

Enquête nationale d'insécurité routière 2017

Introduction

Chaque année depuis 2012, l'institut Vias interroge un échantillon représentatif de la population belge sur le sentiment d'insécurité routière. Et chaque année aussi, nous adoptons une nouvelle approche et posons de nouvelles questions. Cette année, les personnes interrogées ont ainsi dû répondre à des questions relatives au comportement en matière de déplacement. Ce questionnaire élargi est en parfait accord avec la mission de l'institut Vias visant à améliorer non seulement la sécurité routière mais aussi la mobilité.

Autre nouveauté cette année : une analyse de la répartition géographique des résultats. En élargissant l'échantillon à 6200 personnes, près de 3 fois plus que l'année dernière, nous sommes en mesure de fournir des résultats fiables au niveau de chaque province.

Cette enquête d'INSécurité routière nous permet d'examiner à la loupe les aspects de la circulation jugés problématiques par nos compatriotes.

Karin Genoe, administrateur délégué institut Vias



Evolution du sentiment d'insécurité dans le trafic



La figure ci-dessous présente l'évolution du sentiment d'insécurité pour différents modes de transport. Il s'agit du score moyen sur une échelle de 0 (pas du tout en danger) à 9 (extrêmement en danger) du sentiment de sécurité/d'insécurité que l'on éprouve lorsque l'on se rend dans la circulation en fonction du mode de déplacement utilisé (à vélo, en voiture, etc.).

Bien que les résultats varient d'une année à une autre, il y a peu d'évolution entre 2012 et 2017 concernant le sentiment d'insécurité général pour les différents types d'utilisateurs, à l'exception des personnes empruntant les transports en commun. Même si celles-ci se sentent encore en sécurité en 2017, leur sentiment d'insécurité a grimpé pour passer à 3,58 en 2017 (contre 2,59 en 2012). Pour les autres usagers, on observe le même classement au fil des ans. Les motocyclistes, cyclomotoristes et cyclistes se sentent plutôt en insécurité. Les piétons, automobilistes et conducteurs de camionnette ont un avis plutôt neutre et les usagers de transport en commun se sentent en sécurité.

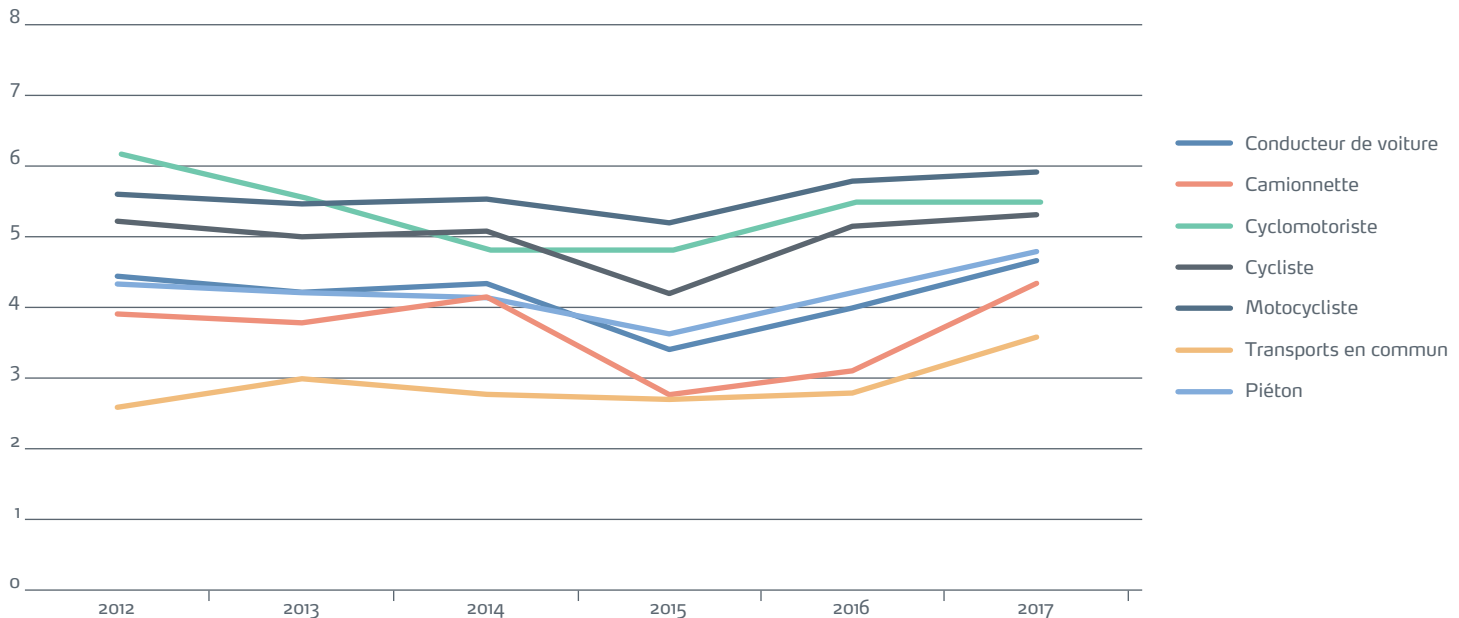


Figure 1. Sentiment d'insécurité moyen (0 = pas du tout en danger, 9 = extrêmement en danger) par mode de déplacement

Sentiment d'insécurité par province

Le graphique ci-après nous expose le sentiment d'insécurité des piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes pour les 10 provinces belges et la Région de Bruxelles-Capitale.

Les motocyclistes se sentent nettement plus en insécurité sur les routes des provinces wallonnes que dans les provinces flamandes. Les motocyclistes limbourgeois constituent une exception puisqu'ils se situent entre les deux.

