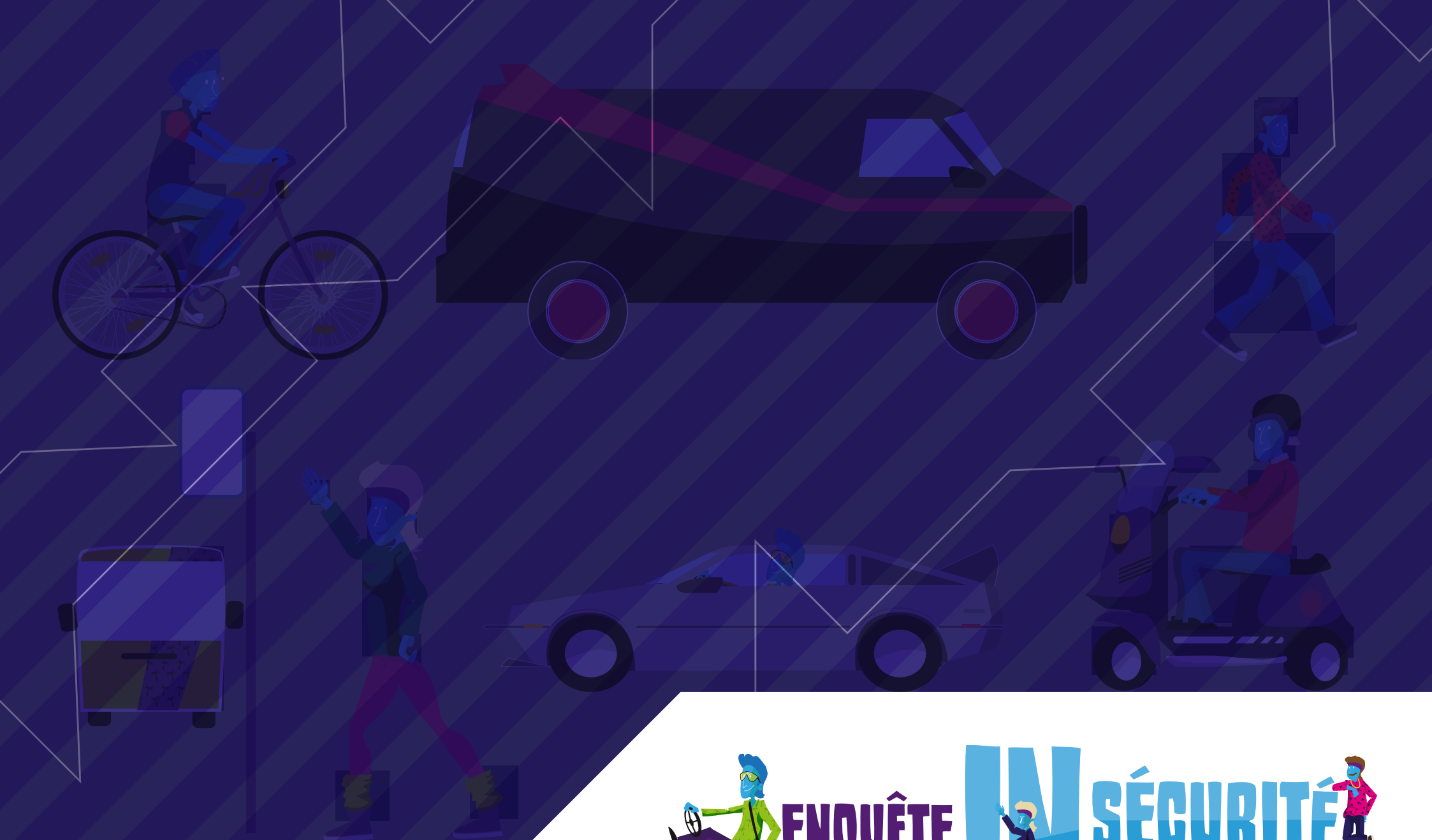




 ENQUÊTE
NATIONALE D' **SÉCURITÉ**
ROUTIÈRE 2015

INTRODUCTION

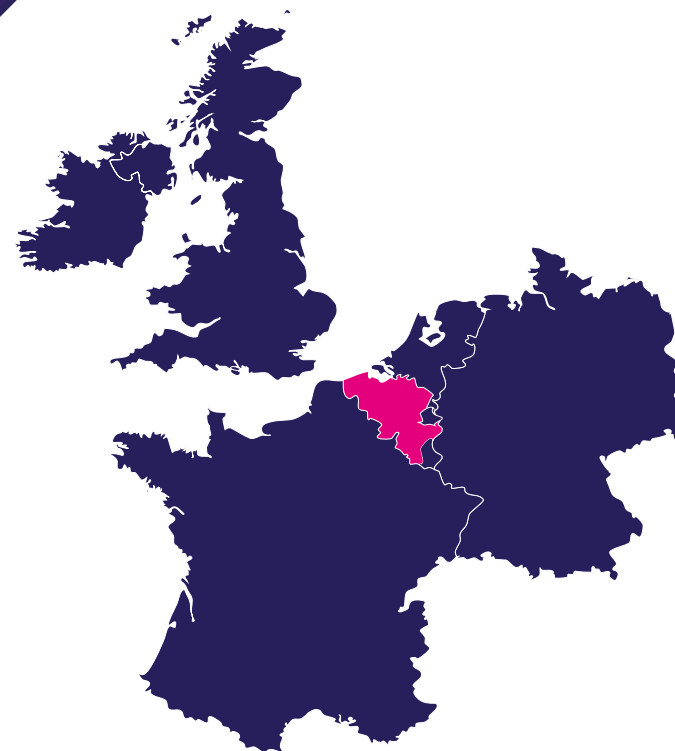
La Belgique déplore encore 727 tués dans la circulation pour l'année 2014. C'est beaucoup trop. Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière, nous nous sommes engagés à réduire à 420 le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020. Des efforts restent donc à faire si nous voulons atteindre cet objectif.

La Belgique fait moins bien que ses pays voisins. Ainsi, en 2013, elle comptait 65 tués sur les routes par million d'habitants alors qu'ils n'étaient que 29 au Royaume-Uni, 41 en Allemagne et 50 en France*. Une analyse comparative du sentiment d'insécurité routière peut nous donner des idées pour améliorer également la sécurité routière dans notre pays.

L'usager de la route représente un maillon essentiel en la matière. En effet, 90% des accidents sont dus à une erreur humaine. Il importe donc de mieux cerner le comportement routier de nos concitoyens et de prendre des mesures permettant de mettre un terme à ces comportements dangereux dans la circulation et d'améliorer le taux de sécurité routière. Cette Enquête Nationale d'Insécurité Routière représente un premier pas dans ce sens.

Jacqueline Galant
Ministre de la Mobilité

*Statistiques européennes de sécurité routière 2020



COUP D'ŒIL CHEZ NOS VOISINS

Depuis 1986, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) s'emploie activement à réduire le nombre de tués sur les routes. Il se penche, pour ce faire, sur l'étude de mesures visant à rendre le trafic plus sûr et à réduire le sentiment d'insécurité des usagers.

Ainsi, depuis 2012, l'IBSR organise chaque année une Enquête Nationale d'Insécurité Routière afin de savoir dans quelle mesure le Belge se sent en (in)sécurité dans la circulation et comment il se comporte sur les routes. Les questions portent également sur les mesures qui, d'après les répondants, rendraient le trafic plus sûr.

L'enquête de 2015* s'est intéressée au comportement des usagers de la route et à leur sentiment de (d'in)sécurité en Belgique, mais également dans les pays voisins et plus précisément au Pays-Bas, en Allemagne, en France et au Royaume-Uni.

