

The background of the top half of the page is a solid blue color. Overlaid on this are faint, semi-transparent white illustrations of a family crossing a road. On the left, a woman is pushing a stroller with a child inside. In the center, a man is walking. On the right, a car is partially visible. A white rectangular frame highlights the central figures of the family.

ENQUÊTE NATIONALE D'**IN** SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2012

ROU INTRODUCTION

SÉCURITÉ ROUTIÈRE ? NOUS EN SOMMES TOUS RESPONSABLES !

Diminuer de moitié le nombre de tués sur les routes belges d'ici 2020. Tel est l'objectif fixé en 2011 lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière. Un objectif auquel je souscris pleinement en tant que secrétaire d'Etat et pour lequel nous nous donnons à plus de 100%.

Cependant, nous ne pouvons y arriver seuls. Chaque citoyen participe au trafic et porte aussi une grande part de responsabilité. Dès lors, nous voulons mettre le citoyen à contribution pour atteindre cet objectif.

Lors de l'enquête d'Insécurité routière, il est demandé au citoyen dans quelles situations il se sent en insécurité dans la circulation, ce qu'il pense du niveau de dangerosité de certaines situations de trafic ou quelles mesures peuvent contribuer à un trafic plus sûr...

Nous voulons ainsi vérifier quels facteurs déterminent le sentiment subjectif d'insécurité de l'utilisateur et nous en tiendrons compte lors de la mise en œuvre des mesures visant à modifier le comportement de l'utilisateur.

Bref, l'enquête invite le citoyen à participer au débat et, par le biais de nos campagnes ciblées, nous voulons attirer l'attention de tout le monde sur le fait que la sécurité routière n'est pas uniquement la responsabilité des autorités mais bien de tous les citoyens !

Ce n'est qu'en agissant de la sorte que nous ferons diminuer le nombre de tués dans la circulation.

Melchior Wathelet, secrétaire d'Etat à la Mobilité

CHAQUE VICTIME DE LA ROUTE, CHAQUE PERSONNE TUÉE DANS LA CIRCULATION EN EST UNE DE TROP...



Nous devons tous être impliqués et il est du devoir de l'IBSR d'effectuer des recherches sur le sujet, de donner des avis politiques, d'informer le citoyen, de le sensibiliser et de l'inciter à changer de comportement.

En 2011, l'IBSR a lancé le projet « Go for zero » auquel nous nous rallions tous en vue d'obtenir un environnement routier plus sûr.

Pour y parvenir, nous apportons un changement dans les mentalités et nous collaborons avec tous nos partenaires : le citoyen, la police, les autorités, les Régions...

Cette année aussi, les campagnes et la communication de l'IBSR ciblent le changement de comportement. Trop souvent, c'est le comportement de l'utilisateur qui est à l'origine des accidents de la circulation.

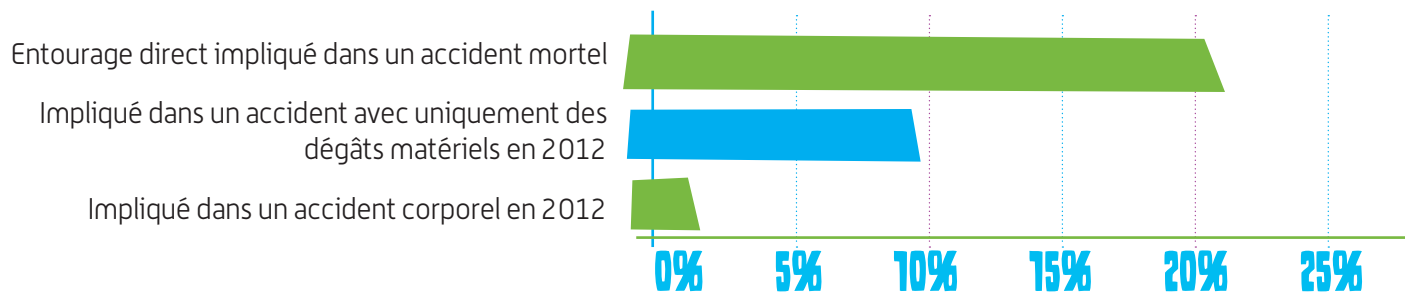
Toutefois, nous ne pouvons modifier le comportement des usagers qu'en impliquant pleinement le citoyen. Ainsi, il nous est possible de réfléchir à des solutions pour rendre le trafic plus sûr et de veiller à changer durablement le comportement.

... car chaque tué ou blessé dans la circulation est une victime de trop.

Karin Genoe, administrateur délégué IBSR

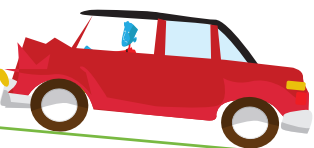
L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST UN PROBLÈME SOCIÉTAL

LES CHIFFRES INDÉNIABLES



Il est frappant de constater que plus de 1.800.000 Belges connaissent quelqu'un qui a déjà été impliqué dans un accident mortel. Cela représente environ **40 % des familles belges**, ce qui est énorme !

En outre, il apparaît que 2 Belges sur 100 ont eu un accident avec lésions corporelles en 2012 et que **8 Belges sur 100** ont été impliqués au cours de cette même année dans un accident avec (uniquement) des dégâts matériels.



LES CAMPAGNES ET LES CONTRÔLES RESTENT D'UNE GRANDE NÉCESSITÉ.