Il n'y a aucun lien apparent entre le sentiment d'insécurité des piétons et des automobilistes et la province dont ils sont originaires. Ce qui n'est pas le cas chez les cyclistes puisqu'ils se sentent systématiquement davantage en sécurité en Flandre qu'en Wallonie. C'est à Bruxelles que les cyclistes se sentent les plus vulnérables.

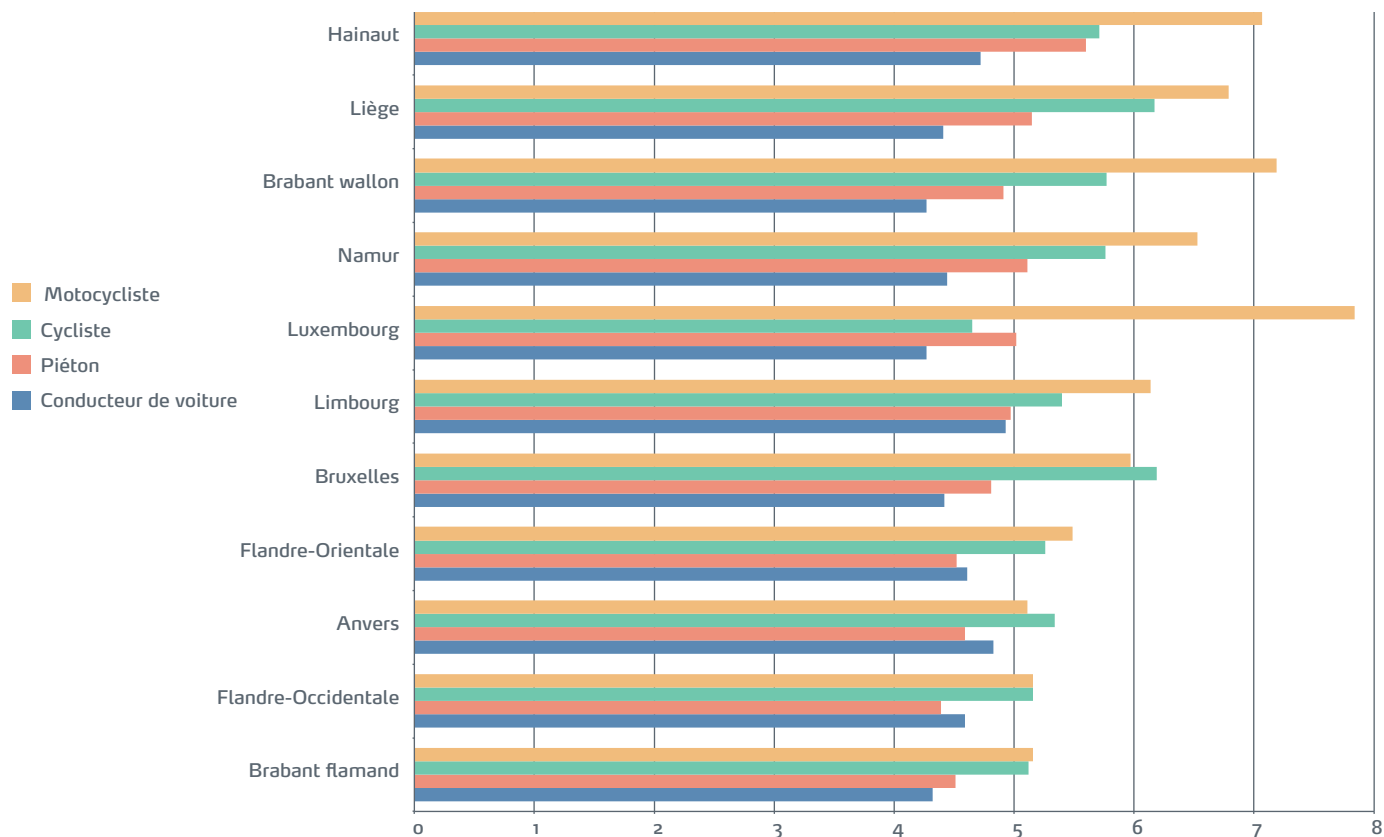


Figure 2. Sentiment d'insécurité moyen (0 = pas du tout en danger, 9 = extrêmement en danger) pour les modes sélectionnés par province

Les Belges et leur comportement en matière de déplacement

Pour nous faire une idée de la diversité des modes de déplacement auxquels le Belge a recours, nous étudions, dans un premier temps, le pourcentage de personnes interrogées indiquant avoir utilisé au moins une fois un certain mode de transport au cours de l'année écoulée.