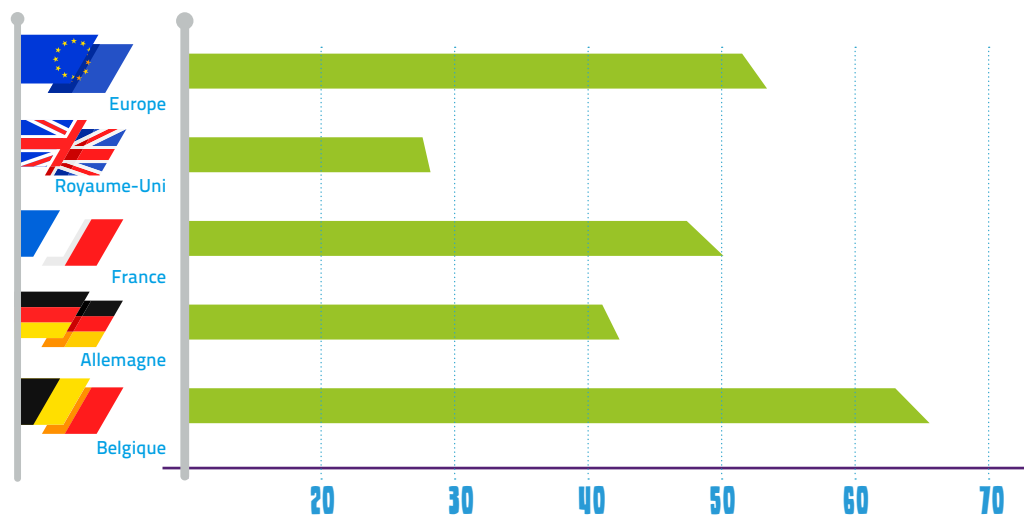
Cela nous permet de cadrer les résultats nationaux dans un contexte plus vaste. Si nous avons pris de l'avance dans certains domaines, il en reste d'autres où nous avons encore beaucoup à apprendre de nos voisins. L'enquête permet de mieux cerner les points susceptibles d'être améliorés.

Nous pouvons ainsi orienter la politique de sécurité routière en connaissance de cause.

Karin Genoe
Administrateur délégué IBSR

TUÉS DANS LA CIRCULATION PAR PAYS EN 2013

par million d'habitants



*Les enquêtes ont été réalisées en ligne aux mois de juin et juillet 2015 auprès de 1000 répondants de 18 ans et plus dans chaque pays concerné. L'échantillon tient compte du sexe, de l'âge et de la répartition géographique afin de représenter au mieux la population de chacun des pays.

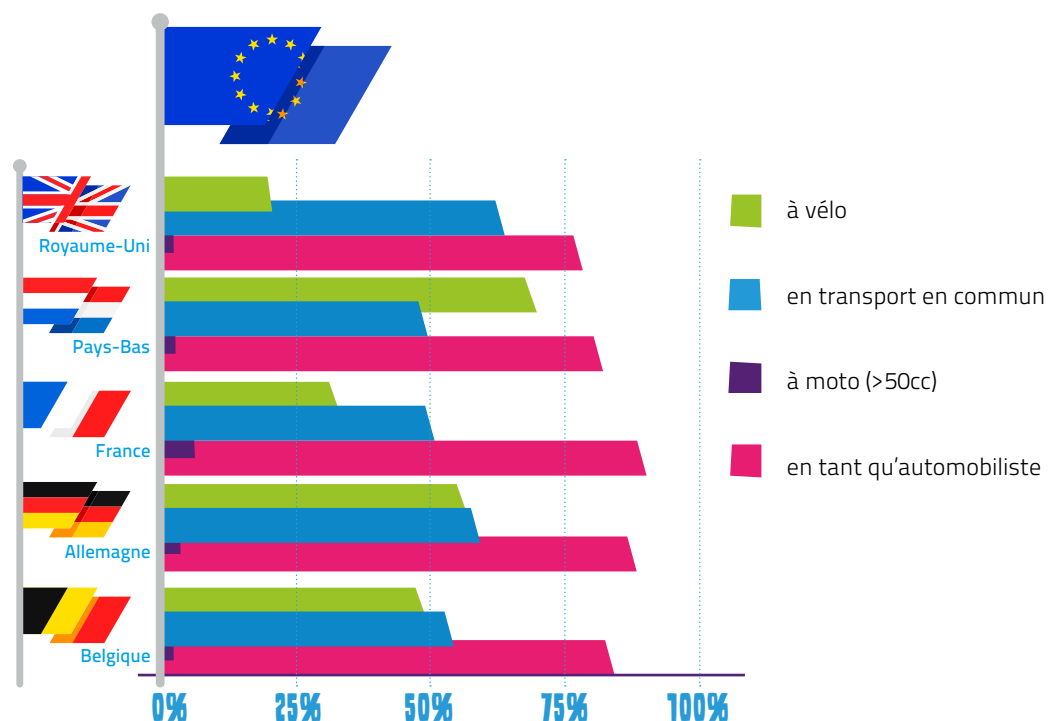
COMMENT NOUS DÉPLAÇONS-NOUS EN 2015 ?

SOMMES-NOUS AUTREMENT MOBILES QUE NOS VOISINS ?