Nombreux sont donc ceux qui sont impliqués dans un accident d'une manière ou d'une autre mais l'enquête révèle néanmoins qu'il n'y a pas de différence entre le sentiment d'insécurité/ de sécurité des usagers qui connaissent quelqu'un qui a été impliqué dans un accident mortel et celui des usagers qui ne connaissent personne ayant eu un accident.

Par ailleurs, nous ne remarquons aucune différence non plus entre les deux groupes pour ce qui est de l'adhésion sociale en faveur de mesures et de contrôles plus sévères dans la circulation. Cela indique clairement que le comportement à risque dans la circulation est profondément enraciné. Par conséquent, il est absolument nécessaire de continuer à stimuler les Belges à se comporter autrement dans la circulation.

COMMENT S'EST DÉROULÉE L'ENQUÊTE NATIONALE D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Des enquêtes téléphoniques ont été réalisées en octobre 2012 auprès d'un échantillon représentatif de 2.241 Belges de plus de 16 ans. A cette occasion, le Centre de connaissance Sécurité Routière de l'IBSR a posé un certain nombre de questions. C'est la troisième fois que l'enquête nationale d'INSécurité routière a été menée et l'opération sera réitérée chaque année jusqu'en 2020. Nous voulons ainsi vérifier si l'engagement du citoyen évolue et si nous pouvons constater ou non une évolution au niveau du sentiment d'insécurité/de sécurité de l'utilisateur belge.

PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT PAR RÉGION

Nous avons essayé de découvrir quel était le moyen de transport le plus utilisé par le Belge. En d'autres termes : quel mode de déplacement utilisons-nous LE PLUS SOUVENT ?

Aucune surprise dans le top cinq

Il est clair que la voiture est le moyen de transport le plus utilisé pour près de 60 % des Belges. Le reste du peloton est bien loin derrière. Les transports en commun [11,5 %] sont un poil plus populaires que le vélo [11 %]. Les piétons [8 %] et les passagers de voiture [7 %] clôturent le top cinq.

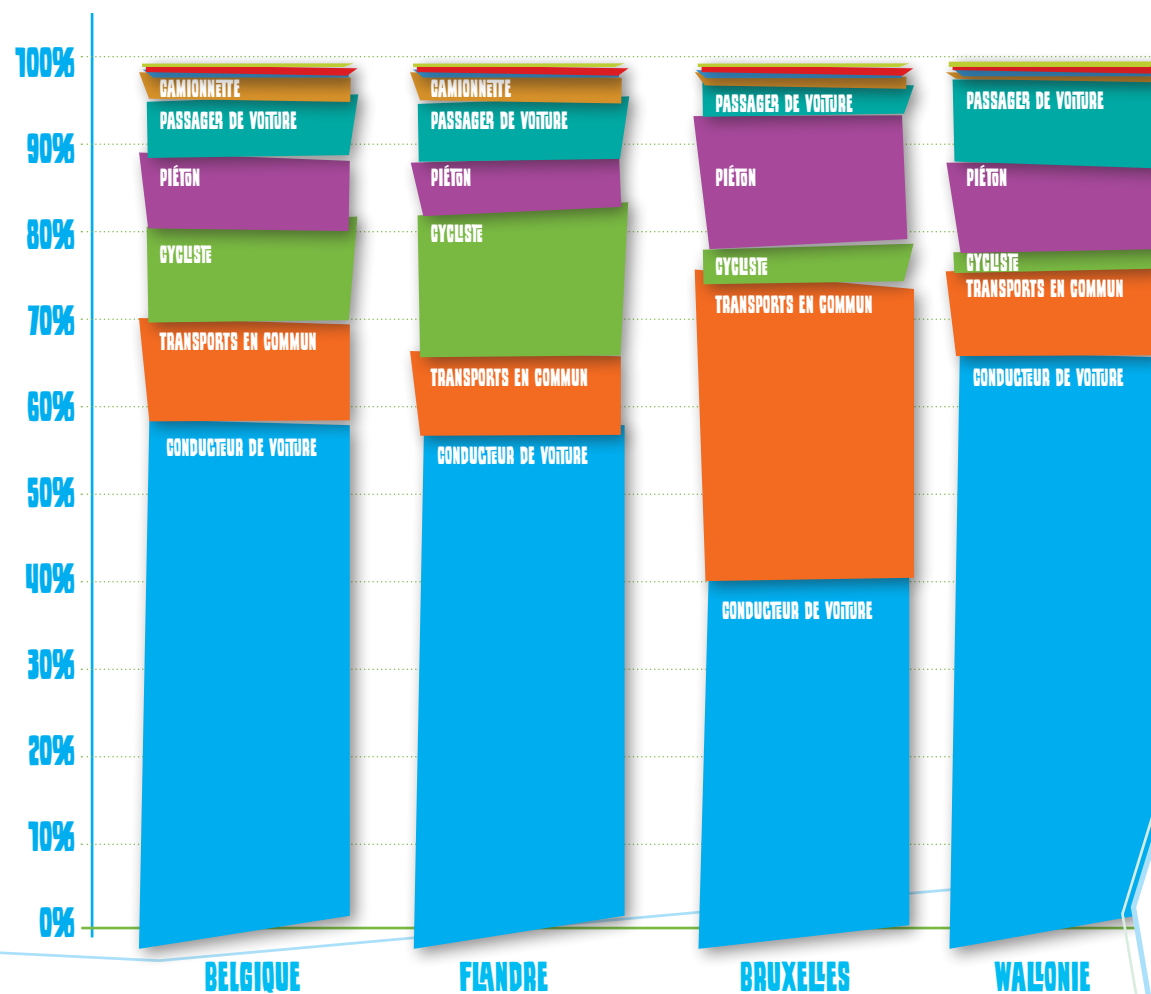
Les Flamands roulent à vélo

et les Bruxellois empruntent les transports en commun.