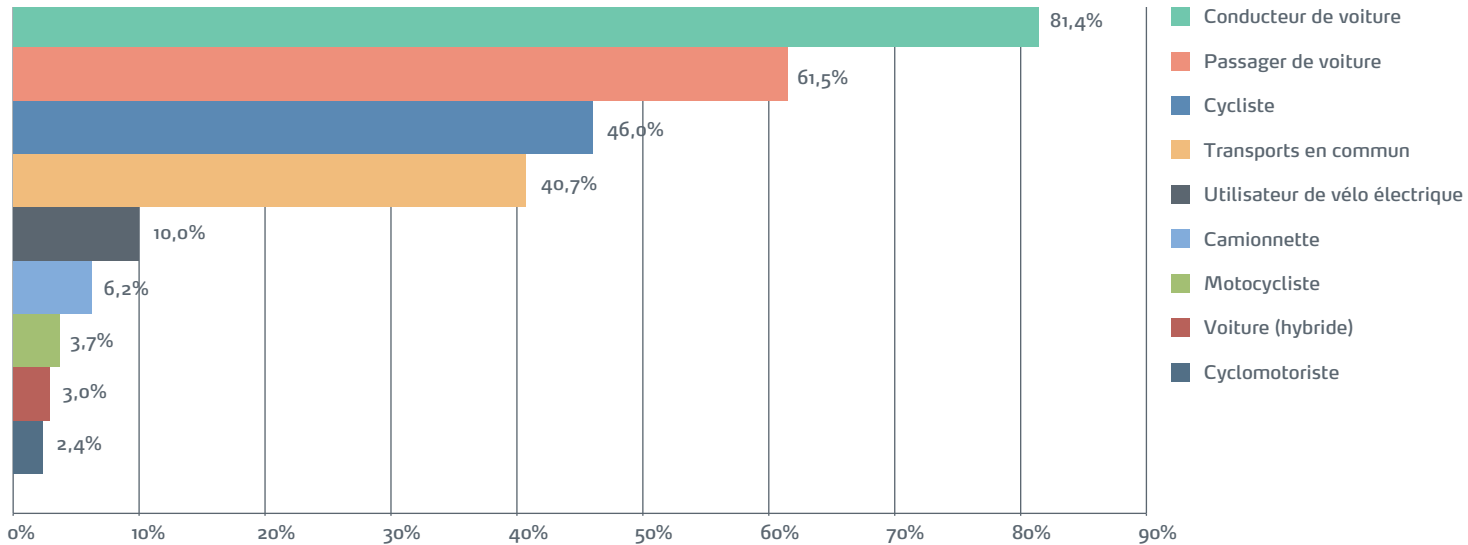


Figure 3. Pourcentage de personnes interrogées ayant utilisé le mode de transport au moins une fois au cours de l'année écoulée



La figure ci-dessus confirme la suprématie de la voiture sur tous les autres modes de transport. En moyenne, 81% des citoyens belges ont conduit une voiture l'année dernière. Le vélo et les transports en commun ont aussi fréquemment été utilisés. En effet, 40 % des personnes interrogées y ont eu recours.

Seule une petite minorité de personnes interrogées se déplace en employant d'autres moyens de transport tels qu'une camionnette, un cyclomoteur ou une moto. 10 % de tous les Belges ont utilisé un vélo électrique l'année passée ; c'est un peu plus qu'en 2016 (9%), mais deux fois plus qu'en 2014 (5%).

Derrière ces moyennes générales se cachent des différences géographiques de taille, lesquelles sont reprises dans la figure ci-dessous.

Il y a une nette différence au niveau de l'usage du vélo entre les trois Régions. L'année passée, plus de la moitié des citoyens se sont déplacés à vélo dans quasi chaque province flamande. La province d'Anvers arrive en tête avec 68 %. Le Brabant flamand est la province flamande où la pratique du vélo est la moins fréquente (45%).

Dans les provinces wallonnes, en revanche, l'usage du vélo se situe autour des 25%, hormis dans la province de Luxembourg où seuls 17% des habitants ont enfourché leur bicyclette.

Pour ce qui concerne le vélo électrique, nous constatons aussi qu'il est significativement plus prisé en Flandre qu'ailleurs, avec un pourcentage atteignant 16% dans le

Limbourg. Les usagers des transports en commun sont de loin les plus nombreux à Bruxelles (63%), mais aussi dans la plupart des provinces flamandes où 40 à 45% des personnes interrogées voyagent en train en tram ou en bus. Le pourcentage est cependant beaucoup plus faible au Limbourg (32%). En Wallonie, quasiment 70 % de la population totale ne s'est jamais déplacée en transport en commun au cours de l'année écoulée.

