

Enquête nationale d'INsécurité routière 2020



Méthodologie



8^e
enquête

Introduction

± 6000
usagers de la route



FOCUS



mais **aussi...**



Voitures



Camions



Camionnettes



Transports en commun

Comportement à risque



GSM au volant



Vitesse



Pas de ceinture



Alcool

Solutions :
mobilité et
sécurité routière



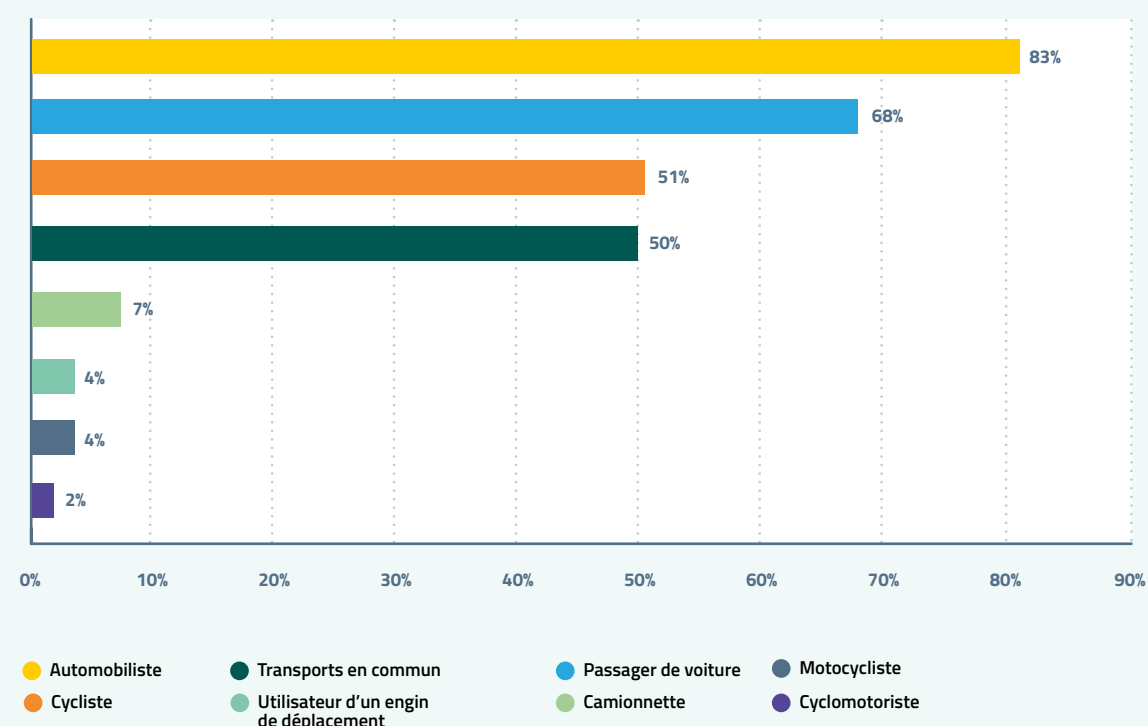
Comportement en matière de déplacements

La voiture reste le moyen de transport le plus populaire en Belgique. L'année passée, 83% des Belges l'ont utilisée pour se déplacer. Le vélo gagne quelque peu en popularité. Un peu plus de la moitié (51%) des Belges ont enfourché leur bicyclette l'année dernière. Lors de la précédente édition, ils étaient 47%.

Exactement la moitié des Belges ont voyagé en transport en commun. 4% ont utilisé un engin de déplacement tel qu'une trottinette électrique ou une monoroue. Un an plus tôt, ils étaient encore 3%.

**Figure 1**

Pourcentage de personnes interrogées qui ont utilisé les différents moyens de transport au cours de l'année écoulée.



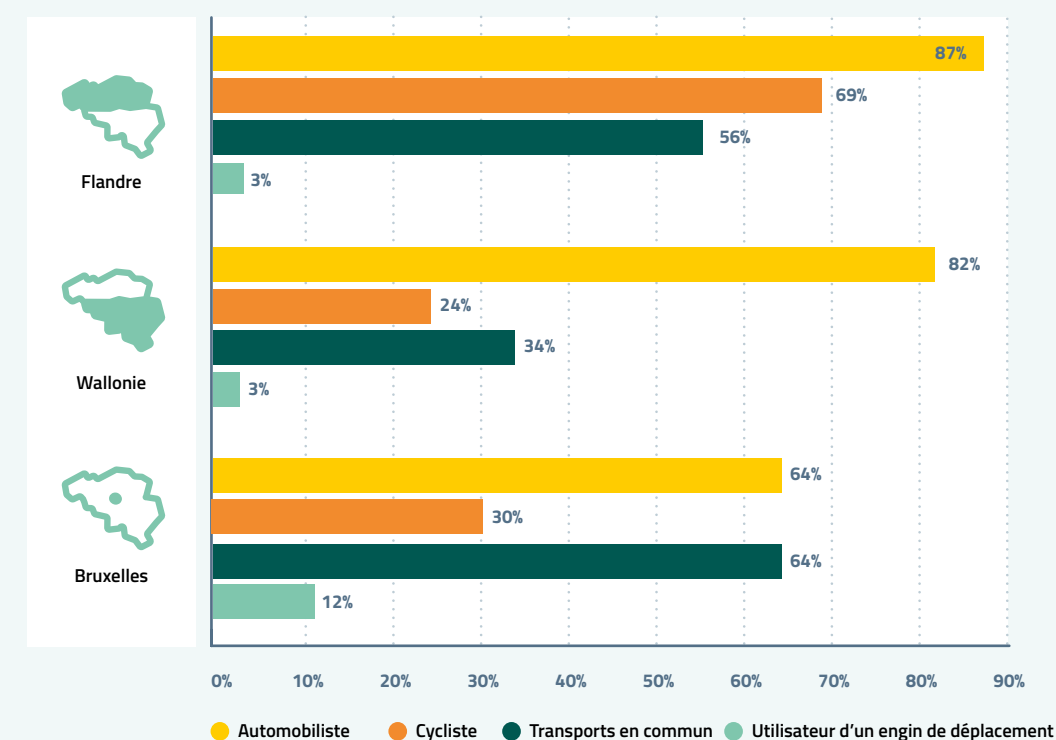
Comportement en matière de déplacements par Région

En Wallonie, 82% ont conduit une voiture au cours de l'année écoulée. En Flandre, ils étaient même 87%. Dans ces Régions, la voiture est donc de loin de moyen de transport le plus populaire. À Bruxelles, « seuls » 64% se sont déplacés en voiture. Ils étaient autant à avoir emprunté les transports en commun. Nous avons toutefois relevé une diminution de l'usage des transports en commun à Bruxelles (72 → 64%). Nous avons remarqué que le pourcentage d'utilisateurs d'engins de déplacement avait doublé à Bruxelles par rapport à l'année passée ; il est passé de 6% à 12%. Il se peut donc que moins de personnes ont voyagé en transport en commun pour se déplacer en trottinette électrique.

