

ENQUÊTE
NATIONALE D'
IN SÉCURITÉ
ROUTIÈRE 2014



INTRODUCTION

SUR LA BONNE VOIE, MAIS PEUT ENCORE MIEUX FAIRE

Nous avons déjà parcouru un long chemin en matière de sécurité routière en Belgique. Les statistiques révèlent une forte diminution du nombre de tués sur les routes. Au cours de la dernière décennie (2000-2010), le nombre de tués sur les routes a même diminué de 43 % dans notre pays.

Mais ce n'est pas une raison pour nous reposer sur nos lauriers. **724 tués sur les routes par an, ce sont 724 tués de trop.** En comparaison avec nos pays voisins, ces résultats ne sont pas bons non plus. Ainsi, en 2012, la Belgique comptait 70 tués sur les routes par million d'habitants, alors qu'ils n'étaient que 34 aux Pays-Bas, 44 en Allemagne et 56 en France.*

Les actions et les campagnes restent donc nécessaires. En tant que ministre, je prendrai les initiatives politiques nécessaires, mais ces mesures seules ne suffiront pas. Chaque citoyen doit également apporter sa pierre à l'édifice pour rendre la circulation plus sûre et réduire le nombre d'accidents.

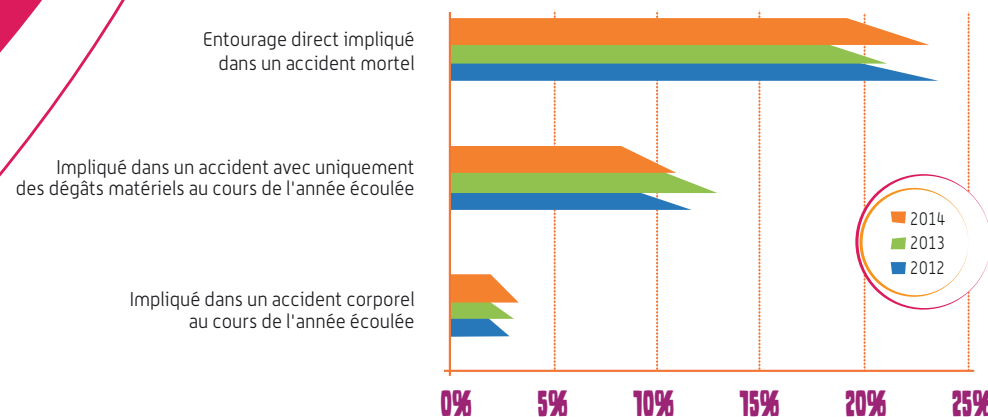
J'invite donc tous les usagers de la route à s'engager pour plus de sécurité et de courtoisie sur la voie publique. Ce sera profitable à chacun d'entre nous.

Et nous serons tous plus en sécurité sur la route.

Jacqueline Galant
Ministre de la Mobilité

* Statistiques européennes sur la
sécurité routière 2020

IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS



MESURER, C'EST SAVOIR

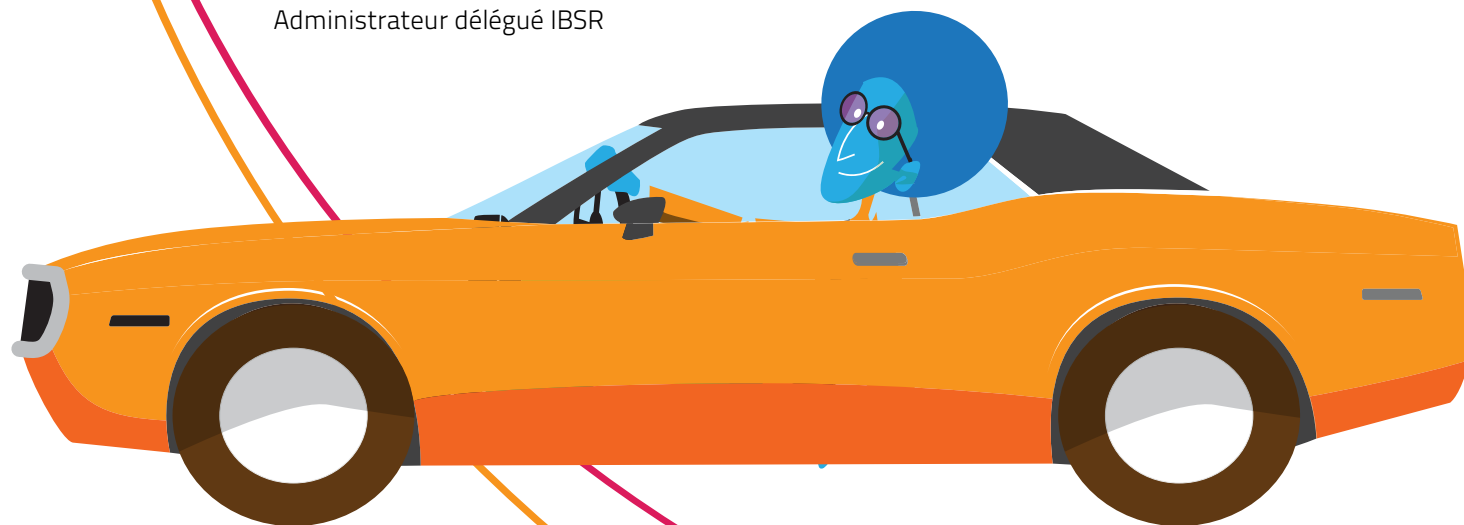
L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) est le centre de connaissance de notre pays en matière de sécurité routière. Cette troisième enquête nationale sur l'InSécurité routière mesure, auprès d'un échantillon représentatif de 2 100 Belges de plus de 16 ans, leur sentiment d'insécurité/de sécurité sur la route.

Ce n'est qu'en mesurant que nous pouvons effectivement savoir où le bât blesse. Les résultats de cette enquête nous montrent quelles sont les préoccupations de la population. Ces connaissances ne sont pas seulement importantes pour la politique, mais aussi pour la société. Elles nous permettent d'entreprendre des **actions ciblées** qui sont également importantes aux yeux du citoyen.

Outre l'évolution des différents facteurs de sécurité/insécurité dans le temps, nous nous sommes concentrés cette année sur les avis et les expériences de trois catégories d'âge : les jeunes (16-34 ans), les personnes d'âge moyen (35-64 ans) et les seniors (65 ans et plus). La différence constatée dans les résultats obtenus pour chacun de ces groupes confirme l'importance d'une approche ciblée en fonction du groupe visé.

À l'avenir, l'IBSR utilisera ses connaissances de manière ciblée afin de rendre la circulation plus sûre de manière durable.

