

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Utilité de l'observatoire

IBSR



Commission Fédérale Sécurité Routière



Comité Interministériel Sécurité Routière

Objectif: axer les recommandations (et, donc, la politique de sécurité routière) sur des données OBJECTIVES

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid

# Merci de votre attention

Pour plus d'infos sur l'observatoire européen:

[www.erso.eu](http://www.erso.eu)

L'observatoire pour la  
sécurité routière



Observatorium voor de  
verkeersveiligheid