En Flandre, le vélo ne cesse de gagner en popularité. 69% des Flamands l'ont utilisé l'année dernière, soit une hausse de 6%. Environ un quart des Wallons ont voyagé à vélo (24%). Ce pourcentage est quasiment identique à celui relevé l'année dernière. 30% des Bruxellois se sont déplacés à bicyclette.

**Figure 2**

Pourcentage de personnes interrogées qui, au cours de l'année écoulée, ont conduit au moins une fois une voiture, un vélo, un engin de déplacement ou ont utilisé les transports en commun, en fonction de la Région.





Quel type de vélo utilisons-nous?

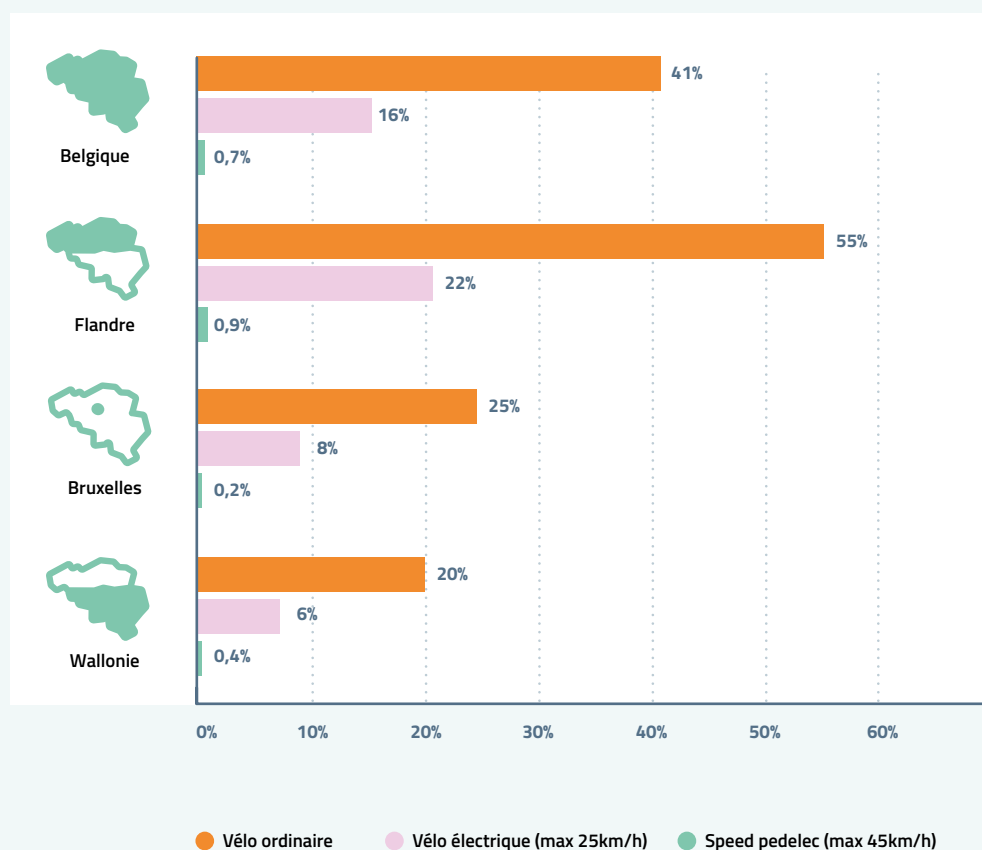


De manière générale, le vélo est le moyen de transport le plus populaire en Flandre. 55% des Flamands ont utilisé un vélo ordinaire l'année passée contre 41% pour l'ensemble de la Belgique. Le vélo électrique est aussi plus prisé en Flandre puisqu'un Flamand sur cinq l'a utilisé l'année passée. À Bruxelles (8%) et en Wallonie (6%), c'est nettement moins.

Globalement, le vélo électrique est en plein essor en Belgique. Lors de la précédente édition, 13% des personnes interrogées avaient indiqué l'avoir utilisé ; cette année, ils sont 16%. Le nombre d'utilisateurs d'un speed pedelec est relativement faible. Moins d'1% des Belges l'ont utilisé l'an dernier.

Figure 3

Pourcentage de personnes interrogées qui, au cours de l'année écoulée, ont conduit au moins une fois un vélo ordinaire, un vélo électrique ou un speed pedelec, en fonction de la Région.



Quelle est la vitesse moyenne des différents types de cyclistes?