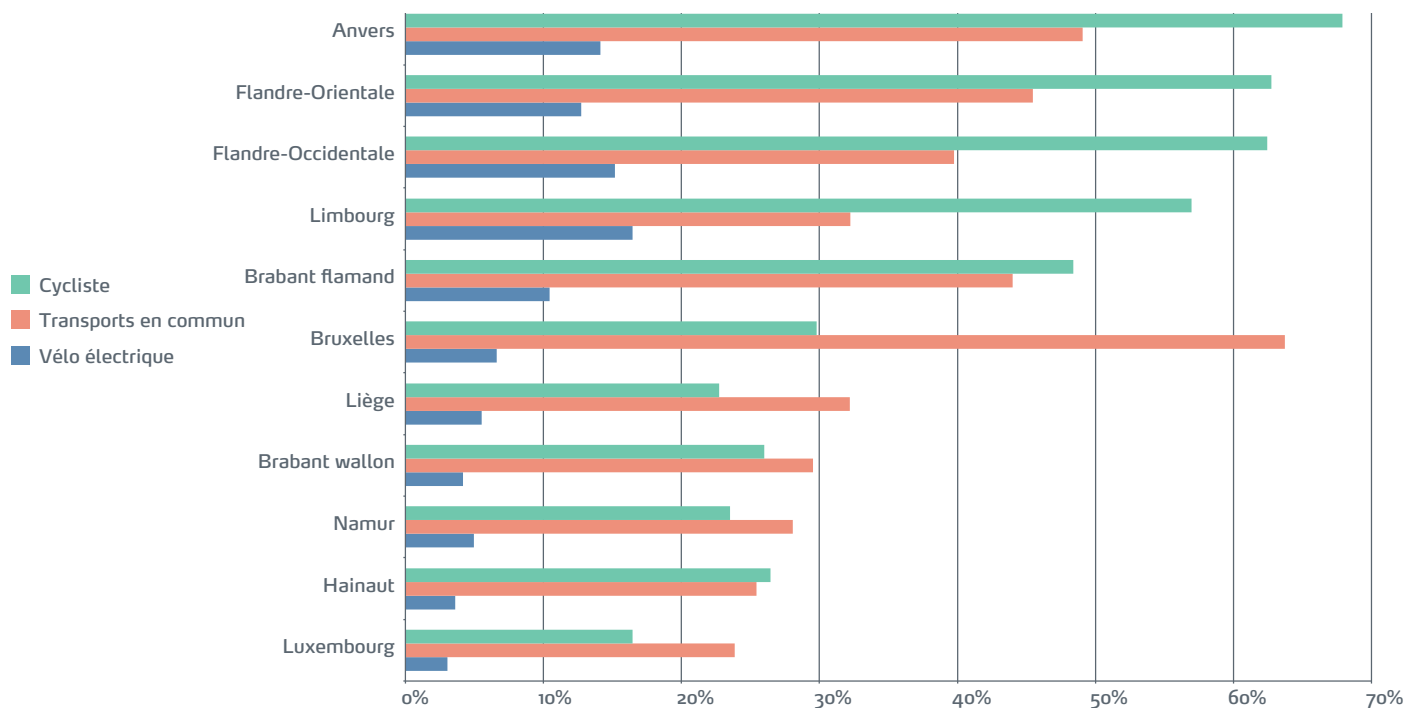


Figure 4. Pourcentage de personnes interrogées ayant utilisé au moins une fois le vélo, le vélo électrique ou les transports en commun au cours de l'année écoulée par province

La mobilité des Belges

Nous avons étudié le nombre de kilomètres parcourus par les personnes interrogées au cours de la semaine écoulée pour chaque mode de transport. La figure ci-dessous présente le nombre de kilomètres moyens pour plusieurs modes de déplacement. Environ 20% de la population ne roule jamais en voiture. Les personnes qui n'ont parcouru aucun kilomètre en voiture sont reprises dans le calcul de la moyenne générale. En calculant la moyenne de la sorte, nous pouvons obtenir une vision globale de la part de déplacements effectués par le citoyen belge avec chacun des modes de déplacement. Au total, en prenant tous les Belges ensemble, chacun a parcouru hebdomadairement 149 kilomètres au volant d'une voiture, 35 en tant que passager de voiture, 22 en train, 10 à vélo, 8 en camionnette, 8 à pied, 5 en bus, 4 sur

un vélo électrique et 4 sur une moto (lourde ou légère). En ajoutant les 5 kilomètres effectués en recourant à d'autres modes de transport (camion, tram, métro...), chaque Belge parcourt en moyenne 250 kilomètres par semaine.

Ici encore, nous observons des différences suivant les provinces. Bruxelles est la Région où l'on effectue le moins de kilomètres (150). Les provinces où l'on parcourt le plus grand nombre de kilomètres sont le Luxembourg et Namur. La part de chaque mode de transport dans le nombre total de kilomètres parcourus diffère d'une province à une autre. Nous relevons une plus grande part de kilomètres effectués sur un vélo ordinaire ou électrique dans les provinces flamandes.

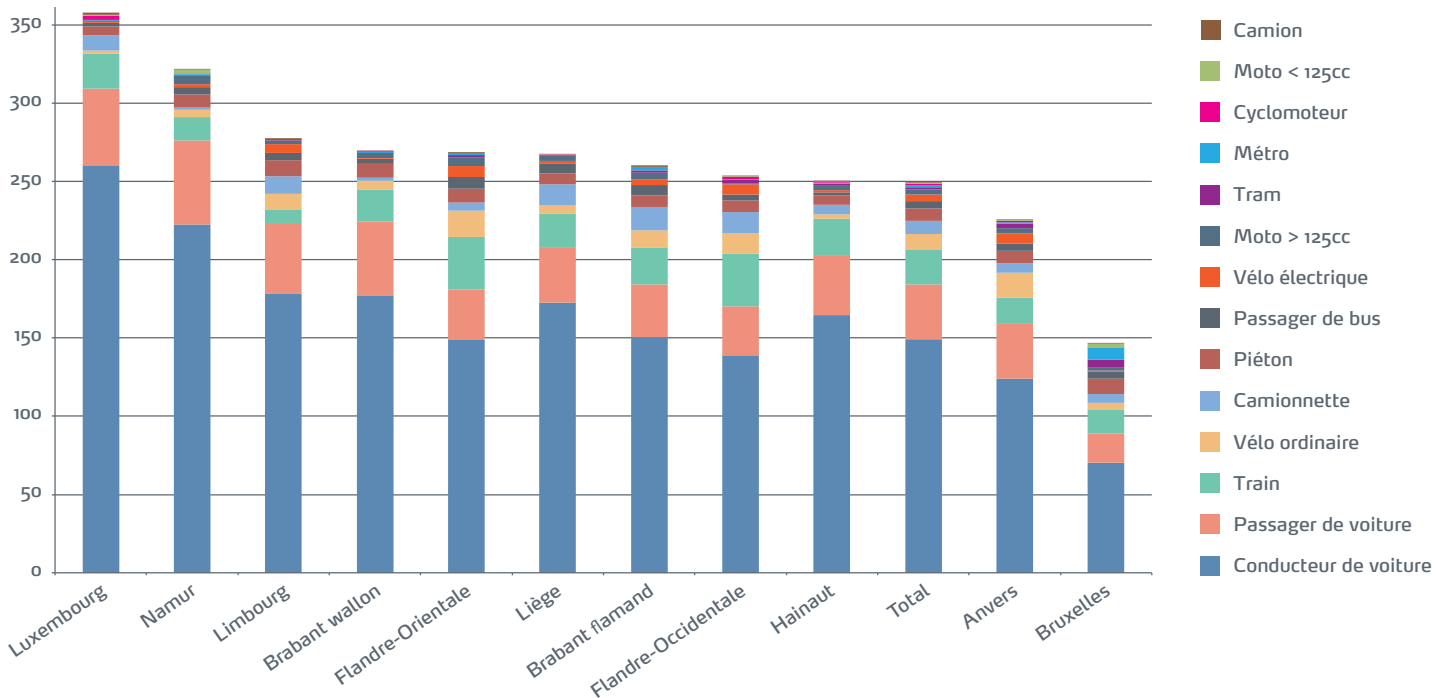


Figure 5. Nombre de kilomètres moyens parcourus par semaine et par province en fonction du mode de transport (les personnes interrogées qui n'ont pas utilisé le mode de transport sont comprises dans le calcul)



Comportement auto-rapporté

Pour analyser quels facteurs expliquent les différences au niveau du sentiment d'insécurité sur la route, nous avons étudié, à l'instar de l'année passée, quels comportements à risque se manifestaient souvent. Pour tenter d'obtenir des données plus précises sur l'ampleur du problème, nous avons demandé cette année aux personnes interrogées d'indiquer à quand (en jours) remontait la dernière fois qu'ils avaient pris un certain risque dans la circulation (vitesse excessive, non-port de la ceinture, etc.)