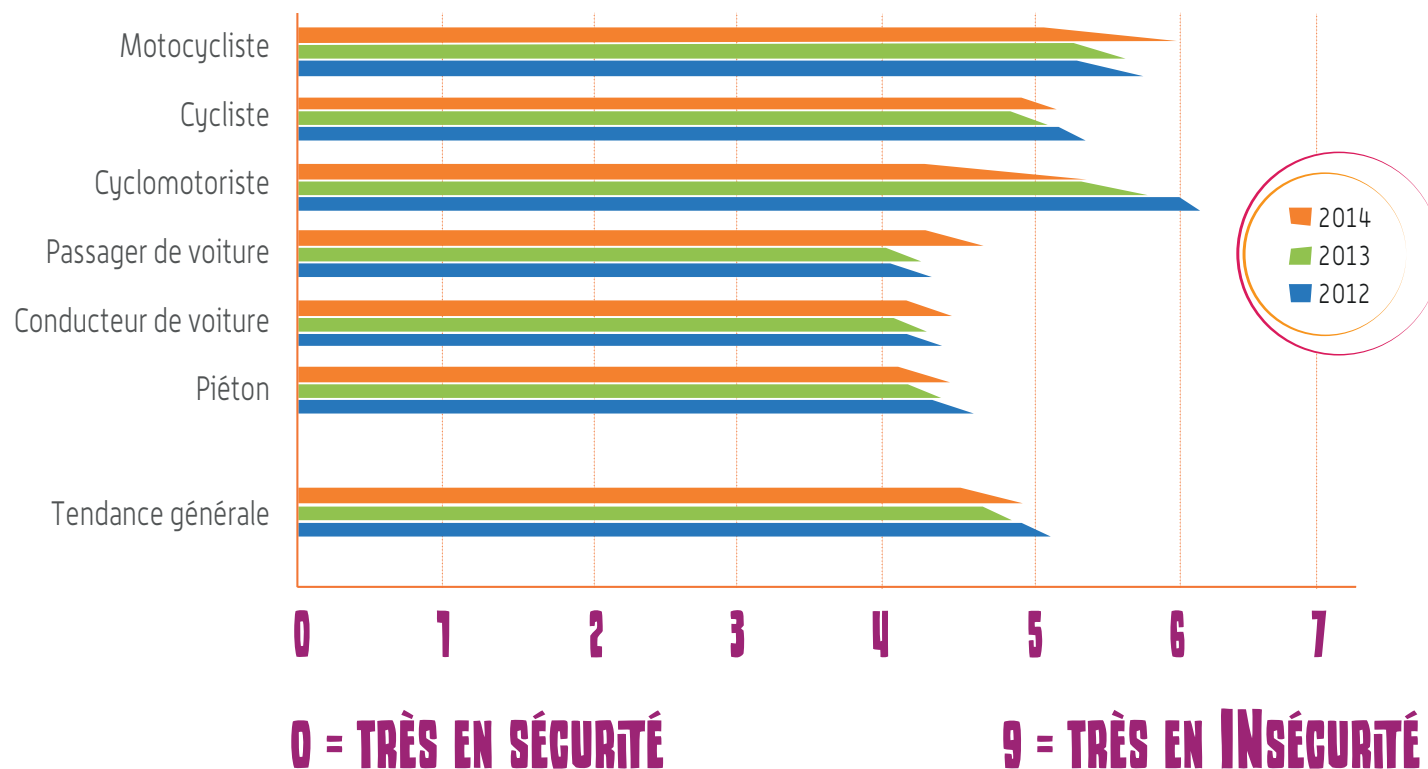
Karin Genoe
Administrateur délégué IBSR



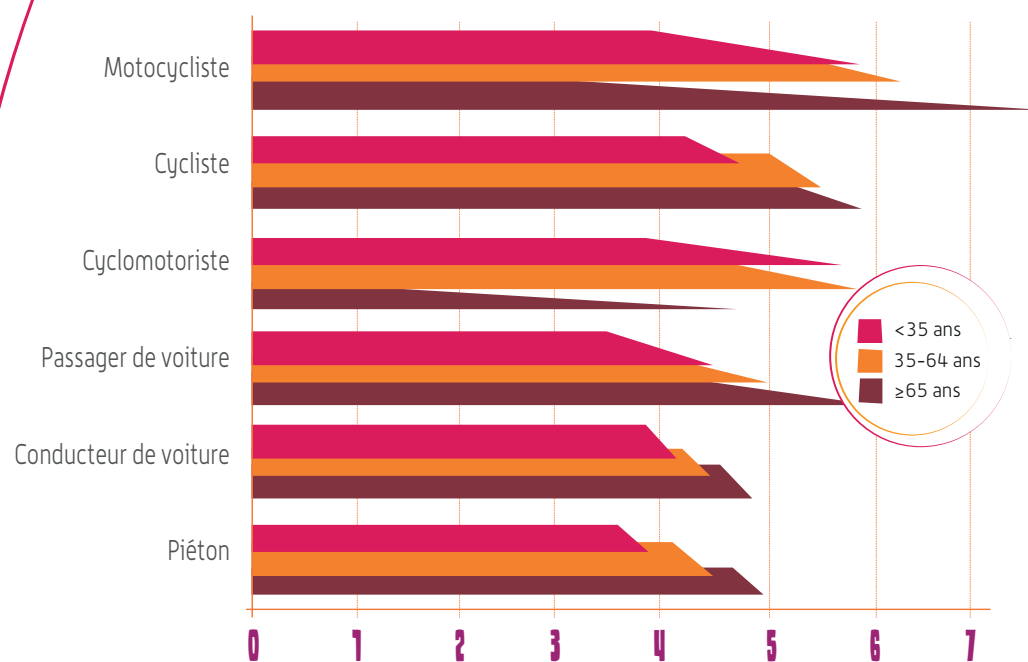
QUI SE SENT EN (IN)SÉCURITÉ ?

Nous avons demandé aux usagers de la route dans quelle mesure ils se sentaient en sécurité dans la circulation sur les routes belges. Il ressort des réponses obtenues que ce sont les usagers faibles comme les cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes qui se sentent le plus en insécurité. À noter que les piétons ne se sentent pas plus en insécurité que les automobilistes.

Le sentiment d'insécurité reste relativement stable au fil des années. Les cyclomotoristes font exception à la règle. Ils se sentent moins en insécurité qu'il y a deux ans. Ces chiffres montrent clairement que nous devons poursuivre nos efforts pour améliorer le sentiment de sécurité des usagers de la route, et surtout celle des usagers faibles.



LES JEUNES SE SENTENT D'AVANTAGE EN SÉCURITÉ



Lorsque nous examinons les différentes catégories d'âge, nous remarquons que les **seniors** se sentent moins en sécurité que les jeunes lorsqu'ils se déplacent à vélo, à pied et en tant que passager de voiture.

Les **jeunes** se sentent relativement plus en sécurité dans la circulation, même si c'est précisément ce groupe qui adopte un comportement plus dangereux que les autres groupes d'âge.

Le **groupe des personnes d'âge moyen** se sent par contre visiblement plus en insécurité que les jeunes et les seniors lorsqu'ils sont au volant d'une voiture, leur moyen de transport de prédilection.