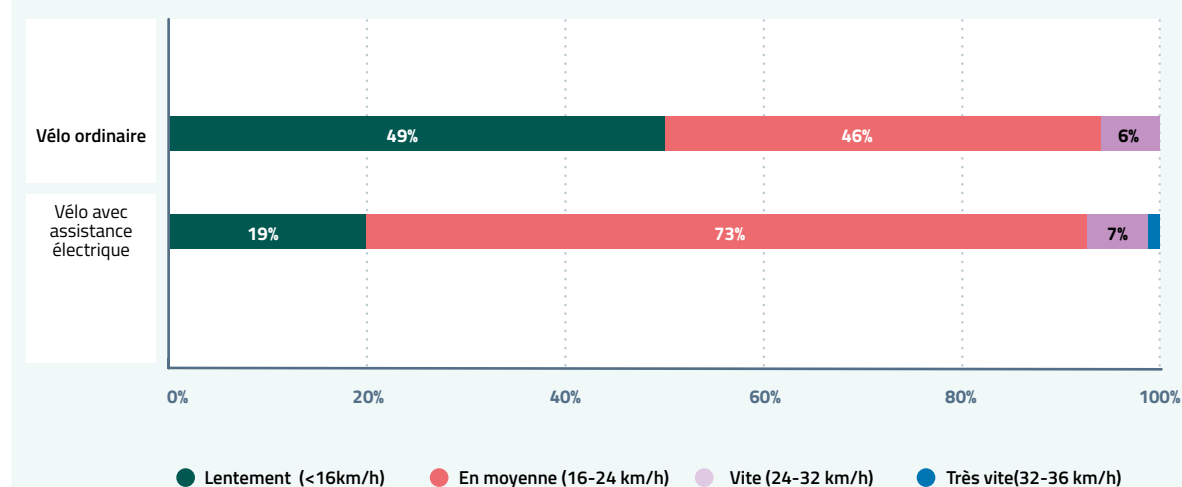


De grandes différences de vitesses peuvent donner lieu à des situations dangereuses dans la circulation. Cela vaut aussi pour les cyclistes sur une piste cyclable. C'est pourquoi nous avons, pour la première fois, demandé aux cyclistes quelle était leur vitesse moyenne lors d'un trajet ordinaire. Un cycliste ordinaire sur deux indique rouler en moyenne à une vitesse inférieure à 16 km/h tandis qu'un cycliste bénéficiant d'une aide au pédalage sur cinq signale pédaler en moyenne à moins de 16 km/h.

Près de trois quarts des cyclistes assistés roulent en moyenne entre 16 et 24 km/h. Sur un vélo ordinaire, ils sont 46%. Il est frappant de constater que dans les deux groupes de cyclistes, seule une faible part (6 à 7%) roule en moyenne à plus de 24 km/h. Nous pouvons dès lors conclure que les cyclistes qui roulent avec un vélo électrique se déplacent en moyenne plus vite que les cyclistes ordinaires mais ils dépassent rarement la vitesse de 24 km/h.

Figure 4

Vitesse moyenne d'un vélo ordinaire et d'un vélo à assistance électrique.



Quels sont les facteurs qui déterminent si nous prenons le vélo ou la voiture?

Choisir entre son vélo et sa voiture pour des déplacements de moins de 10 kilomètres repose sur des facteurs divers. Les trois principales raisons de préférer la voiture au vélo sont le fait qu'il est plus facile d'emmener avec soi des bagages (66%) ou des passagers (46%). De mauvaises conditions climatiques (60%) font que les gens laissent leur vélo chez eux.

A l'inverse, 73% des cyclistes indiquent qu'ils préfèrent le vélo à la voiture car c'est bon pour la santé, 58% évoquent l'absence de problème de parking et 58% également l'empreinte écologique de leur mode de transport.

Figure 5

Facteurs qui jouent un rôle dans la décision de préférer la voiture plutôt que le vélo (déplacements <10km).

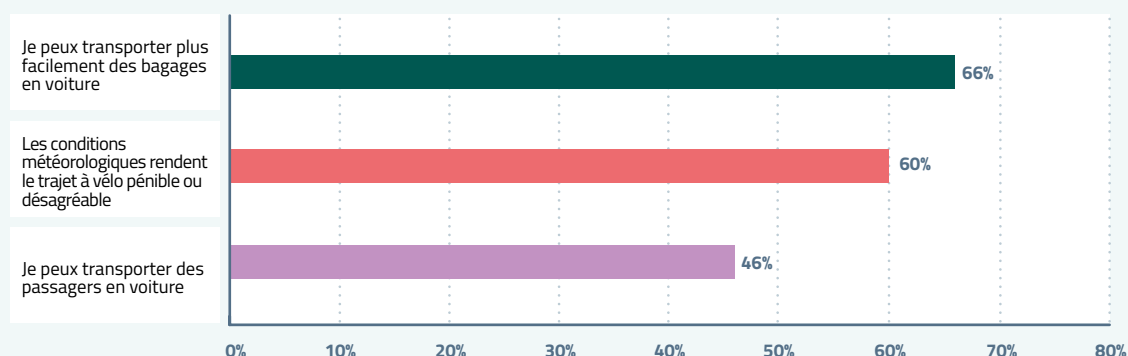
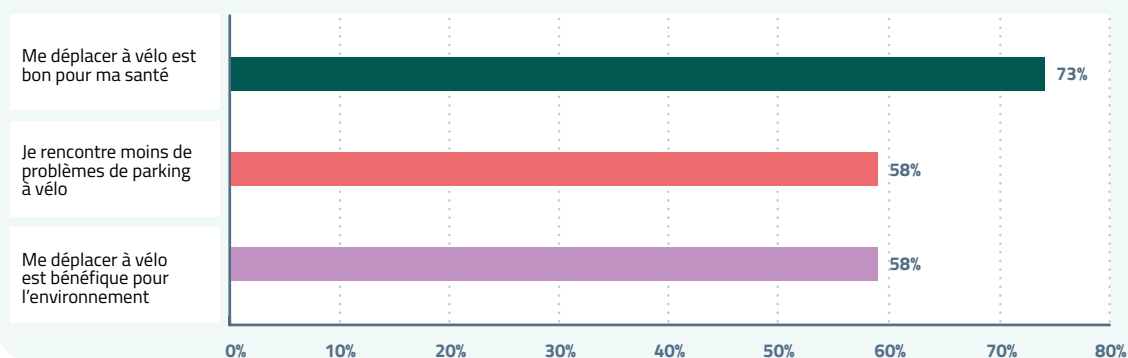


Figure 6

Facteurs qui jouent un rôle dans la décision de préférer le vélo plutôt que la voiture (déplacements <10km).