La figure ci-dessous présente le pourcentage de personnes interrogées ayant adopté un certain comportement à risque au cours des 30 derniers jours.

Le top trois est identique à celui de l'année dernière, à savoir rouler trop vite en agglomération et en dehors, conduire en étant fatigué et téléphoner au volant. 30 % des Belges avouent avoir roulé trop vite il y a moins d'un mois. Pour la conduite en état de fatigue et l'usage du GSM au volant, nous obtenons des pourcentages avoisinant les 25 %.

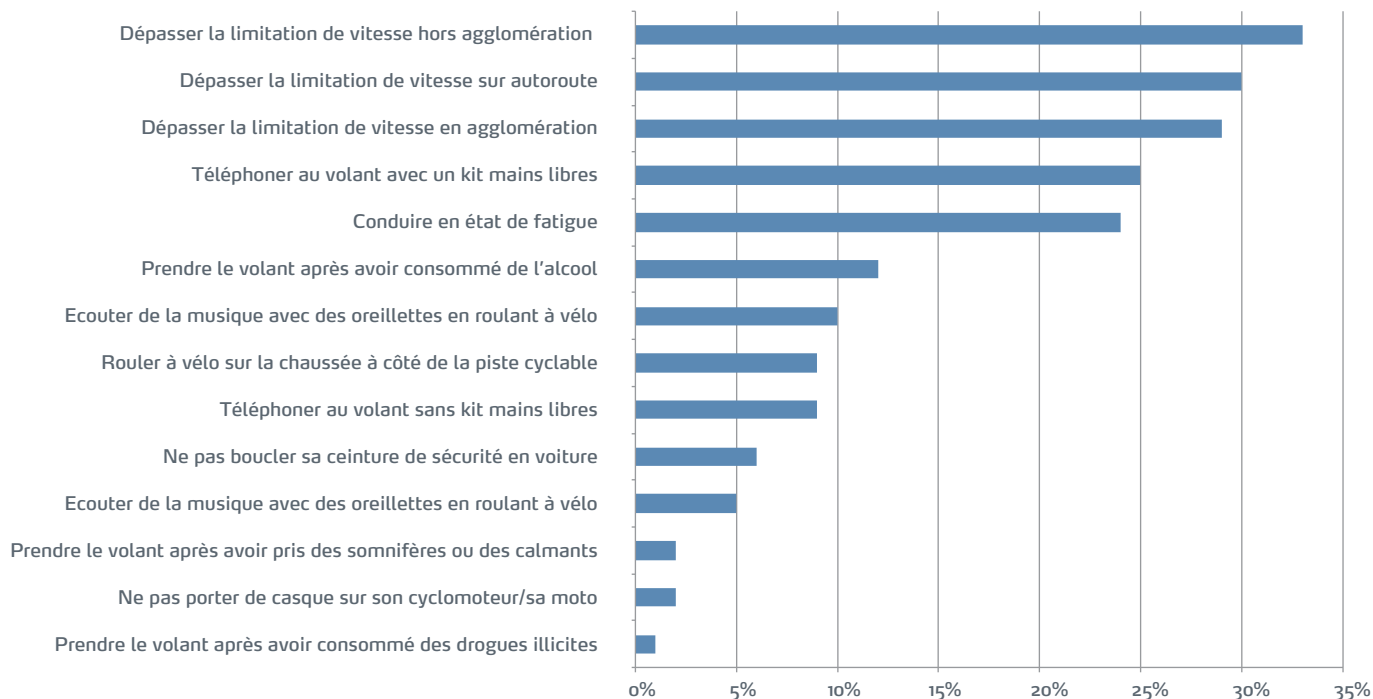


Figure 6. Pourcentage de personnes interrogées qui ont rapporté le comportement mentionné au cours du mois écoulé.

La Figure 7 révèle que le pourcentage de conducteurs affirmant avoir roulé sous l'emprise de l'alcool est plus élevé en Wallonie qu'en Flandre (excepté le Hainaut qui se classe entre les provinces flamandes). C'est à Bruxelles et à Anvers que nous enregistrons le pourcentage le plus faible (10%) de conducteurs ayant conduit sous l'influence de l'alcool. Dans les provinces de Luxembourg (16%) et de Namur (15%), la plupart des personnes interrogées ont repris le volant après avoir consommé de l'alcool au cours des derniers jours. La différence avec les provinces obtenant les meilleurs résultats est donc relativement limitée.