Nous avons demandé aux répondants quels modes de déplacement ils ont utilisé au cours de l'année écoulée. Dans tous les pays, la voiture reste, sans surprise, le moyen de transport privilégié. En moyenne, seuls 17% des répondants en Belgique et dans ses pays voisins déclarent ne pas s'être déplacé en voiture en 2015. Par contre, les déplacements à cyclomoteur (≤ 50 cc) sont plutôt rares. Au cours des 12 derniers mois, seuls 4% déclarent avoir emprunté ce moyen de locomotion.

La principale différence entre nos pays voisins concerne l'usage de la bicyclette. Alors qu'aux Pays-Bas, pays du vélo, près de 70% des personnes interrogées se sont déplacées à bicyclette au cours des 12 derniers mois, elles ne sont que 20% au Royaume-Uni. La Belgique se situe entre les deux avec environ 50%. A noter qu'outre-Manche, les usagers sont plus nombreux à emprunter les transports en commun (62%) que dans les autres pays.

POURCENTAGE DE RÉPONDANTS À QUI IL EST ARRIVÉ DE SE DÉPLACER AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS...



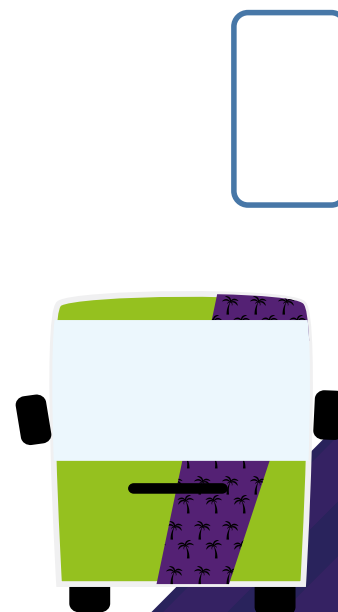
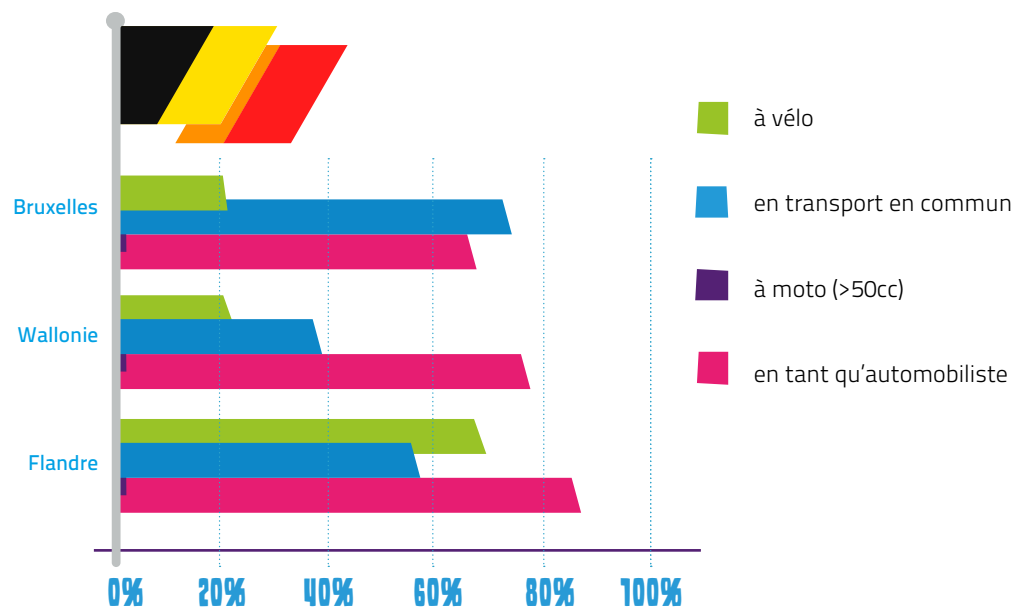
ZOOM SUR LES RÉGIONS DE BELGIQUE

“DANS LES GRANDES VILLES, LES GENS SE DÉPLACENT PLUS EN TRANSPORT EN COMMUN.”

Même si la voiture règne en maître et est utilisée par la plupart des Belges, elle est légèrement surpassée par les transports en commun en Région bruxelloise. 74% des Bruxellois interrogés ont emprunté les transports en commun en 2015 contre 56% en Flandre et 38% en Wallonie.