Sentiment d'insécurité dans le trafic

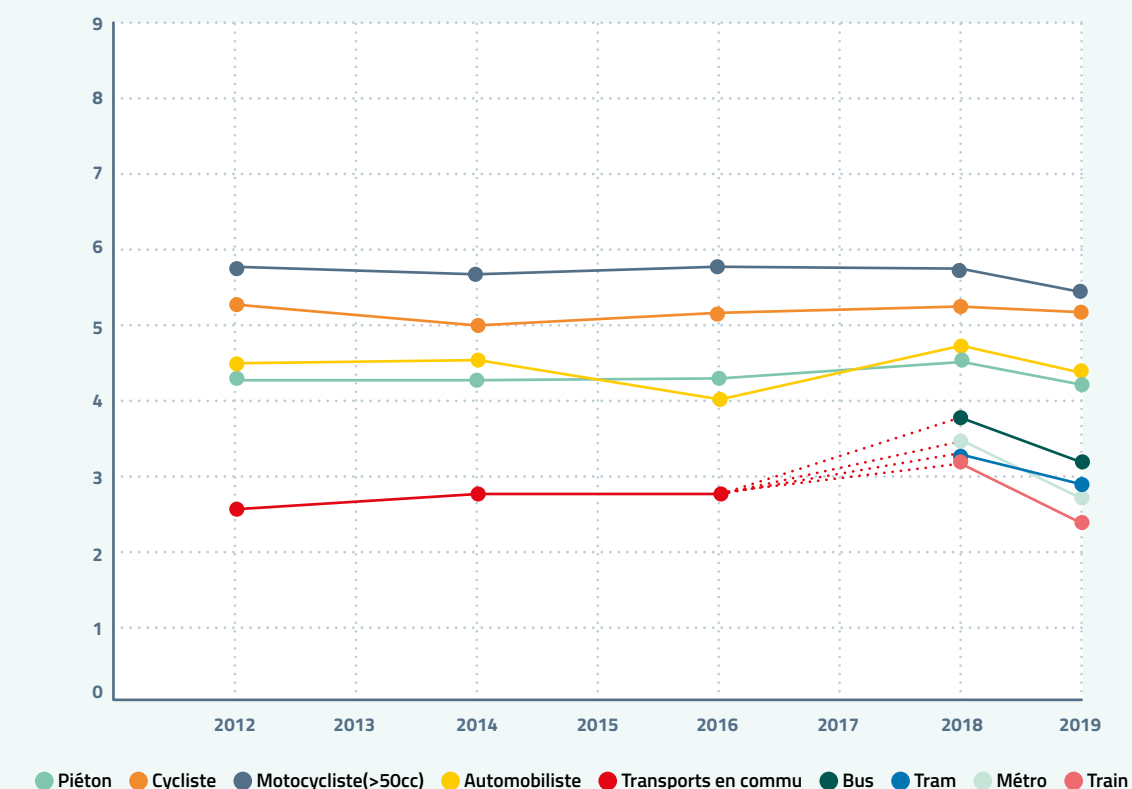
Le sentiment d'insécurité est traditionnellement mesuré à l'aide d'une échelle à 10 points où 0 signifie « pas du tout en danger » et 9 « extrêmement en danger ». Ce sentiment est en régression pour tous les moyens de transport. Cela vaut aussi pour tous les types de transport en commun après que l'on ait noté une hausse lors de la dernière édition.

Les motocyclistes et les cyclistes sont les deux catégories d'utilisateurs qui se sentent le plus en insécurité sur les routes belges.

Au niveau des chiffres officiels d'accidents, on constate, depuis 2013, une stagnation du nombre d'accidents corporels chez les motocyclistes. Par contre, on relève une forte augmentation du nombre d'accidents chez les cyclistes et, en particulier, chez les usagers de vélo électrique.

Figure 7

Évolution moyenne du sentiment d'insécurité par moyen de transport (0 = pas du tout en danger, 9 = extrêmement en danger).





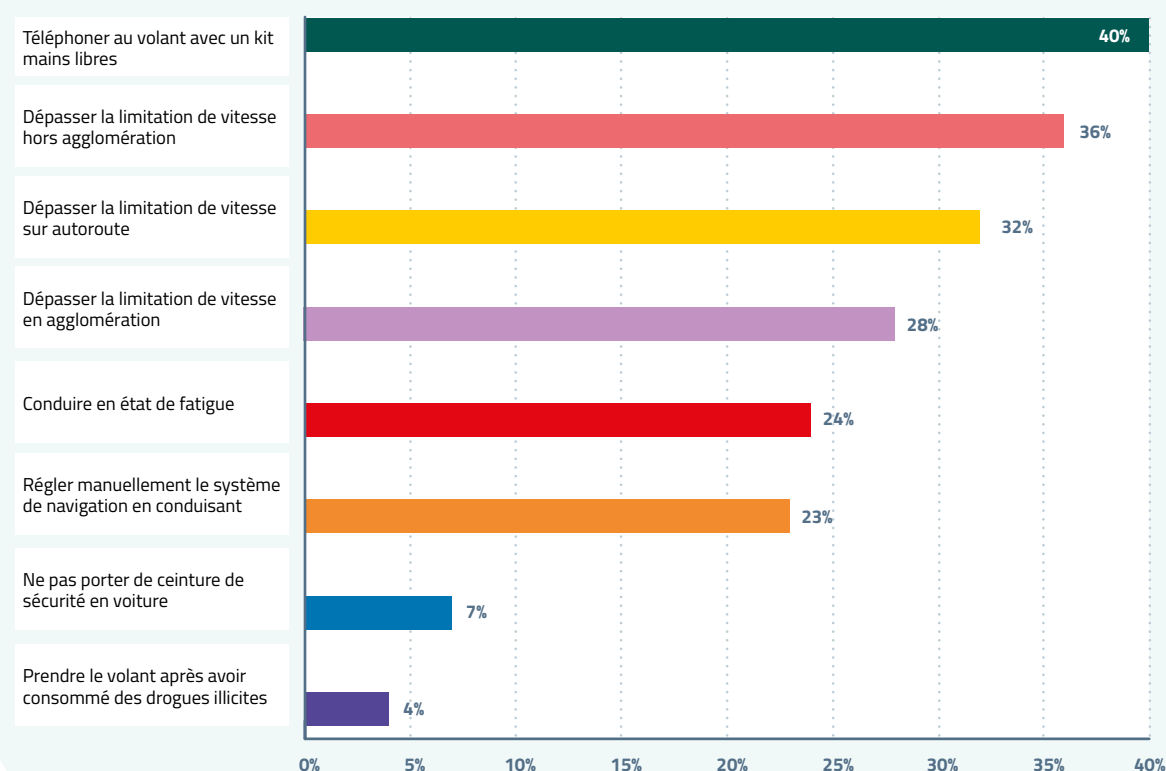
Comportement auto-rapporté

Il est important de voir quels sont nos comportements à risque dans la circulation. 40% des Belges avouent passer des appels avec un kit mains libres au moins une fois par mois au volant. Dans l'enquête précédente, ce pourcentage était de 30 %. Les appels avec kit mains libres ne sont pas interdits par le code de la route, mais ils distraient le conducteur. Le réglage manuel du système de navigation pendant la conduite est également une source de distraction. 23% des Belges admettent le faire mensuellement.