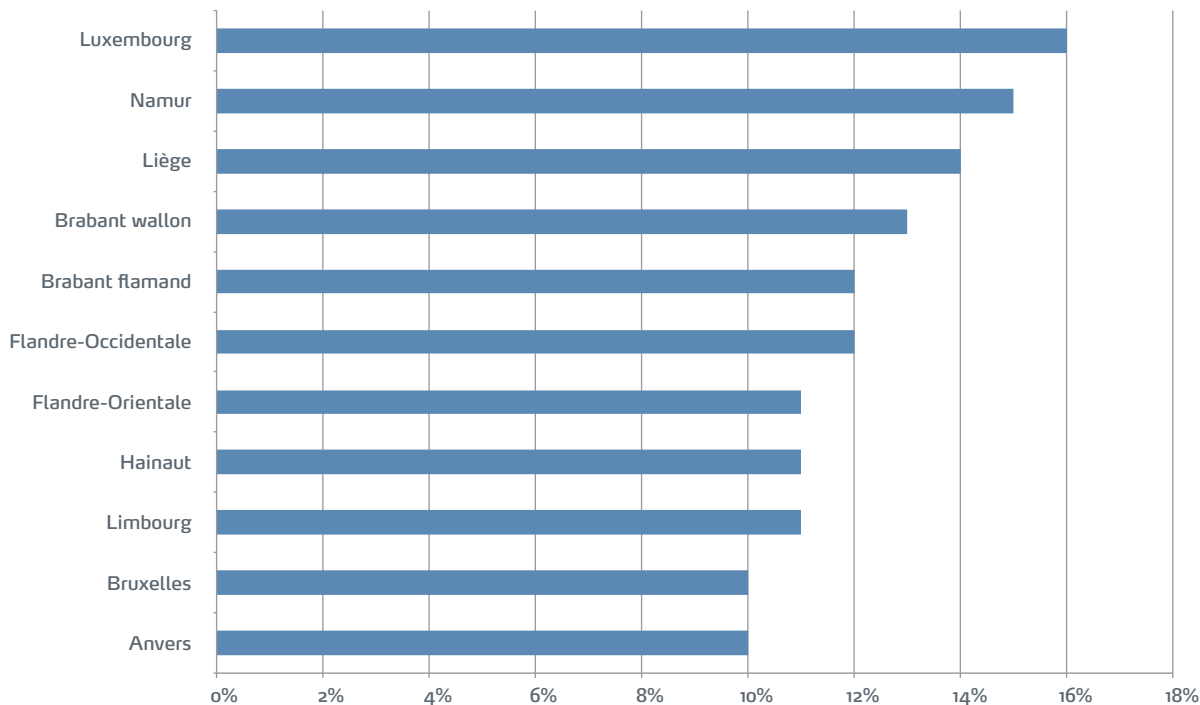


Figure 7. Pourcentage de personnes interrogées indiquant avoir roulé sous l'influence de l'alcool au cours du mois écoulé par province.

Comme le montre la figure ci-après, les résultats concernant les excès de vitesse suivent aussi la même tendance. C'est dans la province de Luxembourg que l'on roule le plus souvent trop vite hors agglomération (51%). Les personnes interrogées ont signalé commettre le moins d'excès de vitesse en Région de Bruxelles-Capitale : le pourcentage de conducteurs dépassant les limitations de vitesse est inférieur à 20% sur tous les types de route.



Figure 8. Pourcentage de personnes interrogées indiquant avoir roulé trop vite sur autoroute, en agglomération et hors agglomération par province

Adhésion en faveur de mesures de sécurité routière

Depuis 2012, nous nous penchons sur l'adhésion sociale en faveur de certaines mesures de sécurité routière. La plupart d'entre elles recueillent une adhésion de plus de 50%. Les mesures suivantes sont toutefois recalées :

- une zone 30 généralisée dans le centre des grandes villes ;
- permettre aux cyclistes de franchir un feu rouge lorsque des panneaux l'autorisent ;
- pneus hiver obligatoires ;
- permis à points ;
- interdiction totale du téléphone au volant.

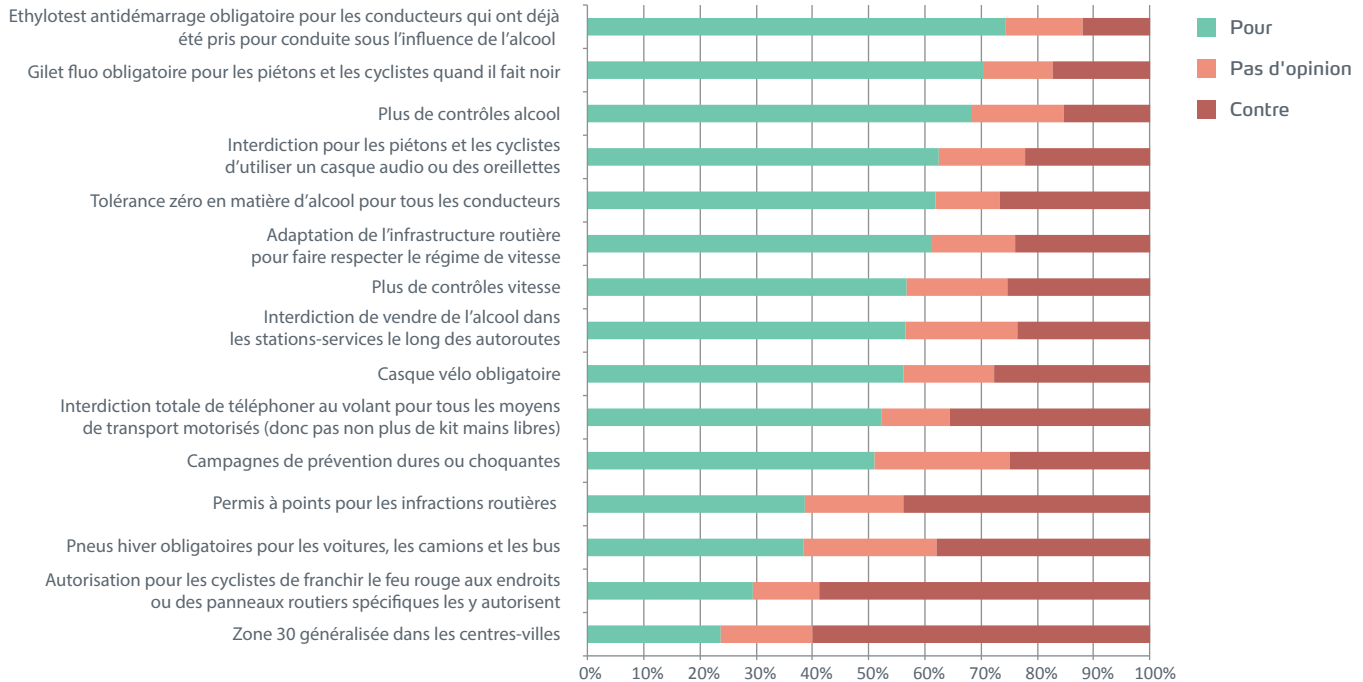


Figure 9. Pourcentage de partisans, d'opposants et de sans avis par mesure de sécurité routière