Le vélo est le principal moyen de transport chez 16 % des Flamands et chez seulement 2 % des Wallons. Explications possibles ? Les plus grandes distances et les routes plus raides. Bruxelles n'est toujours pas une ville-vélo. Les Bruxellois ne sont que 3,5 % à se déplacer principalement à vélo. Est-il préférable de prendre les transports en commun ? 33 % des Bruxellois le pensent contre seulement 10 % des Wallons et 9 % des Flamands.

Rouler à moto : peu d'utilisateurs, risques élevés

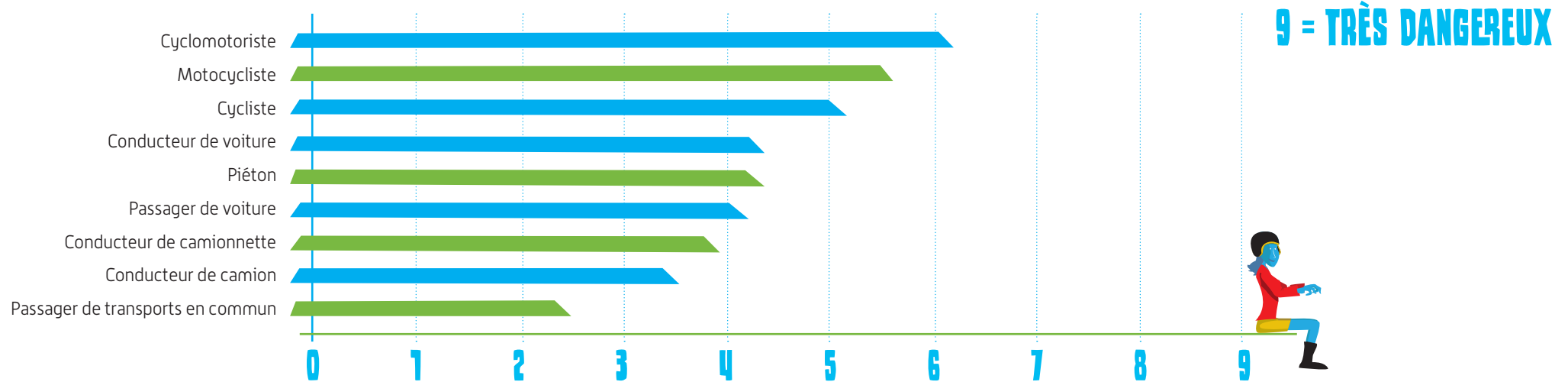
La moto est le principal mode de déplacement de seulement 1 % de la population belge. Cependant, les motocyclistes sont grandement représentés dans les statistiques d'accidents. L'analyse montre que les motocyclistes n'effectuent pas plus de 1 % des kilomètres parcourus mais qu'ils représentent 12 % du nombre de tués sur la route. Les motards constituent donc un groupe à risque par excellence auquel il convient de porter une attention particulière.



- Cyclomotoriste
- Conducuteur de camion
- Motocycliste
- Conducuteur de camionnette
- Passager de voiture
- Piéton
- Cycliste
- Passager de transports en commun
- Conducuteur de voiture

LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ/ DE SÉCURITÉ

Nous avons posé la question suivante au citoyen :
Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité lorsque
vous vous déplacez avec les moyens de transports cités ?



Les conducteurs de deux-roues ne se sentent pas en sécurité sur la route.

Les trois groupes qui se sentent le plus en insécurité circulent tous en deux-roues : les cyclomotoristes, les motocyclistes et les cyclistes. Rien d'étonnant vu que les conducteurs de deux-roues ont plus de risques d'avoir un accident avec lésions corporelles que les automobilistes. A noter que les piétons se sentent moins en danger que les conducteurs de deux-roues. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les piétons se déplacent généralement sans entrer en contact direct avec les autres usagers.

Qui se sent le plus en sécurité ?

La perception du danger est presque identique chez les automobilistes, les piétons et les passagers de voiture. Il est évident que les utilisateurs des transports en commun se sentent le plus en sécurité



CONNAISSONS-NOUS LES RISQUES ?

On se rend quotidiennement dans le trafic, mais que pense-t-on des situations et des comportements dangereux auxquels nous sommes confrontés ? Les scores moyens excèdent tous 4,5, ce qui signifie que la majorité des usagers estiment que ces comportements sont dangereux dans une plus ou moins grande mesure.



Danger objectif versus danger subjectif

Les études montrent que tous ces comportements peuvent représenter des risques dans la circulation dans certaines circonstances. Les personnes interrogées devaient évaluer chaque comportement à risque séparément. Résultat : ils trouvent également tous les comportements effectivement dangereux. C'est bon signe même si l'évaluation des comportements présentant objectivement le même danger diffère dans une certaine mesure.

Le Belge estime que conduire sous influence est ce qu'il y a de plus dangereux.

