



LES EXEMPLES VALENT PLUS QUE LES MOTS

“La police doit donner l'exemple”

Les parents qui enfreignent en permanence le Code de la route donnent le mauvais exemple à leurs enfants. Les représentants de l'autorité n'ont pas suffisamment conscience de leur rôle en la matière, selon Johan De Mol, collaborateur du Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (Université de Gand). Les comportements incitant le public à adopter des comportements dangereux nuisent aux campagnes de sensibilisation qui risquent ainsi de devenir inutiles, affirme-t-il.

LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Un rôle d'exemple

La police joue un rôle très important en matière de circulation routière. Cette tâche ne consiste pas seulement à veiller au bon respect des règles; il implique également la prévention et la sensibilisation. Mais il est impossible d'induire un changement dans le comportement des conducteurs, si l'on se montre soi-même peu respectueux et peu convaincu de la nécessité de ce changement. Montrer l'exemple dans la circulation routière constitue à coup sûr une fonction policière aussi, sinon plus importante que celle de veiller au respect des règles.

Et au niveau de cette fonction d'exemple, beaucoup reste à faire sur le terrain. Nombre de policiers portent rarement, voire jamais leur ceinture de sécurité. Ce type de comportement n'est pas de nature à inciter le conducteur ou le passager recalçant à boucler sa ceinture. Il renforce le sentiment au sein de la population que le port de la ceinture n'est pas vraiment important.

Le Code de la route

Les raisons de ce comportement restent peu compréhensibles. Peut-être certains policiers estiment-ils ne pas être obligés de porter leur ceinture pour des raisons qui tiennent aux nécessités du service. S'il en était ainsi, ce serait la preuve d'une lacune supplémentaire: une méconnaissance du Code de la route. L'article 35.2.1 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 stipule que les conducteurs et les passagers de véhicules prioritaires, ne sont dispensés du port obligatoire de la ceinture que lorsque la nature de la mission qu'ils sont en train d'accomplir le justifie.

On peut s'interroger sur le bien-fondé de cette exception, puisque la plupart du temps, les véhicules prioritaires n'adoptent

pas une conduite routière normale. Ils se retrouvent souvent en train de slalomer dans une circulation dense, parfois à grande vitesse. Le risque d'accidents est donc d'autant plus élevé. En cas d'accident, la loi de la gravité vaut également pour ces agents en mission urgente. Ils voleront, eux aussi, contre ou à travers le pare-brise. Leur statut d'agent de police en mission prioritaire ne les protégera pas. Les lois de la nature sont immuables et ne tiennent pas compte du caractère prioritaire des missions.

Prenons l'exemple extrême d'une poursuite: un agent impliqué dans un accident et ne portant pas de ceinture de sécurité a peu de chances d'être encore en état d'intervenir. Quel est l'avantage de ne pas avoir à défaire sa ceinture si l'on se retrouve soi-même blessé suite à l'absence de ceinture?

Une étude néerlandaise a prouvé que 25% des lésions graves et 40% des lésions mortelles pouvaient être évitées dans les accidents de circulation grâce au port de la ceinture de sécurité. Les lois physiques fonctionnent indépendamment des personnes, ce qui signifie que tous les conducteurs et tous les passagers, sans exception, doivent porter leur ceinture. Un uniforme de police ne constitue pas une protection efficace contre les blessures graves ou mortelles.

Les mesures

Quelle est la raison pour laquelle une grande partie de la police rechigne à porter la ceinture de sécurité? Outre la question de l'intégrité corporelle, il y a encore un argument qui plaide en faveur du port de la ceinture: le rôle d'exemple. Quelle que soit l'opinion de ces policiers sur le port de la ceinture, ils sont censés, de par leur fonction, non seulement contrôler l'application de la loi mais encore l'appliquer eux-mêmes.

Un policier qui ignore le Code de la route perd toute crédibilité. Quelle crédibilité accorderait-on encore à un agent qui effectuerait des contrôles d'alcoolémie en état d'ébriété? Il est urgent que les décideurs politiques se penchent sur la fonction d'exemple que doit revêtir la police. Il doit être possible de faire appliquer plus strictement l'obligation du port de la ceinture dans le cadre de règlements de service spécifiques.