0 = TRÈS EN SÉCURITÉ

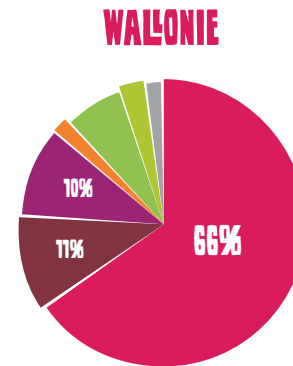
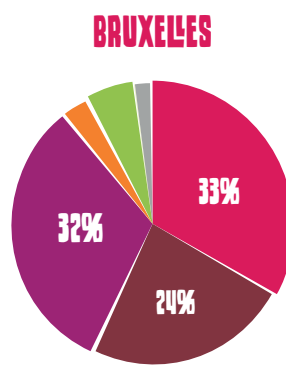
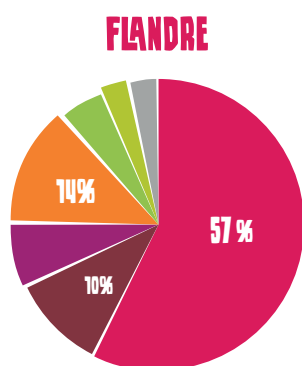
9 = TRÈS EN INSÉCURITÉ

QUEL MODE DE DÉPLACEMENT UTILISONS-NOUS EN 2014 ?

Le Belge utilise **surtout la voiture** pour se déplacer, quel que soit son âge ou l'endroit où il habite. Rien de nouveau sous le soleil. En comparaison avec les années précédentes, il ressort également pour 2014 que le nombre de personnes qui se déplacent principalement à pied, en transports en commun et à vélo reste stable.

Quelques **différences régionales** se confirment. On constate ainsi que les personnes habitant en Région bruxelloise sont plus nombreuses à utiliser les transports en commun comme moyen de transport principal, un phénomène caractéristique des grandes villes. En Flandre, le vélo est une fois encore nettement plus populaire que dans les autres régions. En Wallonie, la voiture est incontestablement le moyen de transport privilégié.

PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT PAR RÉGION EN 2014



- Conducteur de voiture
- Piéton
- Transports en commun
- Cycliste
- Passager de voiture
- Camionette
- Autre

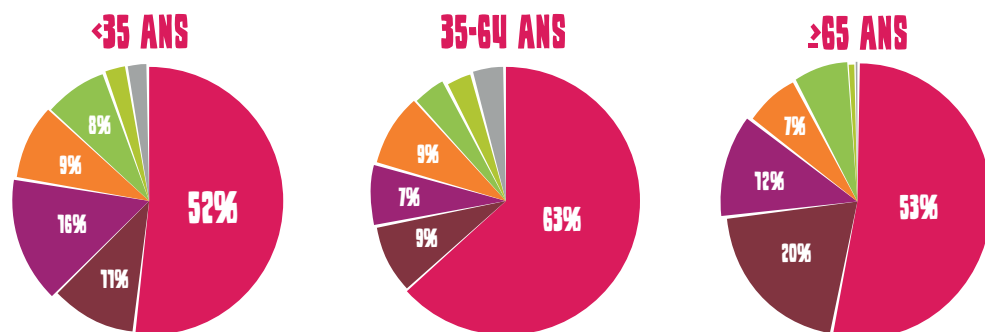
LES SENIORS MARCHENT PLUS, LES JEUNES PRENNENT DAVANTAGE LE TRAIN, LE TRAM ET LE BUS

Y a-t-il des différences liées à l'âge dans la manière dont nous nous déplaçons le plus souvent ? Même si la voiture occupe la première position du classement dans toutes les catégories d'âge, il ressort nettement de l'enquête que les seniors se déplacent beaucoup **plus à pied** que les autres catégories d'âge, plus souvent même qu'en transports en commun.

Le groupe d'âge moyen utilise le plus souvent la voiture comme moyen de transport principal. Pour eux, la mobilité est indissociable de la voiture.

Comparés aux autres groupes d'âge, les jeunes prennent nettement plus souvent les **transports en commun** pour atteindre leur destination. Les observateurs de tendances indiquent également que les jeunes recherchent plutôt une 'solution de mobilité' que de vouloir absolument une voiture.

MODE DE DÉPLACEMENT PRINCIPAL EN 2014 EN FONCTION DE L'ÂGE



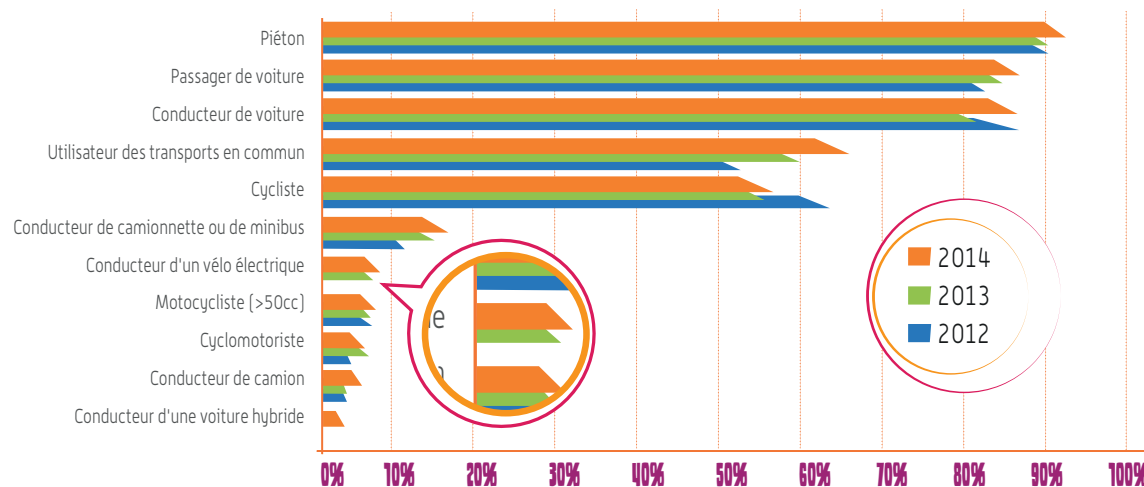
LA COMBINAISON DES TRANSPORTS

Outre notre moyen de transport principal, nous utilisons également d'autres moyens de transport. Il arrive pratiquement à tout le monde de se déplacer à pied et la voiture est indissociable de la combinaison des transports du citoyen belge. C'était déjà le cas il y a deux ans et c'est toujours le cas aujourd'hui.

Par contre, **les transports en commun** connaissent une véritable percée. La combinaison train-tram-bus-métro a réussi à convaincre 63 % des Belges en 2014 alors qu'en 2013, seulement 56 % des usagers de la route se déplaçaient en transports en commun.

Un Belge sur 20 a roulé l'an dernier avec un vélo électrique. La tendance à utiliser un vélo électrique continue sa progression. Le vélo électrique arrive ainsi au même niveau dans le classement que le cyclomoteur ou la moto.

La camionnette apparaît de plus en plus dans la combinaison des transports. Ce phénomène est dû, notamment, à l'importance de plus en plus grande de l'e-commerce. Quelqu'un doit bien livrer tous ces colis à domicile. L'étude de l'IBSR et de l'ETSC analyse plus en détail la camionnette en tant que moyen de déplacement (PRAISE, 2014). Comme il devient également de plus en plus compliqué pour les gros camions d'effectuer des livraisons en centre-ville, on recourt plus facilement à des camionnettes.