Les Belges trouvent que conduire sous l'influence de drogues illicites, d'alcool et/ou de somnifères est très dangereux, au même titre que rouler à vélo dans le noir sans éclairage ou sans gilet fluo. Des sentiments qui sont consolidés par les études objectives.

Rouler trop vite, est-ce dangereux ?

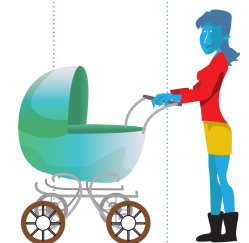
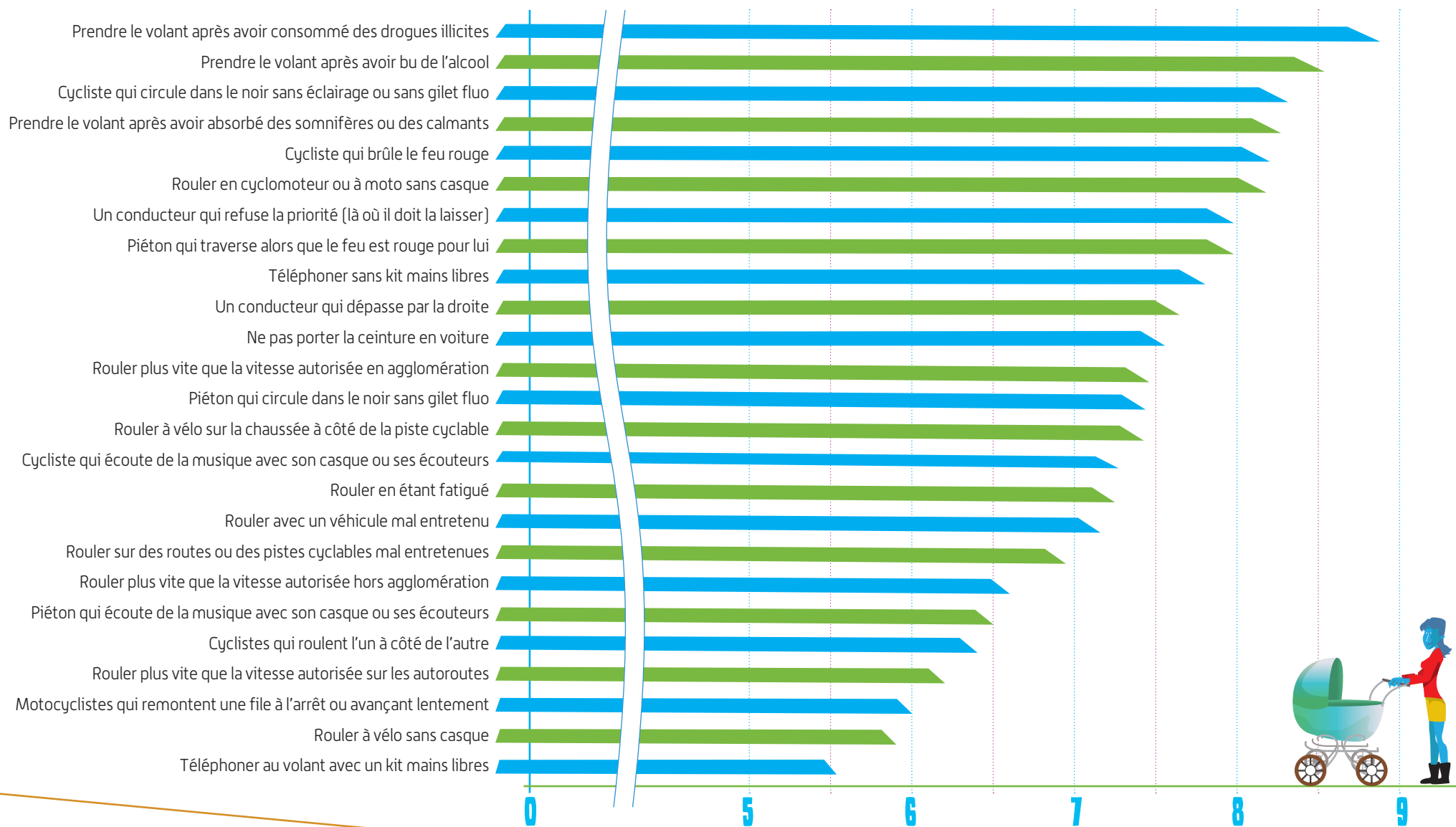
Il est étonnant que l'on considère que rouler trop vite en agglomération est beaucoup plus dangereux que rouler trop vite hors agglomération. Les statistiques d'accidents montrent cependant que la gravité des accidents sur ces routes est plus élevée qu'en agglomération. On est d'avis que rouler trop vite sur les autoroutes est ce qu'il y a de moins dangereux.

Est-il plus sûr de téléphoner avec un kit mains libres ?

Le Belge pense que oui mais ici aussi les études révèlent que téléphoner avec un kit mains libres est aussi dangereux que téléphoner sans. Les Belges continuent à penser que ces deux comportements sont dangereux mais téléphoner avec un kit mains libres se situe clairement au bas de la liste.