L'adhésion sociale en faveur de certaines mesures varie fortement d'une province à une autre. Nous nous sommes cantonnés aux deux situations présentant les différences les plus marquées.

L'adhésion sociale en faveur d'un permis à points est plus ou moins corrélée à la frontière linguistique, il recueille moins de partisans en Wallonie qu'en Flandre.

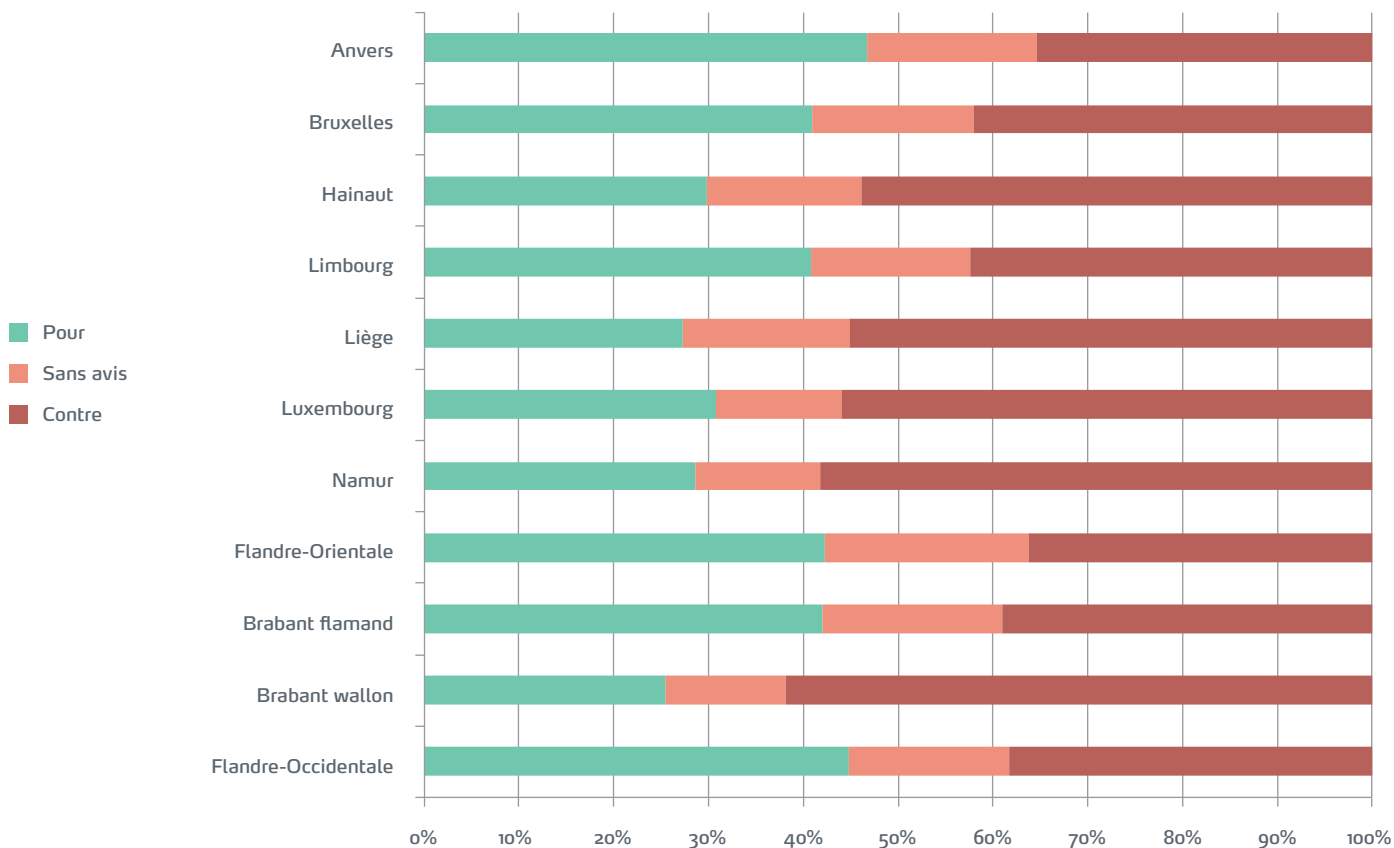


Figure 10. Adhésion sociale en faveur d'un permis à points par province

L'obligation d'équiper sa voiture de pneus hiver rencontre plus de partisans dans les provinces où l'hiver est le plus rude.