MODES DE DÉPLACEMENT AU COURS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE

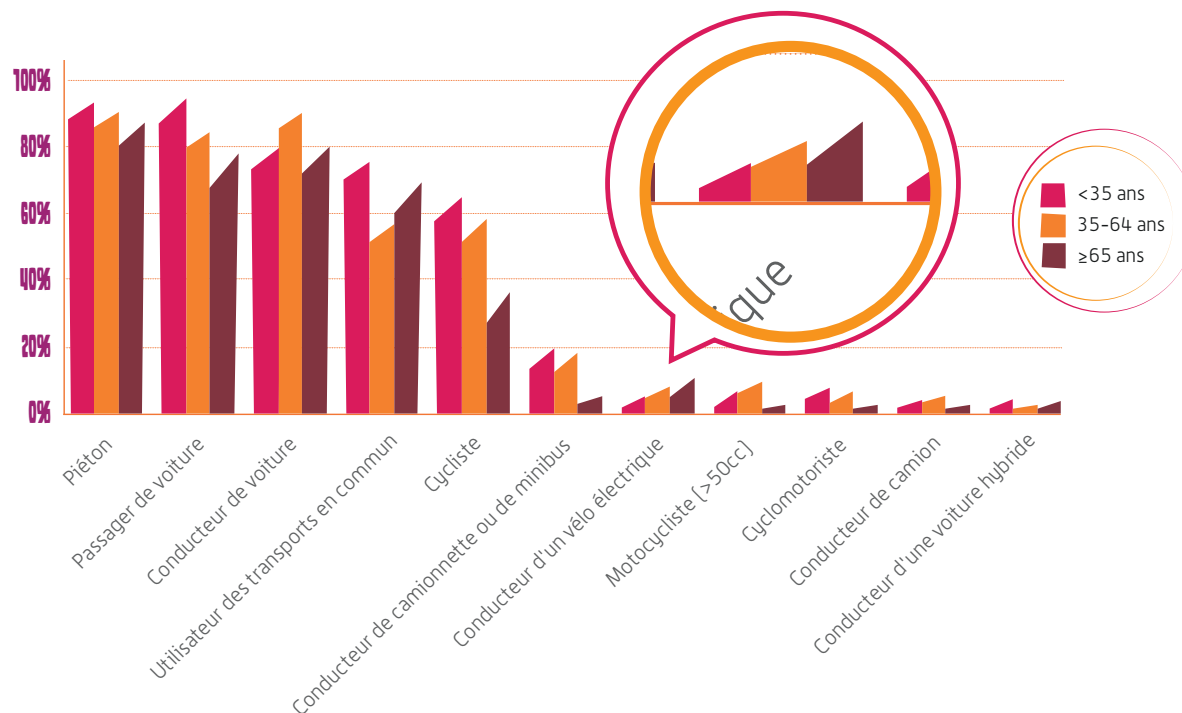


NOUS ROULONS DE PLUS EN PLUS À L'ÉLECTRICITÉ

Après le vélo électrique l'an dernier, nous avons également repris **la voiture hybride (électrique)** dans notre enquête. 2% des personnes interrogées ont conduit une voiture électrique au cours de l'année écoulée. Les enquêtes suivantes nous montreront à quelle vitesse ce phénomène évolue.

Nous constatons un changement intéressant dans l'âge des cyclistes. Les jeunes et les usagers d'âge moyen roulent plus souvent à vélo que les seniors. **Le vélo électrique** par contre est surtout en vogue chez les seniors.

Nous voyons aussi que les 34-64 ans sont très attachés à la voiture, plus que les autres catégories d'âge, tandis qu'ils sont beaucoup moins enclins à utiliser les transports en commun.



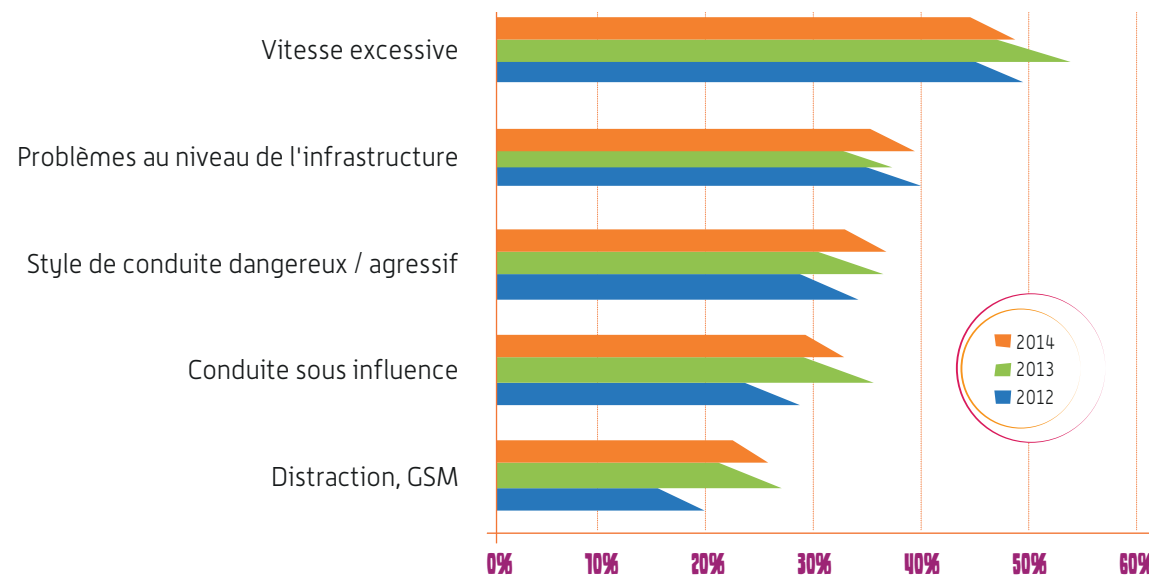
MODES DE DÉPLACEMENT AU COURS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE

LES CAUSES DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Nous avons demandé aux usagers de la route quelles étaient les trois raisons principales pour lesquelles ils se sentaient en insécurité dans la circulation. Les réponses à cette question ouverte peuvent se résumer dans une série de facteurs d'insécurité indéniables. La **vitesse excessive** est la principale raison qui fâche.

Ensuite, le style de conduite dangereux des usagers de la route est souvent évoqué, mais également la conduite sous influence et les conducteurs occupés à faire autre chose pendant qu'ils sont au volant (par ex. smartphone). Ces deux derniers dangers semblent être, plus qu'en 2012, une raison de se sentir en insécurité dans la circulation.