DANGEROUSITÉ DES COMPORTEMENTS

9 = TRÈS DANGEREUX



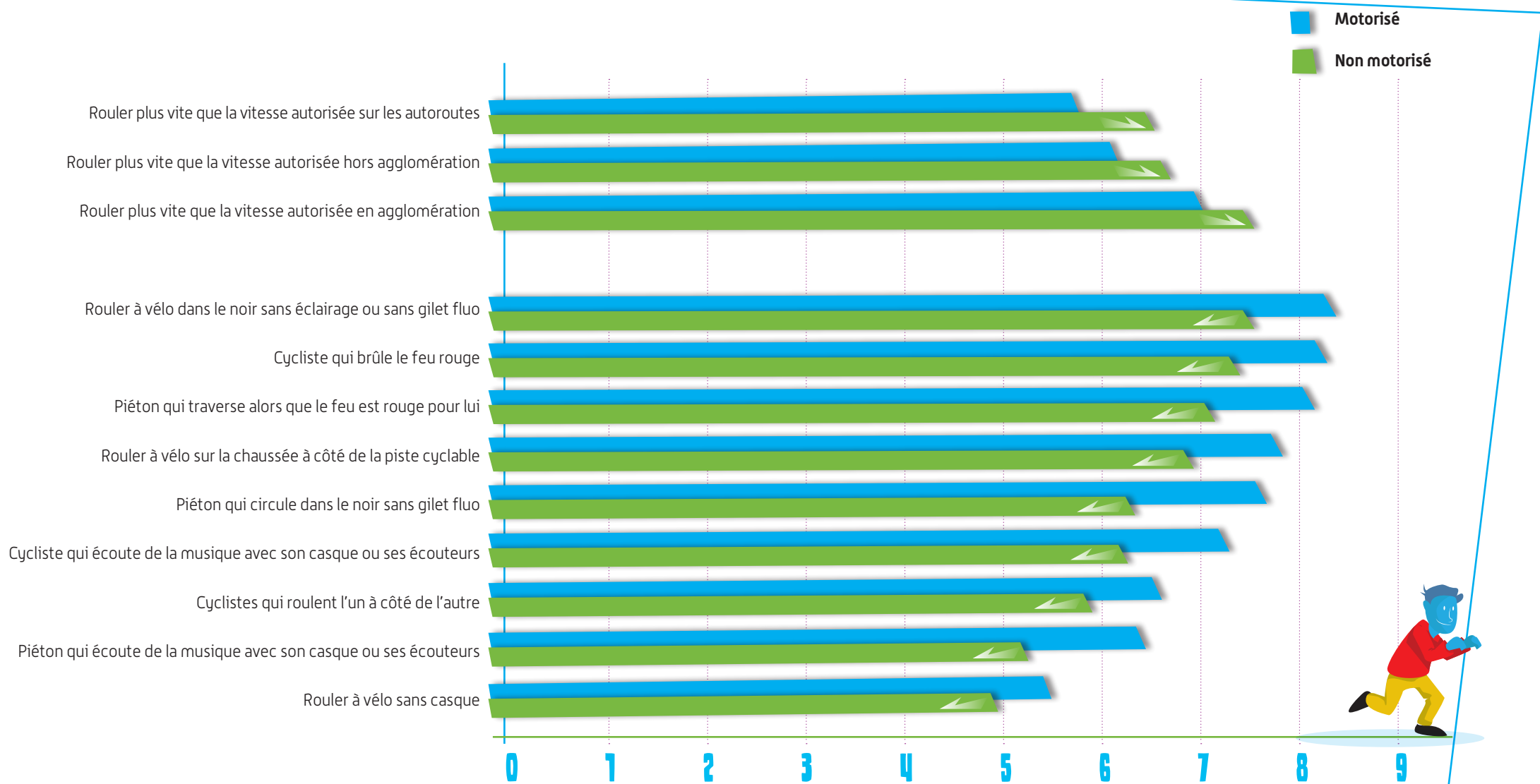


LES USAGERS NON MOTORISÉS ET MOTORISÉS TROUVENT LEUR COMPORTEMENT MOINS DANGEREUX

Les comportements qui ont surtout trait au trafic motorisé sont considérés comme moins dangereux par les usagers motorisés que par les usagers non motorisés. On constate l'inverse chez les usagers non motorisés. C'est ainsi que le trafic non motorisé trouve que rouler trop vite est plus dangereux que le trafic motorisé.

Quant aux usagers motorisés, ils jugent à leur tour que les comportements adoptés par les cyclistes ou les piétons sont plus dangereux que ce que pensent les usagers faibles. Rouler à vélo sans éclairage, les piétons qui écoutent de la musique avec leur casque ou leurs écouteurs, etc. sont des comportements systématiquement perçus comme moins dangereux par les usagers non motorisés que par les usagers motorisés.

En analysant ce que pensent les Belges des autres types d'usagers, il apparaît que l'on pense que les autres prennent plus de risques que soi-même. Il ressort d'une mesure d'attitudes de l'IBSR que l'on se considère meilleur conducteur que le conducteur moyen. En d'autres mots, il semble que les autres soient les principaux responsables de l'insécurité routière.



LE BELGE EST POUR UNE APPROCHE PLUS SÉVÈRE

Toutes les mesures obtiennent plus de 50 %

Une liste de 19 mesures a été soumise aux répondants. Ils devaient indiquer s'ils étaient pour ou contre telle ou telle mesure. Il est intéressant de constater que toutes les mesures bénéficient d'une adhésion sociale. Le top 6 est le suivant : plus de contrôles à l'assurance, un alcolock obligatoire pour les récidivistes, cours de circulation routière obligatoires dans le secondaire, ISA obligatoire pour les récidivistes, plus de contrôles alcool et enfin plus de contrôles ceinture.