Les excès de vitesse restent également un problème majeur. Ainsi, le pourcentage de conducteurs qui admettent conduire plus vite chaque mois que la limite autorisée hors agglomération et sur autoroute augmente même, passant respectivement de 31% à 36% et de 26% à 32%.

Figure 8

Pourcentage de personnes interrogées qui avouent avoir eu un comportement à risque au cours du mois écoulé.



Comportement auto-rapporté des cyclistes

Cette année, nous dressons également la carte des comportements à risque des cyclistes. Pour ce faire, nous utilisons une échelle de 1 à 5, où 1 signifie jamais et 5 signifie (presque) toujours. Le graphique montre le pourcentage de cyclistes adoptant le comportement. L'un des résultats les plus marquants est que la moitié des cyclistes indiquent faire parfois du vélo après avoir consommé de l'alcool et 6 % après avoir pris des drogues illicites. La conduite sous l'influence de l'alcool a un impact sur la façon de conduire non seulement des automobilistes, mais aussi des cyclistes car il influe sur leur capacité de réaction et leur sens de l'équilibre.

La conduite sous l'influence de l'alcool peut donc accroître le risque d'accident.

D'autres infractions flagrantes au code de la route sont constatées. Ainsi, 43 % des cyclistes affirment qu'ils roulent parfois en sens inverse sur la piste cyclable alors que c'est interdit, et environ un quart d'entre eux roulent parfois sans garder les mains sur le guidon. Une proportion tout aussi importante de cyclistes se déplacent dans l'obscurité sans éclairage.

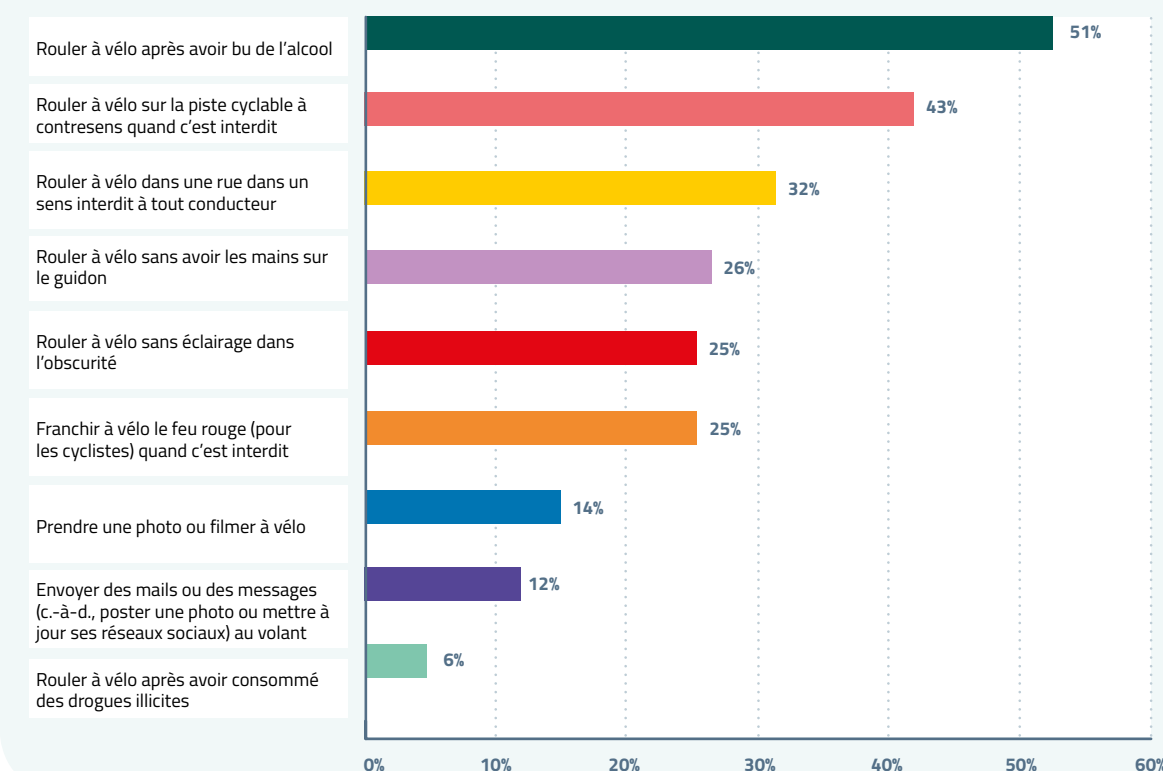
1 cycliste sur 7 (14 %) prend une photo ou filme pendant qu'il roule.

Tous ces comportements sont bien évidemment extrêmement dangereux



Figure 9

Pourcentage de cyclistes qui avouent avoir eu un comportement à risque au moins une fois.





Comportement auto-rapporté des cyclistes par Région



Rouler à vélo sous l'influence de l'alcool est essentiellement un phénomène flamand. En comparaison des Wallons (23%), les Flamands (57%) sont deux fois plus nombreux à affirmer l'avoir fait.

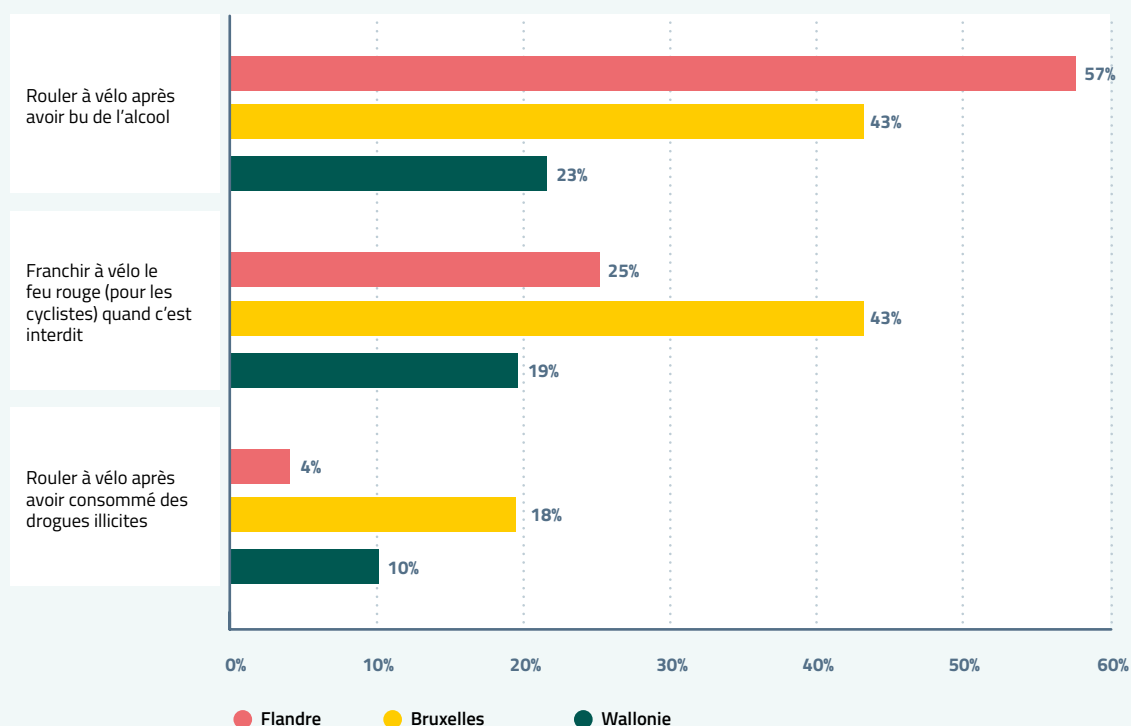
C'est à Bruxelles que l'on rencontre le pourcentage le plus élevé de cyclistes qui brûlent le feu rouge (43%) quand c'est interdit. C'est peut-être dû au fait que franchir un feu rouge est autorisé à certains endroits à condition qu'un signal routier spécifique les y autorise. D'aucuns croient peut-être que cette règle vaut à tous les feux de signalisation.