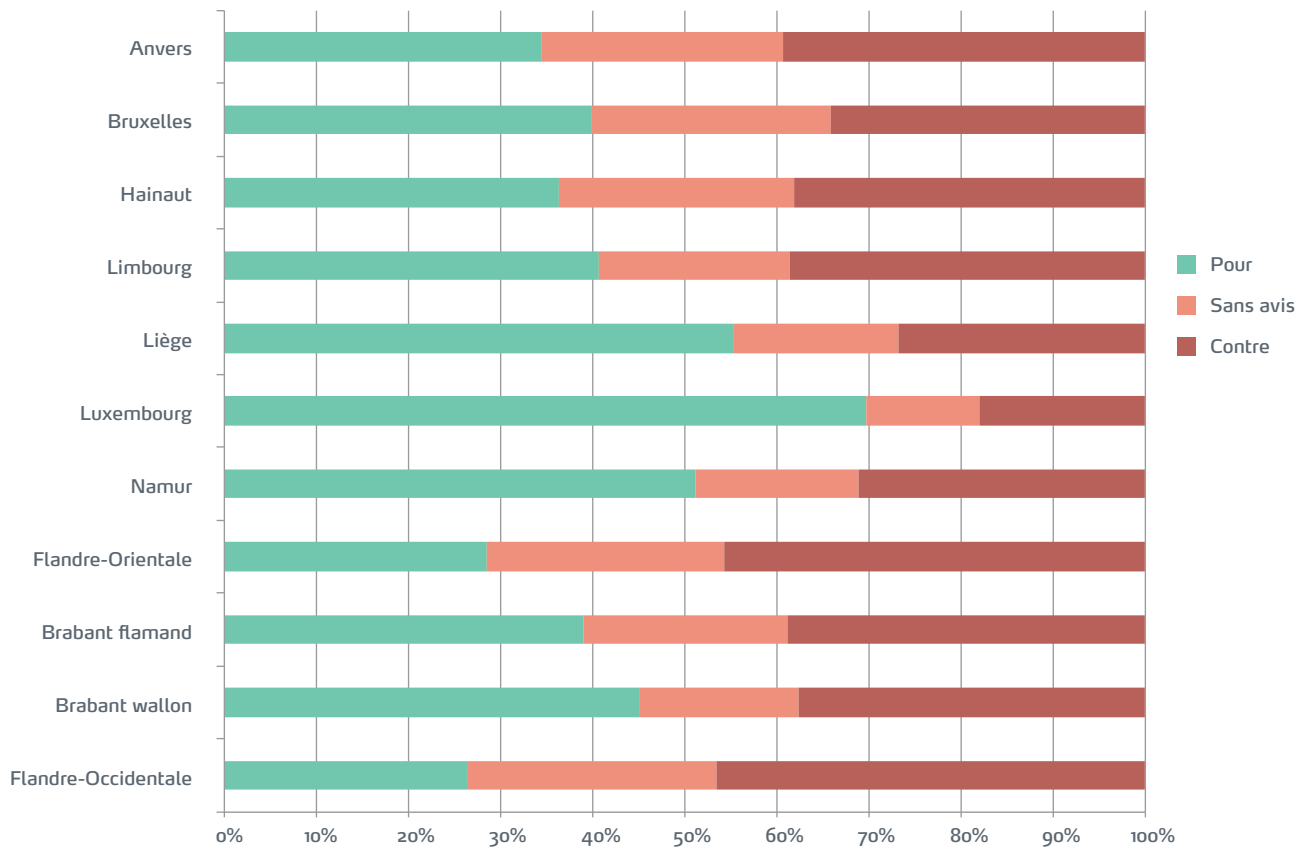


Figure 11. Adhésion sociale en faveur de pneus hiver obligatoires par province pour tout le monde en fonction de la province

Conclusion

Entre 2012 et 2016, le nombre de tués dans la circulation a chuté en Belgique pour passer de 770 à 637. Quant au nombre d'accidents corporels, il a également régressé puisqu'il est passé de 44.234 à 40.096. L'on peut logiquement s'attendre à ce que le sentiment subjectif d'insécurité suive la sécurité routière objective. Or les résultats de la présente enquête ne viennent pas confirmer cette hypothèse.

Le sentiment d'insécurité stagne pour tous les modes de transport. Les utilisateurs de deux-roues se sentent particulièrement en danger sur les routes belges, ce qui reflète en partie le risque relatif auquel sont exposés ces usagers vulnérables. En effet, d'après les calculs de l'institut Vias, un cyclomotoriste ou un motocycliste court, par kilomètre parcouru, 57 fois plus de risques d'être grièvement blessé dans la circulation qu'un automobiliste moyen. Chez les cyclistes aussi, le risque de lésions graves est multiplié par 23. En procédant à

une analyse par province, nous avons observé que les conducteurs de deux-roues se sentent plus en insécurité dans quasiment toutes les provinces wallonnes que dans les provinces flamandes.

Les résultats concernant le comportement en matière de déplacement indiquent clairement que le Belge compte en premier lieu sur la voiture pour se déplacer. La part en pourcentage des autres modes de transport reste toujours très restreinte en 2017 à l'exception de la Région de Bruxelles-Capitale où il y a un meilleur équilibre entre les différents moyens de déplacement.

Le vélo mais aussi le vélo électrique gagnent en popularité, surtout dans les provinces flamandes. Les Wallons rapportent davantage un comportement dangereux dans la circulation. Nous enregistrons, dans ce cadre, des différences significatives au niveau de la fréquence à laquelle les personnes interrogées avouent conduire trop vite ou sous l'influence de l'alcool.

Le Belge n'est pas favorable à une généralisation d'une zone 30 dans le centre des grandes villes ni au fait que les cyclistes peuvent franchir un feu rouge si des panneaux les y autorisent. Il est remarquable de noter qu'ils sont plus nombreux à être contre ces mesures qu'il y a un an.

Globalement, ces résultats montrent une fois de plus que l'insécurité routière reste un problème de sécurité subjective majeur dans la société. Les Belges exigent à juste titre une intensification des efforts pour garantir la sécurité. Ils sont nombreux à vouloir plus de contrôles vitesse et alcool. L'obligation pour les récidivistes d'installer un éthylotest antidémarrage à bord de leur véhicule rencontre une importante adhésion sociale. Tout ceci doit rendre nos routes plus sûres pour tout le monde.





Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles
www.vias.be