Avec 52 %, le permis à points rencontre le moins de succès.

Plus on est âgé, plus on traite sévèrement les excès de vitesse

L'enquête a révélé que l'adhésion sociale en faveur de plus de contrôles vitesse était liée à l'âge. Plus on vieillit, plus l'adhésion sociale pour plus de contrôles vitesse augmente. Rien de bien surprenant. Les mesures d'attitudes de l'IBSR indiquent que plus de jeunes conducteurs que de conducteurs plus âgés affirment dépasser les limitations de vitesse. Il est clair que les jeunes conducteurs sont attachés à ce « style de conduite » et qu'ils veulent être confrontés le moins souvent aux contrôles vitesse.

Le paradoxe des contrôles alcool

L'enquête nous montre que l'adhésion sociale en faveur de plus de contrôles alcool ne diffère pas selon l'âge.

Comparaison avec les données issues d'une étude internationale : 26 % déclarent avoir roulé en voiture avec une concentration d'alcool supérieure à la limite légale au cours du dernier mois. En revanche, seuls 14 % de l'ensemble des répondants sont contre une augmentation du nombre de contrôles alcool. Cela implique qu'une partie des conducteurs qui ont roulé sous influence sont tout de même pour plus de contrôles alcool. Cela indique qu'une partie des automobilistes ont besoin de contrôles externes pour respecter les limites.

L'étude européenne DRUID sur la conduite sous influence nous enseigne que 38 % de tous les conducteurs grièvement blessés admis à l'hôpital étaient sous l'influence de l'alcool avec une moyenne de 1,6 pour mille.

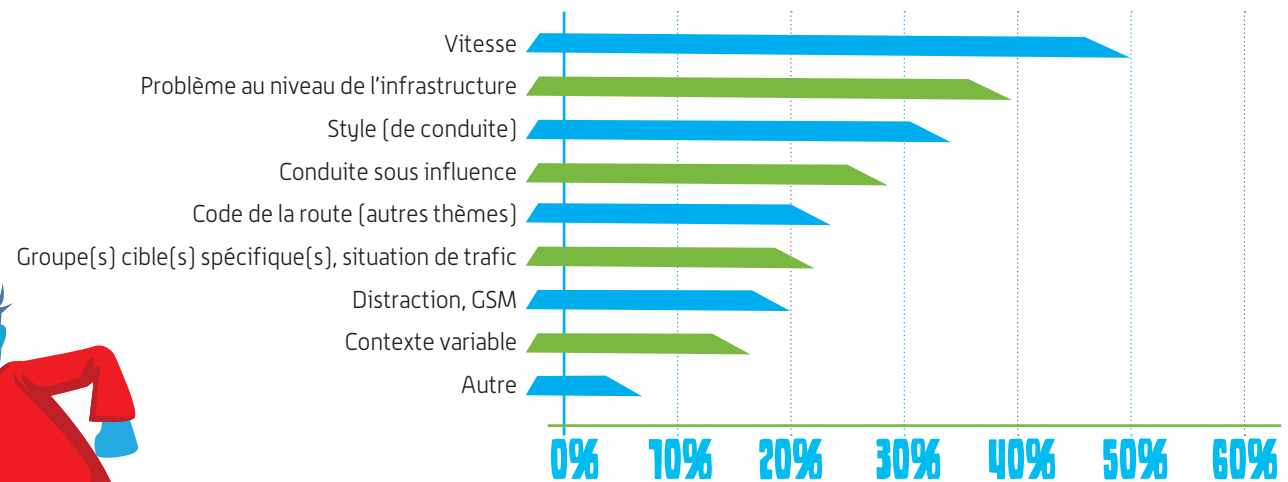
D'accord pour le gilet, pas d'accord pour le casque

Les cyclistes (72 %) et les automobilistes (75 %) sont clairement pour que les cyclistes portent obligatoirement un gilet fluo. Les deux groupes ne partagent pas le même point de vue en ce qui concerne le port du casque vélo. Seulement 32 % des cyclistes sont pour un casque vélo obligatoire ; c'est nettement moins que les 63 % d'automobilistes qui sont de cet avis.



« Quelles sont, selon vous, les 3 principales causes de l'insécurité routière en Belgique ? » Telle était la première question de notre enquête.

LES PRINCIPALES CAUSES D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE



ADAPTEZ VOTRE STYLE

Les réponses à cette question ont été classées en 8 grands thèmes, dont 5 se rapportaient au comportement dangereux des usagers de la route, 2 avaient trait à un contexte externe dangereux et 1 où l'on considérerait un groupe cible spécifique ou une situation de trafic comme dangereux(se).

Les personnes interrogées ont répondu en se basant sur leur perception du risque que peuvent avoir certains comportements ou certaines situations sur eux mais aussi sur leur perception de la fréquence à laquelle certains comportements à risque se manifestent en Belgique (prévalence). Cela explique pourquoi ces résultats peuvent différer de la question précédente traitant simplement la perception du risque d'un comportement, la vitesse par exemple.

La vitesse en haut de la liste

Une vitesse excessive et inadaptée occupe la toute première place du classement. Le comportement du trafic motorisé donc. Les mesures nationales de comportement de l'IBSR nous apprennent que la vitesse excessive est effectivement un phénomène largement répandu auquel tous les usagers de la route sont confrontés. D'après une étude internationale, la vitesse joue un rôle prépondérant dans 30% des accidents mortels.