En Flandre (25%) et en Wallonie (19%), l'on déplore moins ce comportement.

Il est frappant de constater qu'à Bruxelles, près d'un cycliste sur cinq (18%) enfourche son vélo après avoir consommé des drogues illicites. En Wallonie, le pourcentage est d'1 sur 10, en Flandre, seuls 4% des cyclistes affirment adopter ce comportement.

Figure 10

Pourcentage de cyclistes qui avouent avoir eu un comportement à risque au moins une fois, en fonction de la Région.



La moitié des cyclistes belges avouent rouler après avoir bu de l'alcool. 6% le font après avoir consommé de la drogue.



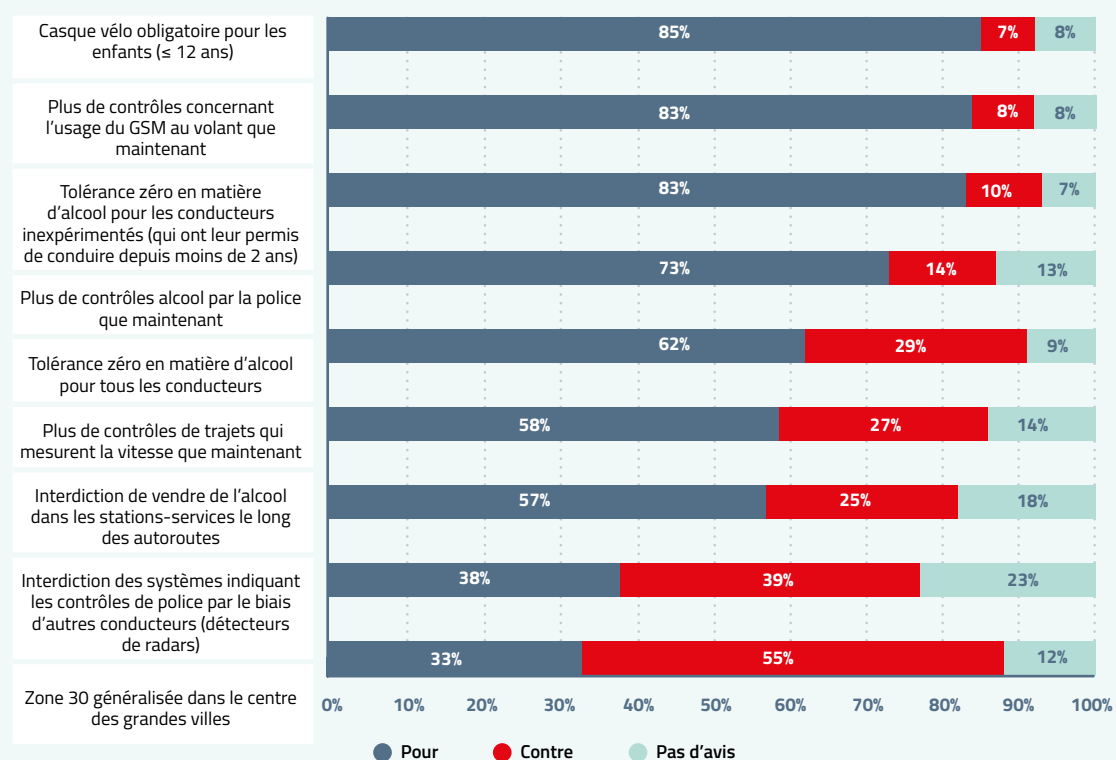


Adhésion sociale aux mesures de sécurité routière



Différentes mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière. Cela peut se faire en évitant que des accidents se produisent ou en limitant leur impact quand ils se produisent. Une mesure extrêmement bien accueillie est le port obligatoire d'un casque vélo pour les enfants de moins de 12 ans. 85% des Belges y sont favorables, seuls 7% sont contre. Tout le monde s'accorde à dire que le risque de se faire contrôler pour usage du GSM au volant (83% pour, 8% contre), alcool (73% pour, 14% contre) et vitesse (à l'aide de contrôles de trajets) doit être revu à la hausse. Une grande majorité des Belges (83%) est également en faveur d'une tolérance zéro pour les conducteurs novices. Pour d'autres mesures, l'adhésion sociale est plus faible. C'est le cas de l'interdiction de dispositifs indiquant la présence de contrôles de police par les autres usagers, même s'ils sont plus nombreux qu'avant (38% contre 30% lors de la précédente édition). Il est important d'expliquer que prévenir les autres conducteurs de tels contrôles entrave le travail des policiers. En effet, il arrive souvent qu'ils ne contrôlent pas uniquement le respect du code de la route mais qu'ils mettent aussi la main sur des auteurs d'activités criminelles.

Figure 11 Pourcentage de personnes interrogées qui sont pour, contre ou qui n'ont pas d'avis concernant certaines mesures de sécurité routière.



