



KF-22-CATINBRE

Commission fédérale pour la Sécurité routière

16 09 2022

Isabel Verwee (Knowledge Group Manager – Road Safety & Security)

Ellen Boudry (Researcher)

Ordre du jour

- ▶ **Contexte**
- ▶ **Méthode**
- ▶ **Discussion**
- ▶ **Planning**

Contexte



▶ AR 30 septembre 2005

- ▶ Arrêté royal désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière
- ▶ Base : répartition des infractions par degré



▶ Analyse Centrex

- ▶ Répartition des infractions par degré : parfois illogique et incohérente



▶ Plan fédéral Sécurité routière

- ▶ 9 mesures « contrôles, sanctions, accompagnement et formation »
- ▶ Mesure 15 : Sanctions correspondant au danger causé

Questions d'étude



- ▶ **Les infractions sont-elles classées de manière consistante dans une certaine catégorie suivant le risque qu'elles causent dans la circulation ?**



▶ **Permis à points**

- ▶ Est-il possible d'attribuer des points en fonction du risque causé par l'infraction dans la circulation ?
- ▶ Quelles infractions sont reprises ou non dans le système de points ?

Méthode



► Point de départ de l'analyse

- 115 infractions
 - Toutes les infractions 2^e, 3^e et 4^e degré
 - Excès de vitesse
 - Récidive croisée (2015)
- Lien : permis à points

Degré	Type	Descriptif	Article	Texte	Points
-	Vitesse	de 11 à 20km/h hors agglomération (autoroutes, routes hors agglomération)	29	LPCR	1
2e	Obstacle sur voie publique	Gêner la circulation ou la rendre dangereuse (objets sur voie publique)	7.3	CR	2
2e	Vitesse inadaptée	Adapter sa vitesse aux circonstances, autres usagers, conditions climatiques, ...	10.1	CR	2



► Analyse objective (étude de littérature)



► Interrogation des experts

Méthode – analyse objective



- ▶ **Etude de littérature : ≠ sources → documents de synthèse**
 - ▶ Briefings institut Vias
 - ▶ Factsheets SWOV
 - ▶ SafetyCube
 - ▶ European Road Safety Observatory (rapports thématiques)



- ▶ **Risque relatif (comportement à risque/infraction → risque accru d'accident ?)**
 - ▶ 1 = risque similaire d'accident
 - ▶ <1 = diminution du risque d'accident
 - ▶ >1 = augmentation du risque d'accident
 - ▶ Différents degrés d'accroissement du risque d'accident

	Risque relatif
Pas accru	≤ 1
Légèrement accru	1 à 3 fois
Modérément accru	3 à 10 fois
Fortement accru	10 à 30 fois
Extrêmement accru	30 à 200 fois

Méthode – analyse objective : exemple alcool

Type	Description	Risque relatif d'accident (tous les accidents)	Risque relatif d'accident avec lésions	Risque relatif d'accident mortel
Alcool	Alcool entre 0,5g/l et 0,8g/l			
	CAS 0,5 g/l	1,4		5
	CAS 0,8 g/l			10
Alcool	Alcool > 0,8g/l			
	CAS 1,0 g/l	5		
	CAS 1,5 g/l	20		

Le risque croît à mesure que la CAS augmente

(Blomberg et al., 2005)

	Risque relatif
Pas accru	≤ 1
Légèrement accru	1 à 3 fois
Modérément accru	3 à 10 fois
Fortement accru	10 à 30 fois
Extrêmement accru	30 à 200 fois

Méthode – évaluation objective : exemple de drogue

Type	Description	Risque relatif d'accident (tous les accidents)	Risque relatif d'accident avec lésions	Risque relatif d'accident mortel
Drogue	Conduire un véhicule sous l'influence de drogues, inciter quelqu'un à conduire ou confier à quelqu'un un véhicule alors qu'il est sous l'influence de drogue			
	<i>Drogue - Amphétamines</i>		6,2	5,2
	<i>Drogue – Cannabis</i>	1,3 - 2,5	1,1	1,3
	<i>Drogue - Cocaïne</i>		1,7	3,0
	<i>Drogue - Opiacées</i>		1,9	1,7
	<i>Combinaison plusieurs types de drogue</i>	5 - 30		

Le risque dépend du type de drogue

	Risque relatif
Pas accru	≤ 1
Légèrement accru	1 à 3 fois
Modérément accru	3 à 10 fois
Fortement accru	10 à 30 fois
Extrêmement accru	30 à 200 fois

Méthode – évaluation objective : exemple ceinture & délit de fuite

Type	Description	Risque relatif d'accident (tous les accidents)	Risque relatif d'accident avec lésions	Risque relatif d'accident mortel
Ceinture	Usage de la ceinture de sécurité		5,2	8

Usage de la ceinture : aucune influence sur le risque d'accident, uniquement sur la **gravité** de l'accident

Délit de fuite : aucun lien avec le risque d'accident

	Risque relatif
Pas accru	≤ 1
Légèrement accru	1 à 3 fois
Modérément accru	3 à 10 fois
Fortement accru	10 à 30 fois
Extrêmement accru	30 à 200 fois

Méthode – Interrogation des experts

- ▶ **Quid des infractions pour lesquelles aucune évaluation objective n'est possible ?**
- ▶ **Limites**
 - ▶ Pas évident d'effectuer une comparaison générale des risques
 - ▶ Une infraction à la loi peut se diviser en plusieurs sous-catégories
- ▶ **Interrogation des experts**
 - ▶ Liste 115 infractions
 - ▶ Evaluation des experts de la sécurité routière
 - ▶ Membres de la Commission fédérale pour la sécurité routière
 - ▶ Universitaires
 - ▶ ...

Méthode – Interrogation des experts

- ▶ Selon vous, dans quelle mesure [l'infraction] accroît-elle le risque d'accident ?
 - ▶ Exemple : Selon vous, dans quelle mesure [le non suivi d'une injonction de vous arrêter d'un agent qualifié] accroît le risque d'accident ?

Pas accru	Légèrement accru	Modérément accru	Moyennement accru	Fortement accru	Extrêmement accru
Le risque d'accident est plus faible ou similaire	Le risque d'accident est doublé au maximum	Le risque d'accident est 2 à 3 fois plus élevé	Le risque d'accident est 3 à 10 fois plus élevé	Le risque d'accident est 10 à 30 fois plus élevé	Le risque d'accident est 30 à 200 fois plus élevé

- ▶ Y a-t-il des infractions non reprises dans cette liste que vous souhaiteriez inclure dans le permis à points ?
- ▶ Y a-t-il des infractions reprises dans cette liste que vous ne souhaiteriez pas inclure dans le permis à points ?

Planning

	08/22	09/22	10/22	11/22	12/22	1/23	2/23	3/23
Contexte								
Catégorisation des infractions de la route (cf. AR 30 sept 2005)	→							
Analyse Centrex	→							
Développement de la méthodologie	→	→						
Analyse du risque	→							
Sélection des infractions de la route analysées		→						
Analyse OBJECTIVE – étude de littérature			→					
INTERROGATION DES EXPERTS			→					
Analyse + corrélation risque et comportement				→				
Compte rendu					→			
(Benchmarking) – Option				→				
Recommandations et conclusion					→			
Review							→	
Rapport final								→



= Commission fédérale pour la sécurité routière