Dans le Moniteur de sécurité, la vitesse inadaptée dans la circulation est perçue (après le cambriolage d'un logement) comme le principal problème de proximité.

L'homme n'est pas toujours responsable...

Les problèmes liés à l'infrastructure sont cités en deuxième lieu pour expliquer les accidents de la circulation. On évoque généralement le mauvais état de la route, le manque de trottoirs et de pistes cyclables (ou le mauvais état dans lequel ils se trouvent), mais aussi des problèmes au niveau de la signalisation, des panneaux de signalisation, de l'éclairage, etc.

Le style dangereux, y compris le style de conduite, arrive en troisième position

1/3 des usagers pointent du doigt le comportement dangereux dans la circulation tant des usagers non motorisés que des usagers motorisés. Il s'agit principalement de l'imprudence, du stress au volant, du manque de courtoisie, du manque de respect pour les autres usagers, et de l'agressivité...

Le style de conduite dangereux des conducteurs faisait également partie du top 5 des causes d'accidents dans la mesure nationale d'attitudes menée par l'IBSR auprès des automobilistes belges. Le comportement dangereux voire agressif des conducteurs (également des usagers non motorisés) est souvent évoqué dans cette enquête. Le Moniteur de sécurité révèle également que la moitié des Belges considèrent le comportement agressif dans la circulation comme un problème de proximité.

D'autres réponses frappantes

La conduite sous influence, particulièrement de l'alcool, arrive en quatrième position et est suivie par un autre « comportement enfreignant la loi », c'est-à-dire le non-respect du code de la route (ex. : refuser la priorité, brûler un feu rouge, doubler le trafic...). Cela peut également être interprété comme un manque de respect des règles et des autres usagers.

Nous pouvons donc affirmer en toute quiétude que la principale cause d'insécurité routière est le comportement des usagers et le « respect » dans un sens plus large, tant du code de la route et des règles que des autres usagers.

Les usagers motorisés et non motorisés ne sont encore une fois pas du même avis.

Nous constatons une différence dans top 3 entre les usagers non motorisés et les usagers motorisés.

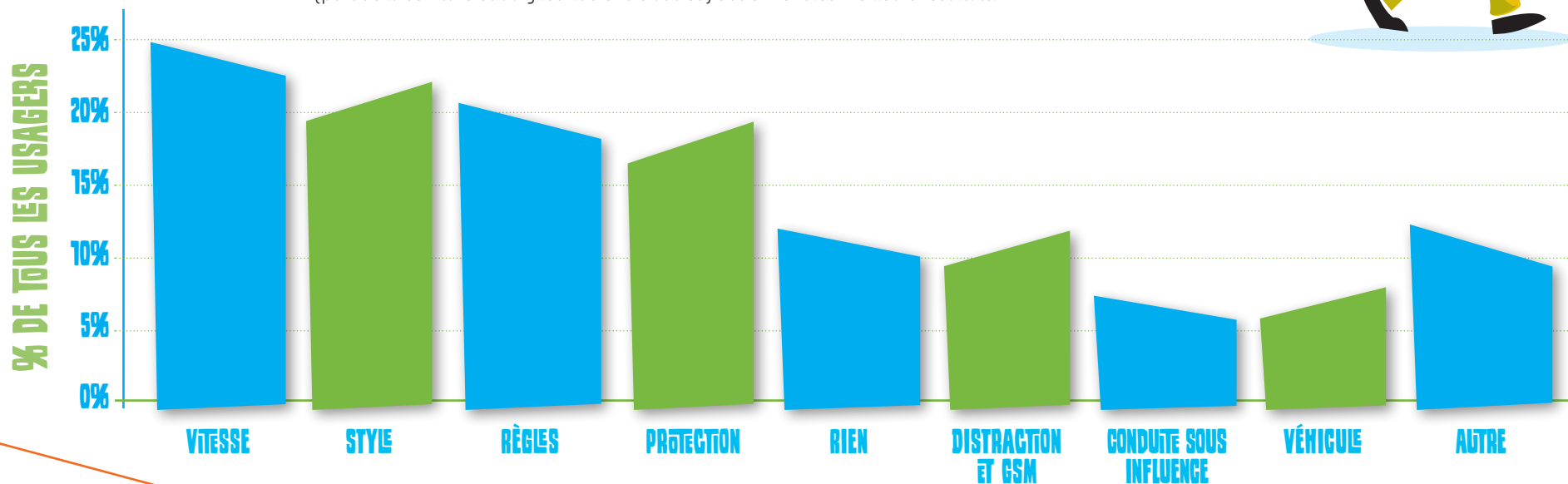
Chez les usagers non motorisés, la vitesse tient le haut du pavé ; elle est suivie par l'infrastructure et la conduite sous influence. Chez les usagers motorisés, on retrouve l'infrastructure en première position et le style de conduite en seconde. La vitesse n'arrive qu'en troisième lieu et la conduite sous influence ne figure pas dans le top 3.

Nous entamons chaque année avec de bonnes résolutions. Nous avons demandé au citoyen ce qu'il avait fait pour la sécurité routière en 2012 et quelles sont ses bonnes résolutions pour 2013. Bref... nous sommes prêts à adapter notre comportement...

BONNES RÉSOLUTIONS

Qu'avons-nous fait pour la sécurité routière en 2012 ?