Adhésion sociale aux mesures de sécurité routière par Région



Il est également important d'expliquer à la population les avantages et les inconvénients éventuels de certaines mesures stratégiques pour obtenir la plus forte adhésion sociale possible.

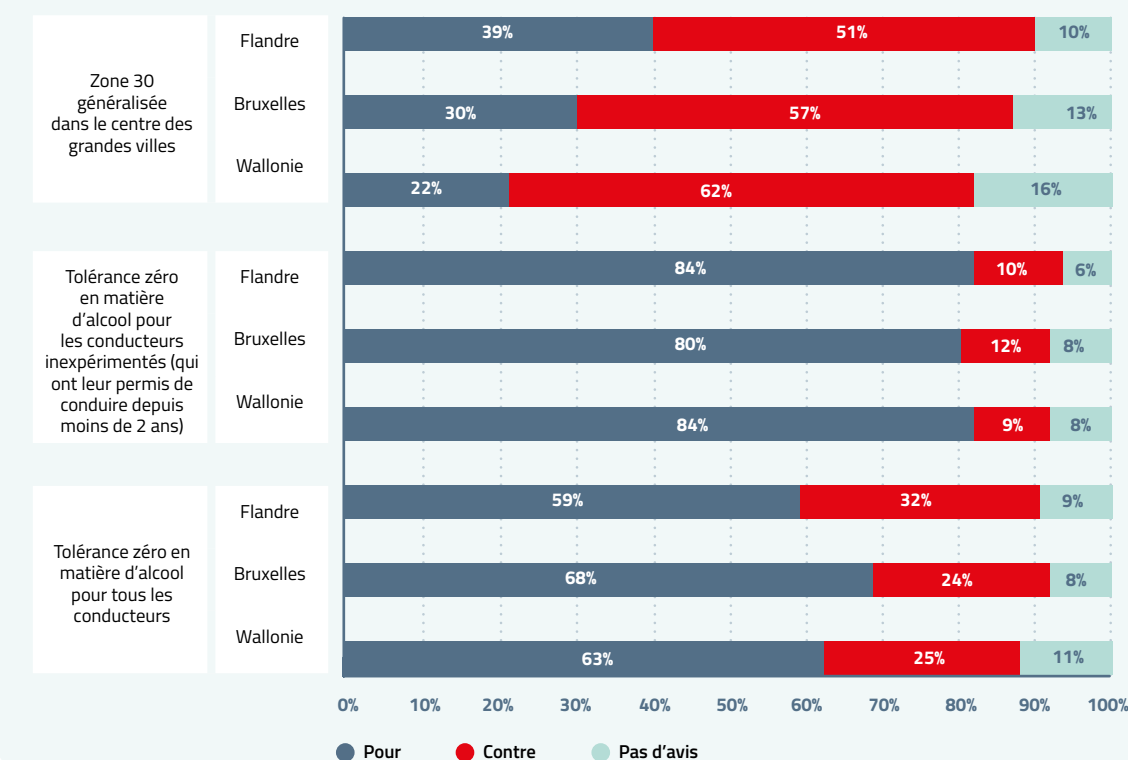
Ceci vaut par exemple pour une zone 30 généralisée dans le centre des villes. En Flandre, 39% sont pour ; à Bruxelles, ils sont 30% et en Wallonie seulement 22%. Partout, plus de la moitié des citoyens y est opposée.

Nous devons cependant insister sur le fait qu'une vitesse réduite est bénéfique pour la sécurité routière (surtout pour les usagers vulnérables), l'environnement et la qualité de vie. Une vitesse maximale réduite ne va pas forcément entraîner une perte de temps. Souvent la circulation est plus fluide dans le centre des villes et villages avec une vitesse plus faible.



Figure 12

Pourcentage de personnes interrogées qui sont pour, contre ou qui n'ont pas d'avis concernant certaines mesures de sécurité routière, en fonction de la Région.





Adhésion sociale aux mesures de mobilité

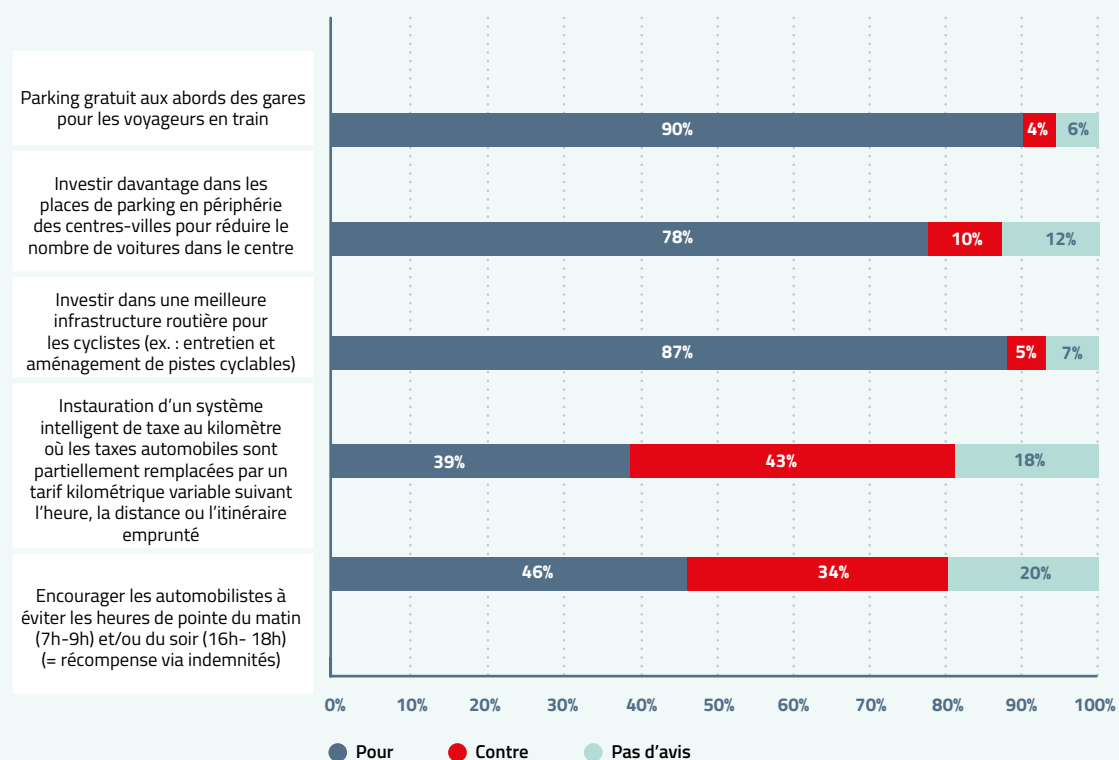
Depuis l'année passée, l'adhésion sociale en faveur de diverses mesures de mobilité est passée au crible, parmi lesquelles des mesures visant à réduire les embouteillages dans notre pays. Ainsi, 9 Belges sur 10 sont favorables à un parking gratuit à proximité des gares pour les navetteurs. Près de 8 Belges sur 10 sont pour plus d'investissements dans des places de parking en périphérie des centres-villes.