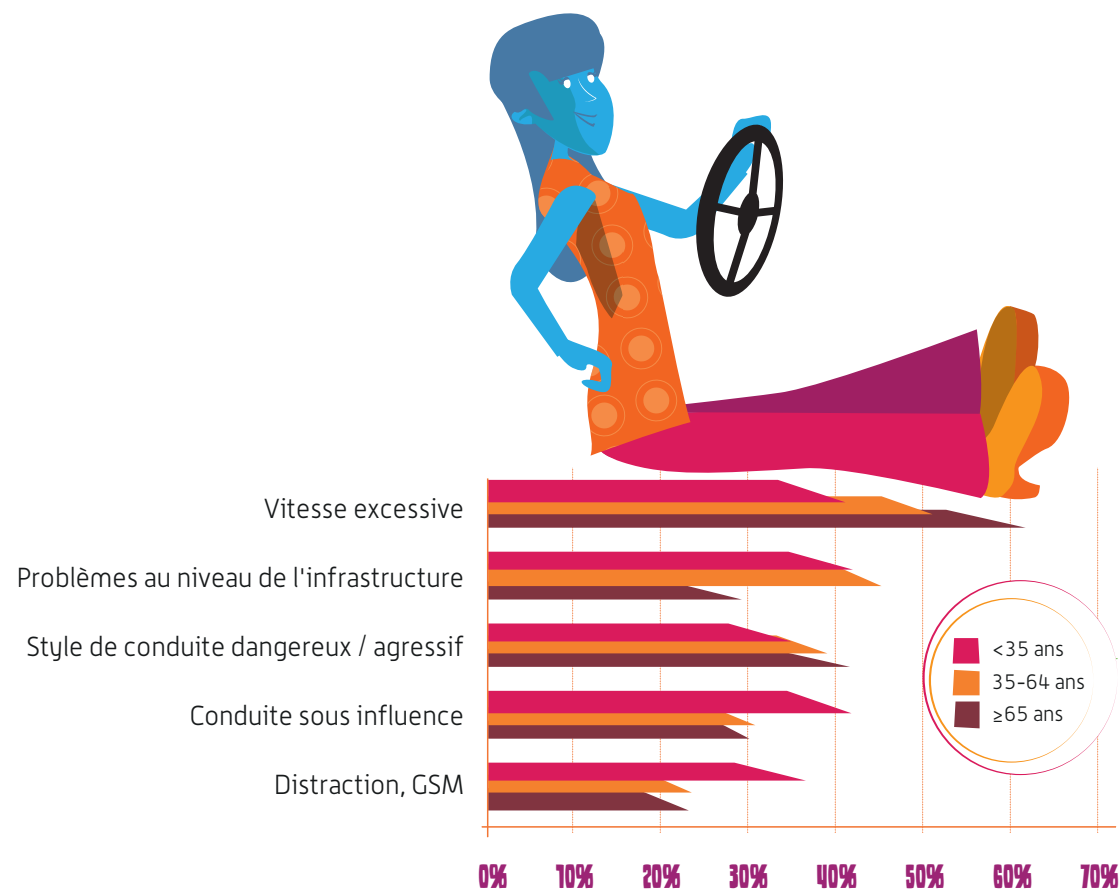
CAUSES D'INSÉCURITÉ LES PLUS CITÉES



LA JEUNESSE D'AUJOURD'HUI

Plus on est jeune, plus on peut rouler vite, c'est ce qui ressort de l'enquête. Pour les jeunes, **conduire vite** provoque moins souvent un sentiment d'insécurité que pour les seniors. La **conduite sous influence** est considérée comme plus dangereuse par les jeunes que par les plus de 35 ans. Il faut dire que la jeune génération a grandi avec les conseils de BOB.

Les jeunes trouvent également que les conducteurs distraits (qui téléphonent ou qui envoient des SMS) représentent un danger accru dans la circulation, tandis que cela semble moins être un problème pour les catégories d'âge plus âgées. Ce sont pourtant les jeunes qui sont le plus souvent occupés à faire autre chose pendant qu'ils se trouvent dans la circulation. Il ont donc pleinement conscience du danger que représente leur propre comportement.



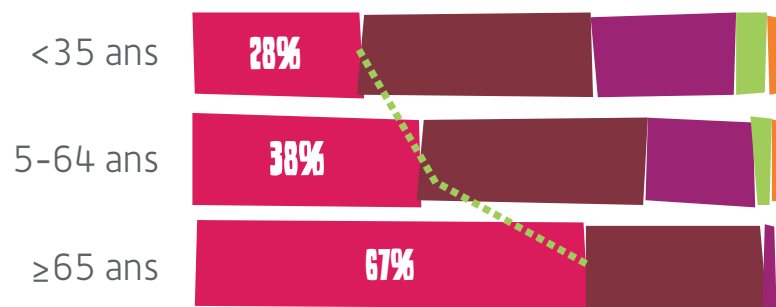
COMPORTEMENT AUTO-DÉCLARÉ

CHARITÉ BIEN ORDONNÉE...

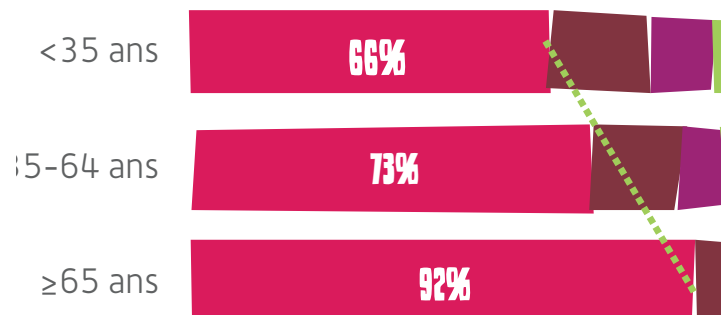
Si nous nous sentons moins en sécurité dans la circulation à cause de certains comportements, on pourrait penser que nous évitons spontanément d'adopter ces comportements. Rien n'est moins vrai. **Même si nous sommes conscients de ce qui est dangereux, nous le faisons quand même.**

Ainsi, les jeunes écoutent beaucoup plus de la musique que les autres catégories d'âge lorsqu'ils se déplacent sur la voie publique, ils se mettent plus souvent derrière le volant en étant fatigués et il leur arrive même de temps en temps de téléphoner au volant. Pourtant, ils avouent eux-mêmes que cette distraction augmente leur sentiment d'insécurité dans la circulation (voir page 11).

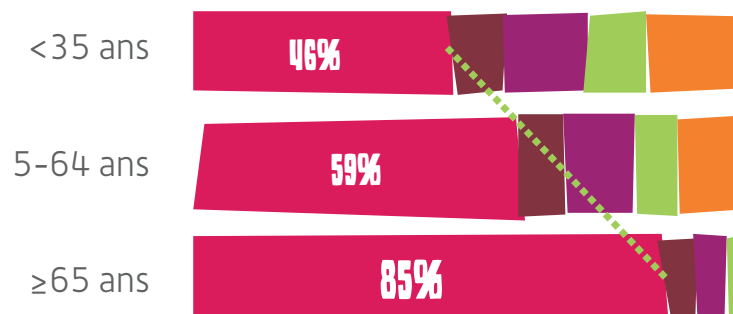
Rouler en étant fatigué



Téléphoner sans kit mains libres



Téléphoner avec un kit mains libres



- jamais
- moins d'1x par mois
- plusieurs fois par mois
- plusieurs fois par semaine
- (pratiquement) tous les jours

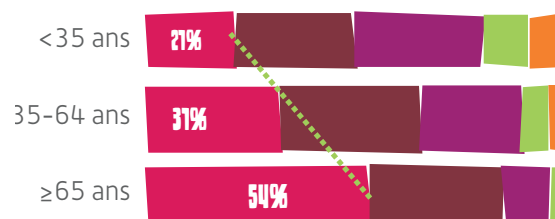
LES JEUNES ET LA VITESSE EXCESSIVE

Même si cela se produit de temps en temps dans toutes les catégories d'âge, les jeunes admettent qu'ils **conduisent souvent trop vite**, davantage que les plus de 35 ans. Ce comportement suscite moins un sentiment d'insécurité chez la jeune garde, même s'il s'agit d'un des plus meurtriers de la route.