Par ailleurs, la législation en matière d'accidents du travail devrait faire supporter à la victime une partie des frais encourus en cas de non port de la ceinture lors d'un accident. Cette mesure concernerait plus généralement tous les travailleurs qui doivent conduire un véhicule dans le cadre de leur tra-

vail. L'adoption d'une telle mesure requiert un changement de la législation sur les accidents de travail. Actuellement, un travailleur qui ne respecte pas les règles de sécurité supporte rarement, voire jamais une partie des frais de maladie et/ou la perte de salaire.

Les chiffres

Le problème du port peu fréquent de la ceinture par les agents de police est suffisamment connu. Il y a cinq ans déjà, l'IBSR avait voulu lancer une campagne pour promouvoir le port de la ceinture au sein des forces de police. L'état-major de la gendarmerie l'avait alors fait capoter, bien que le problème fût déjà massivement présent.

Si un sondage était effectué au sein de la police, les résultats obtenus seraient certainement moins bons que ceux obtenus pour la moyenne de la population. On peut même dire, sans disposer de données scientifiques précises, qu'il est rare qu'un policier attache sa ceinture. Or, il ressort d'une étude réalisée en 2003 que 6 conducteurs ou passagers avant sur 10 bouclent leur ceinture. A l'arrière, c'est moins de la moitié. Un accident sans ceinture peut déjà être mortel à partir de 20 km/h.

Pour les Etats généraux de la Sécurité routière, réunis en 2002, le port de la ceinture constituait une priorité. Selon une recommandation européenne, il faudrait effectuer au moins trois fois par an des contrôles intensifs en matière de port de la ceinture, pendant une période de minimum quinze jours. Un policier qui refuse lui-même de boucler sa ceinture est-il suffisamment motivé pour une telle opération? Est-il la personne indiquée pour le faire? Il est permis de se poser la question. Peut-on en tant qu'autorité imposer le respect d'une norme que l'on ne respecte pas soi-même?

Nous constatons que dans les pays présentant un pourcentage élevé de port de ceinture, les policiers se conforment, eux aussi, systématiquement à la règle.

UN AUTRE EXEMPLE : LES INFRACTIONS DE STATIONNEMENT

Un deuxième exemple peut encore illustrer la fonction qui incombe à la police : il n'est pas rare que la police gare son véhicule (ou l'immobilise) sur le trottoir, sur le passage pour piétons ou sur la piste cyclable. Selon la nouvelle répartition légale, ces infractions relèvent des infractions graves du premier degré. Elles peuvent conduire à un retrait du permis de conduire.

La nature de ces infractions est telle que la vie de piétons ou de cyclistes est mise en péril. Ces infractions peuvent en outre donner une fausse image, ce qui constitue un effet secondaire non négligeable.

Ces exemples peuvent être complétés. La police donne le mauvais exemple si elle emprunte, dans le cadre de déplacements ordinaires en voiture, les zones piétonnières. Dans le centre piétonnier de Gand, il arrive régulièrement que des véhicules de police – non prioritaires – traversent sans autorisation la zone piétonnière. Le fait de ne pas adapter sa vitesse – c'est-à-dire rouler au pas – dans ce contexte vient encore renforcer l'image négative.

Il est dès lors temps que la police adopte un code de conduite de nature à gommer cette image négative. Une sensibilisation ou une éducation routière semble une solution appropriée. Bien que tout citoyen belge soit censé connaître la loi et donc a fortiori la police, un code de bonne conduite peut certainement contribuer à aider la police à promouvoir, par son comportement, le respect du Code de la route.

Voici une tâche importante pour les ministres de l'Intérieur, de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Mobilité. La politique de la mobilité requiert une approche multidisciplinaire. Tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour assumer cette fonction d'exemple.

Johan De Mol
Collaborateur du Centrum voor Duurzame Ontwikkeling
Université de Gand