Il y a moins de partisans en faveur d'une instauration d'une taxe kilométrique intelligente, 39% des Belges sont pour, 43% sont contre. Par rapport à la précédente édition, le pourcentage de récalcitrants a donc augmenté (de 38 à 43%). Pour ce genre de mesures, il est capital de broser un tableau d'ensemble de présenter tous les avantages et inconvénients possibles d'une manière équilibrée.



Figure 13

Pourcentage de personnes interrogées qui sont pour, contre ou qui n'ont pas d'avis concernant certaines mesures de mobilité.



Adhésion sociale aux mesures de mobilité par Région



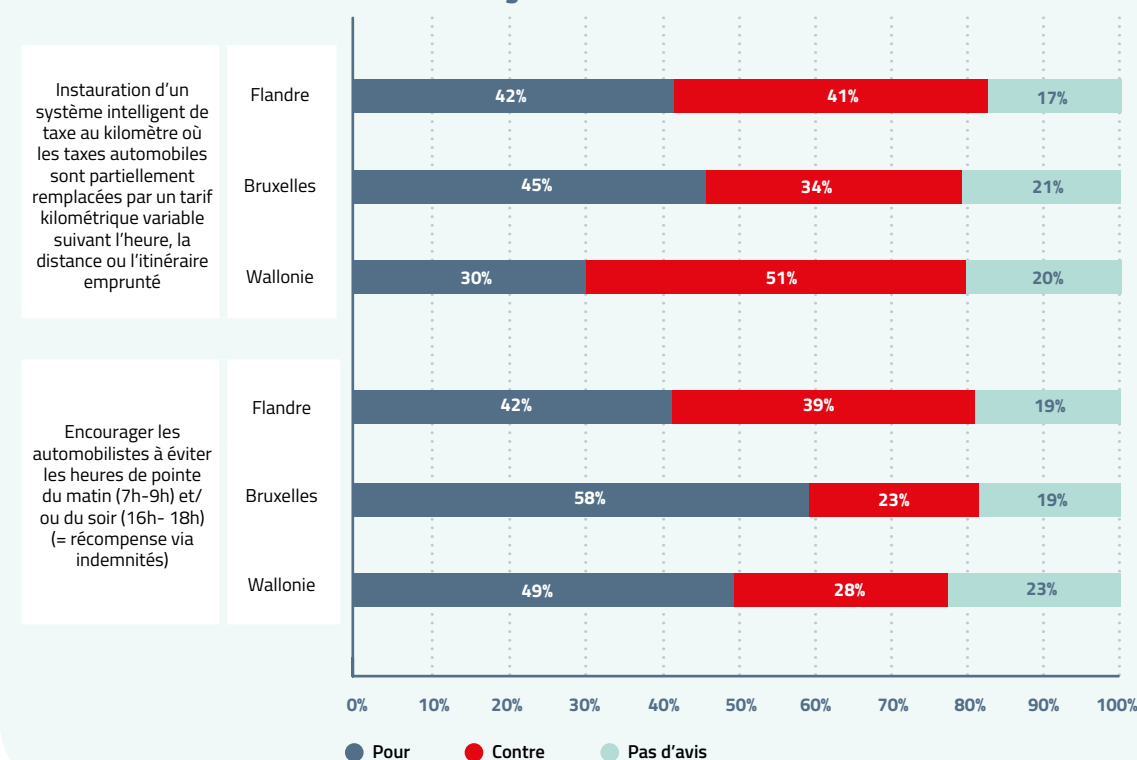
Bien sûr, la façon dont nous envisageons certaines solutions pour réduire les embouteillages est également liée à l'endroit où nous vivons. Dans les régions où la congestion est la plus forte, nous observons le plus grand nombre de partisans de l'introduction d'une indemnité kilométrique intelligente. À Bruxelles, par exemple, 45 % y sont favorables; en Flandre, ce pourcentage est de 42 %. En Wallonie, seuls 3 habitants sur 10 sont pour, la moitié sont même contre cette mesure de mobilité.

Un système récompensant les conducteurs qui évitent les heures de pointe est celui qui recueille le plus de soutien à Bruxelles (58% de partisans).



Figure 14

Pourcentage de personnes interrogées qui sont pour, contre ou qui n'ont pas d'avis concernant certaines mesures de mobilité, en fonction de la Région.



Conclusion

Cette 8^e enquête nationale d'insécurité routière nous apprend notamment que le vélo électrique est en plein essor. Alors que dans l'édition précédente, 13% des personnes interrogées avaient utilisé un vélo électrique, ils sont 16% cette année.

Bien qu'en moyenne, les gens roulent un peu plus vite sur un vélo électrique, seul un très faible pourcentage d'entre eux le font à plus de 24 km/h.

Les cyclistes et les motocyclistes se sentent encore le plus en danger sur les routes belges. Au cours des dernières années, nous avons constaté une augmentation du nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes.

Si l'on examine les comportements à risque auto-avoués, les problèmes les plus récurrents chez les automobilistes sont liés à la vitesse excessive et à la distraction. Un pourcentage conséquent de cyclistes roulent par ailleurs sous l'influence de l'alcool. D'autres règles de circulation essentielles, comme le respect du feu rouge, sont aussi régulièrement bafouées.

Enfin, il apparaît que l'adhésion sociale en faveur de diverses mesures capitales visant à améliorer la mobilité et la sécurité routière n'est pas toujours très élevée. Il reste primordial d'expliquer à la population les avantages et les inconvénients de mesures stratégiques telles que l'extension de la zone 30 au centre des villages et des villes et l'introduction d'une tarification kilométrique intelligente.

Il est possible d'accroître l'adhésion sociale en apportant les nuances nécessaires lors des débats.



VIAS INSTITUTE

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

Tél. 02 244 15 11

Mail info@vias.be

Web www.vias.be