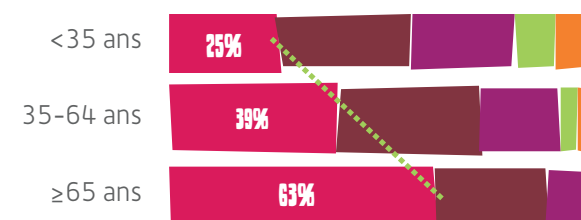
Cet élément est un point d'attention incontournable pour l'avenir.



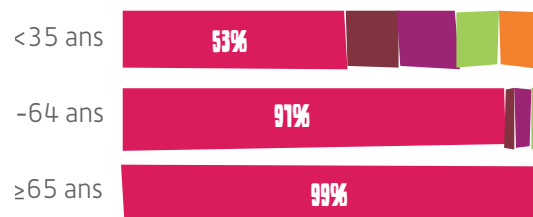
Rouler plus vite que la vitesse autorisée en agglomération



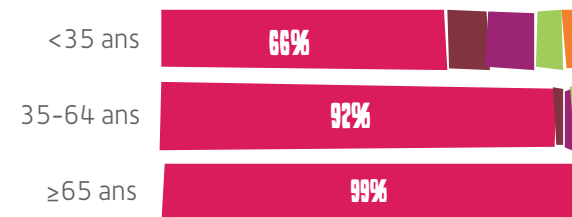
Rouler plus vite que la vitesse autorisée sur l'autoroute



Piéton qui écoute de la musique



Cycliste qui écoute de la musique



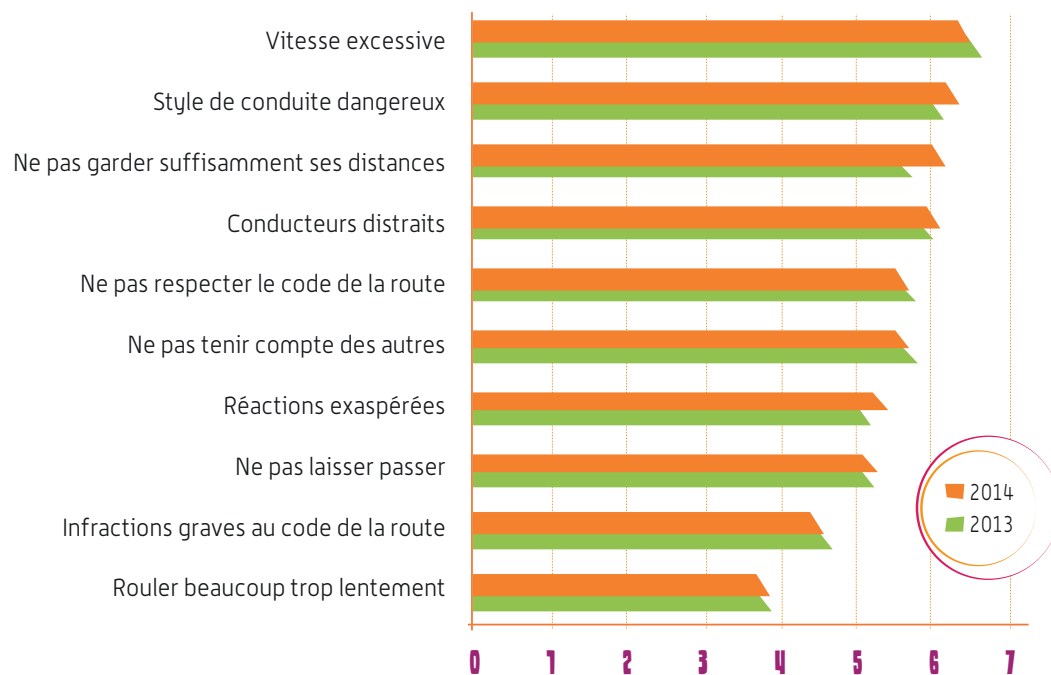
COMPORTEMENT DISCOURTOIS

LA COURTOISIE PAIE À LONG TERME

À quelle fréquence sommes-nous confrontés à un comportement (dis)courtois dans la circulation ? Ici aussi, la vitesse (très) excessive arrive en première position. Les personnes interrogées considèrent non seulement la **vitesse excessive** comme dangereuse mais elles y sont aussi relativement souvent confrontées. Le comportement dangereux est également évoqué à maintes reprises par les répondants.

En comparaison avec l'an dernier, davantage d'usagers de la route signalent qu'ils sont régulièrement confrontés à des automobilistes qui ne gardent pas leurs distances. La confrontation aux autres comportements reste stable.

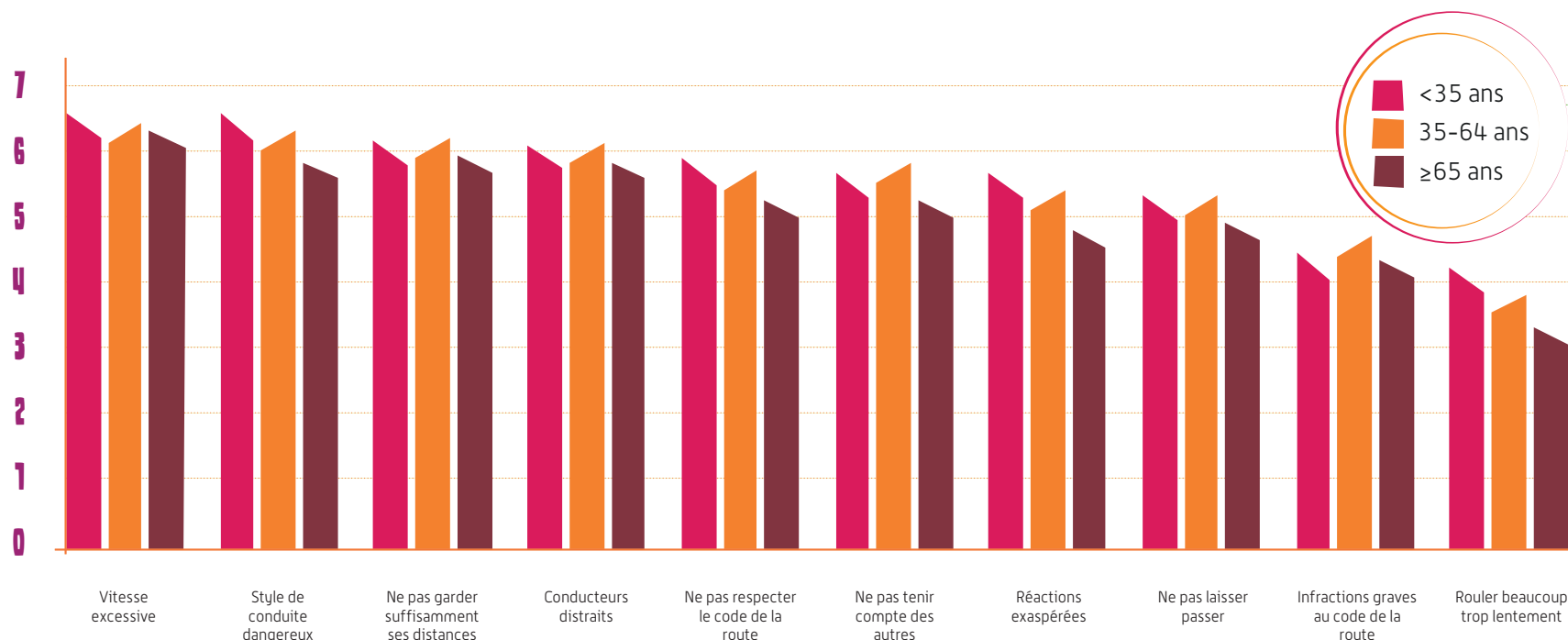
CONFRONTATION À UN COMPORTEMENT DISCOURTOIS