83,5 % ont répondu qu'ils avaient adopté un comportement spécifique. Le graphique montre que la vitesse, le style (de conduite), un meilleur respect du code de la route et la protection (port de la ceinture et du gilet fluo entre autres) obtiennent les meilleurs résultats.

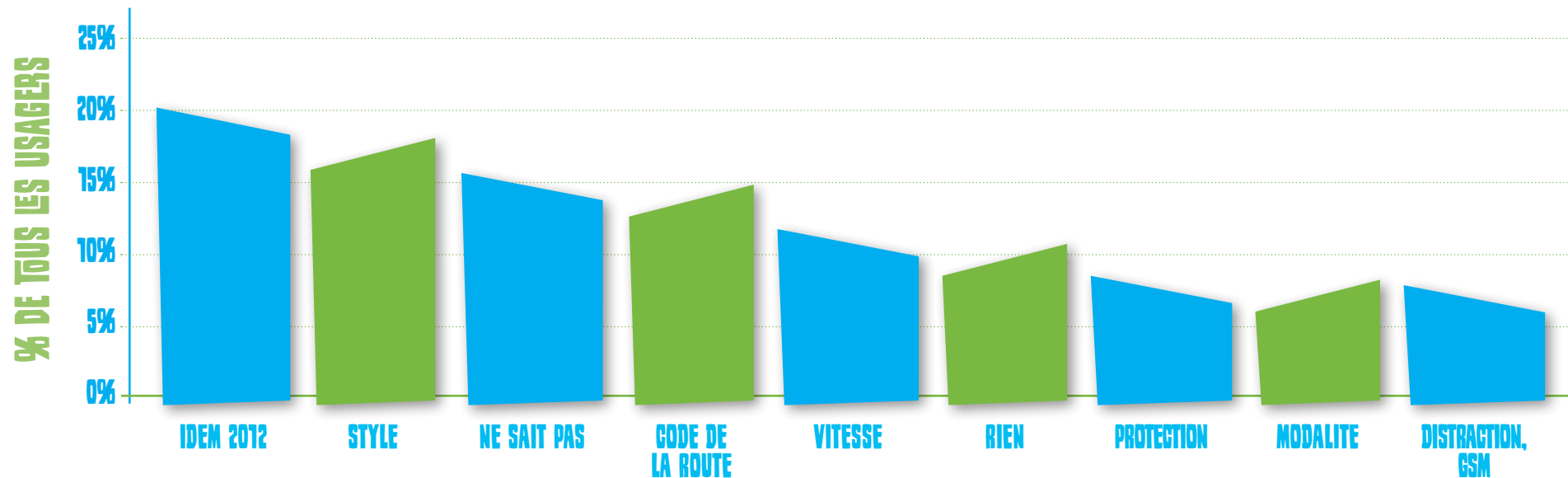




Mais qu'allons-nous faire en 2013?

57,5 % des usagers belges répondent qu'ils s'engageront formellement en faveur de la sécurité routière. Voici leurs bonnes résolutions : adopter un comportement sûr et respectueux, respecter le code de la route, surveiller la vitesse et s'auto-protéger.

42,5% des répondants signalent néanmoins qu'ils ne prendront pas d'engagement ou qu'ils feront la même chose qu'en 2012. Nous devons nous mettre au travail pour remédier à ce phénomène.



CONCLUSION

IL EST ESSENTIEL POUR L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Seuls 20 % des plus de 16 ans connaissent quelqu'un qui a été impliqué dans un accident mortel. Toutefois, on n'observe aucune différence entre le sentiment d'insécurité des personnes connaissant quelqu'un qui a été impliqué dans un accident mortel et les personnes qui n'en connaissent pas. Nous devons continuer d'informer les usagers de la route des risques dans la circulation.



Les Belges sont conscients des risques

La conduite sous influence, rouler à vélo sans éclairage ou sans gilet fluo et brûler un feu rouge à vélo arrivent en tête de liste. La vitesse occupe la première place du top 3 des causes des accidents selon les Belges. Bien que les conducteurs belges soient conscients des risques, nous constatons qu'ils ne se comportent pas à l'avenant. Nous devons en tenir compte lors de la mise en œuvre des mesures visant à améliorer la sécurité routière.

Il existe une adhésion sociale en faveur d'un bon nombre de mesures

Les Belges sont pour différentes mesures sur le plan de l'éducation, de la réglementation, du contrôle et de la technologie. Les mesures les plus populaires sont les contrôles à l'assurance, l'alcolock obligatoire pour les récidivistes et les cours de circulation routière dans le secondaire. L'adhésion sociale est primordiale pour l'efficacité de telles mesures.

Les différences entre les usagers motorisés et non motorisés

Les usagers motorisés et non motorisés trouvent que le comportement à risque de l'autre groupe est plus dangereux que leur propre comportement à risque. Les mesures pour l'autre groupe sont aussi plus populaires que celles du propre groupe. Avec les campagnes « Go for zero », l'IBSR veut attirer l'attention sur le fait que tous les usagers doivent prendre leurs responsabilités pour parvenir à un trafic plus sûr. Ce sentiment doit encore clairement être renforcé.

57,5 % des répondants s'engagent formellement pour 2013

Cela veut dire aussi que 42,5 % signalent qu'ils ne feront rien, rien de plus ou ignorent ce qu'ils vont faire. Nous devons continuer de stimuler les usagers qui manifestent leur engagement et convaincre les usagers moins engagés. A cette fin, toutes les parties concernées jouent un rôle de premier plan.