0 = JAMAIS 7 = TRÈS SOUVENT



CONFRONTATION À UN COMPORTEMENT DISCOURTOIS



0 = JAMAIS 10 = TRÈS SOUVENT

LE SENIORS RESTENT COOL

Lorsque nous examinons les résultats en fonction de l'âge, nous constatons que les plus de 65 ans sont moins confrontés à un **comportement discourtois** que les catégories d'âge plus jeunes. En tout cas, ils admettent être moins confrontés à ces différents comportements.

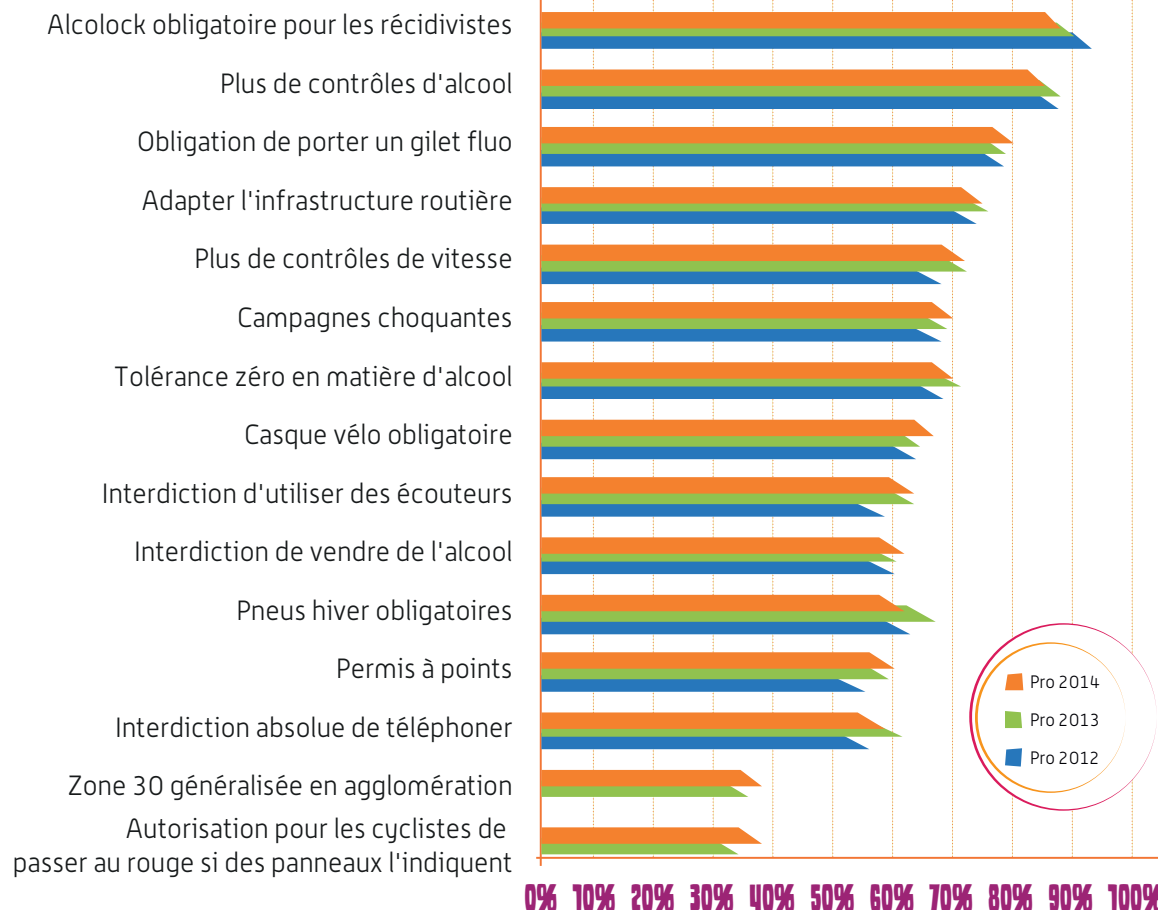
QU'EST-CE QUI DOIT CHANGER ?

Les usagers de la route sentent eux-mêmes ce qui ne va pas dans la circulation. Nous leur avons dès lors demandé quelles mesures devraient selon eux être prises pour améliorer la sécurité routière.

Les résultats restent relativement stables au fil des années. Nombre des mesures proposées peuvent compter sur l'enthousiasme d'une majorité des usagers de la route, sauf deux. Une zone 30 généralisée dans les centres-villes ou les cyclistes qui passent au rouge (lorsque des panneaux l'autorisent) ne trouvent pas l'assentiment du citoyen.

Nous constatons aussi que l'adhésion sociale par rapport au **permis à points** semble se renforcer lentement auprès de la population par rapport à 2012.

De nombreux répondants sont favorables aux initiatives qui réduisent **l'alcool au volant**. Ce phénomène est d'autant plus marquant que la norme sociale par rapport à l'alcool en Belgique est beaucoup plus laxiste que dans d'autres pays. Le citoyen demande clairement que nous nous attelions à la tâche. La poursuite de la sensibilisation mais aussi une approche plus stricte s'imposent.



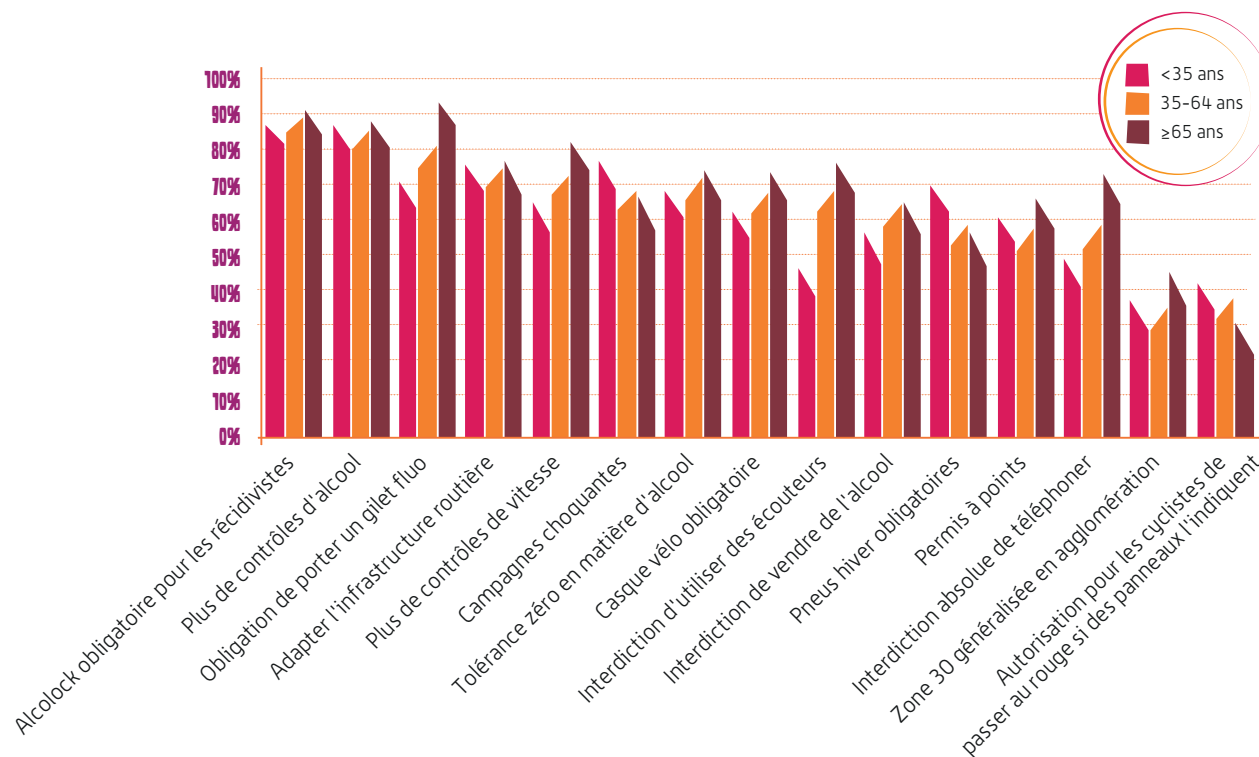


LA VOIX DU SENIOR

Mais pour les seniors, certaines mesures doivent être prioritaires. Les plus de 65 ans sont ainsi des partisans beaucoup plus convaincus de l'**obligation du port du gilet fluo** dans la circulation. Chez les jeunes, cet accessoire s'accorde apparemment nettement moins à leur conception de la mode.

Pour les seniors, **les contrôles vitesse** peuvent également être renforcés. Plus que les autres catégories d'âge, ils sont aussi favorables à une interdiction absolue d'utiliser le téléphone en voiture (même à l'aide d'un kit mains libres) et à une interdiction pour les piétons et les cyclistes d'utiliser des casques et des écouteurs. La distraction des usagers de la route contribue en effet à l'insécurité routière.

Les jeunes acceptent, davantage que les seniors, que les cyclistes puissent passer au rouge (lorsque des panneaux l'autorisent) et ils sont également plus favorables aux campagnes chocs. Il est donc clair que l'âge a une influence sur l'approche de la sécurité routière.



CONCLUSIONS



Notre troisième enquête nationale d'INSécurité routière montre une diminution du sentiment d'insécurité sur les routes belges par rapport à 2012. Il est surprenant que nous condamnions les **comportements dangereux** dans la circulation mais que les infractions continuent à être monnaie courante dans ce domaine. L'usager de la route sait ce qui est dangereux, mais il le fait quand même.

L'enquête montre que nous voulons plus de contrôles de vitesse et d'alcool, mais l'alcool et la vitesse excessive restent cependant les principales causes de mortalité sur nos routes. Le citoyen est clairement demandeur de plus de campagnes de sensibilisation et de contrôles. Nous devons dessiner un cadre clair qui ne laisse plus aucune place aux usagers de la route réfractaires.

Mais même si le Belge veut plus de contrôles, nous remarquons aussi que les initiatives visant à échapper aux contrôles sont en augmentation. Les pouvoirs publics doivent **sévir plus fermement**. Si les usagers de la route veulent plus de contrôles, alors nous devons jouer le jeu honnêtement.

Pour ce qui concerne les différences liées à l'âge, nos attentes se sont vues confirmées. Les jeunes ont une **autre perception du risque** que les personnes plus âgées. L'exception à la règle est l'adhésion sociale pour une répression plus sévère en matière de vitesse et d'alcool. Toutes les catégories d'âge sont unanimement d'accord sur ce point.

LES JEUNES DE MOINS DE 35 ANS

La moitié des jeunes prend principalement la voiture pour se déplacer mais par rapport aux autres catégories d'âge, les transports en commun apparaissent plus souvent dans leur combinaison des transports.

La jeune garde admet davantage que les plus de 35 ans que la conduite sous influence et la distraction au volant augmentent le sentiment d'insécurité. La vitesse excessive leur donne moins un sentiment d'insécurité qu'après des groupes plus âgés interrogés dans cette enquête.

Les jeunes admettent plus facilement que les personnes plus âgées qu'il leur arrive d'adopter un comportement dangereux dans la circulation. La vitesse excessive, conduire en étant fatigué et téléphoner au volant reviennent relativement souvent.

Rien d'étonnant dès lors à ce qu'ils ne soient pas très favorables à une **interdiction des casques et des écouteurs** dans la circulation. Comme pour les autres catégories d'âge, ils sont favorables à plus de contrôles d'alcool, mais moins aux contrôles de vitesse et au port obligatoire du gilet fluo.

ÂGE MOYEN (35-64 ANS)

Les usagers de la route âgés entre 35 et 64 ans prennent nettement plus la **voiture**, clairement plus que les autres catégories d'âge de cette étude. Ils délaissent davantage les transports en commun que les jeunes et les seniors.

Ce groupe d'âge se sent **moins en sécurité en tant qu'automobiliste** que les autres groupes. Tout comme les seniors, ce groupe d'âge impute principalement le sentiment d'insécurité à la vitesse excessive.

Pour ce qui concerne le comportement dangereux auto-rapporté, les usagers d'âge moyen se situent entre les jeunes et les seniors. Ils déclarent moins souvent rouler vite comparés aux moins de 35 ans, mais plus souvent que les plus de 65 ans.

Si nous les interrogeons sur ce qui doit changer, ce groupe d'âge moyen se situe en général dans la moyenne par rapport aux avis exprimés par les autres catégories d'âge. Ils indiquent surtout qu'il faut davantage de répression en matière d'**alcool et de vitesse excessive** sur la route.

LES SENIORS DE PLUS DE 65 ANS

Les plus de 65 ans interrogés lors de cette enquête sont aussi très attachés à la voiture, mais ils se déplacent ostensiblement plus à pied que les catégories d'âge plus jeunes.

Les seniors se sentent clairement moins en sécurité que les jeunes. Ils considèrent que la **vitesse excessive** est la cause principale d'insécurité routière, beaucoup plus que les jeunes usagers. Ils considèrent la conduite sous influence moins grave que le groupe des moins de 35 ans.

Cette catégorie d'âge déclare qu'elle se rend moins coupable d'un comportement dangereux que les autres catégories d'âge. Les seniors disent qu'ils ne téléphonent pratiquement jamais au volant. Selon eux, ils roulent aussi moins vite que les jeunes.

L'âge n'a aucun impact sur l'adhésion sociale en faveur de mesures plus sévères pour la conduite sous influence et la vitesse excessive. Les seniors sont un peu plus favorables à certaines mesures que les groupes d'âge plus jeunes, par exemple le **gilet fluo**, une interdiction des casques dans la circulation et une interdiction absolue de téléphoner au volant.