Le vélo, pour sa part, est plus populaire dans les plaines de Flandre. Près de 70% des répondants flamands ont déclaré s'être déplacés à vélo au cours des 12 derniers mois. En Wallonie et à Bruxelles, seules 20% des personnes interrogées ont enfourché leur bicyclette.

POURCENTAGE DE RÉPONDANTS À QUI IL EST ARRIVÉ DE SE DÉPLACER AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS...



SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

NOUS SENTONS-NOUS EN (IN)SÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION ? LES USAGERS FAIBLES SE SENTENT PLUS EN INSÉCURITÉ

Le sentiment de (d'in)sécurité routière varie fortement en fonction des usagers. Les résultats de l'enquête au niveau national montrent que ce sont les usagers faibles qui se sentent le plus en insécurité. Ce sentiment d'insécurité concerne avant tout les cyclomotoristes et les motocyclistes, suivis des cyclistes.

Une comparaison entre les Régions montre que les cyclistes se sentent le plus en sécurité en Flandre, un peu moins à Bruxelles et encore moins en Wallonie. Le sentiment d'insécurité subjectif se situe dès lors sur la même ligne que les statistiques d'accidents objectives par kilomètre parcouru. Dans les Régions où les déplacements à vélo sont populaires, le risque d'accident par kilomètre parcouru est moins élevé.*



*Dossier thématique cyclistes, IBSR 2015

SENTIMENT DE (D'IN)SÉCURITÉ PAR MODE DE DÉPLACEMENT



¹ sans compter le vélo électrique

² sans compter les conducteurs de voitures électriques/hybrides

³ y compris les voitures hybrides

ET QU'EN EST-IL DE NOS VOISINS ?

Les usagers faibles des pays voisins se sentent-ils aussi peu en sécurité que nous ?

43% des motocyclistes belges se sentent plutôt en insécurité sur les routes. Ce pourcentage rejoint celui des motards français repris dans l'enquête (40%). Ce sentiment d'insécurité est nettement moins présent chez les motocyclistes néerlandais et allemands (environ 10%).

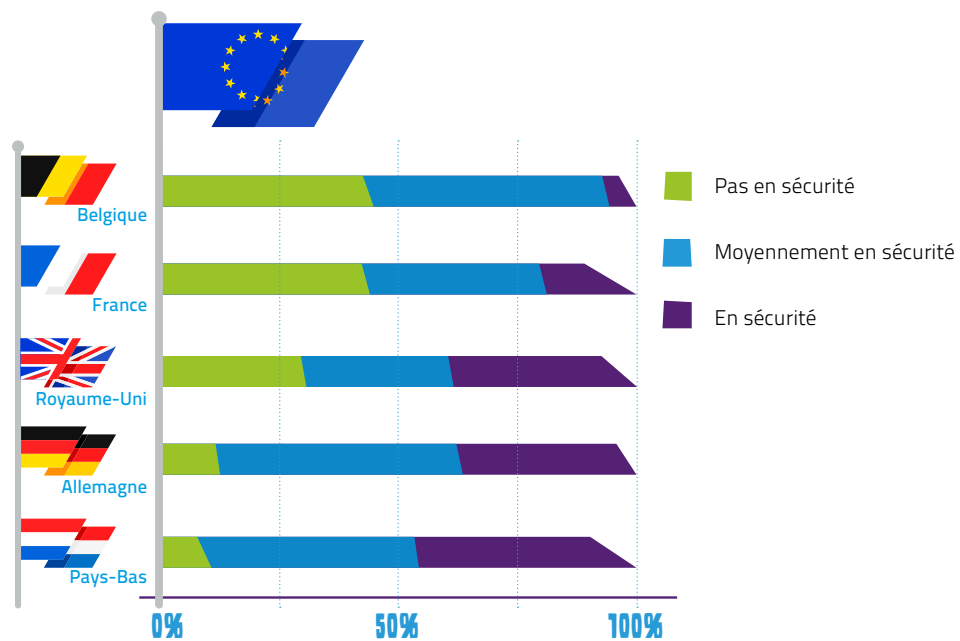
Un zoom sur les cyclistes interrogés montre que ces derniers se sentent le plus en sécurité aux Pays-Bas et en Allemagne. Il s'agit précisément des pays où les usagers sont plus nombreux à déclarer se déplacer à vélo. Il semble dès lors exister un lien entre l'utilisation du vélo et le sentiment de sécurité.



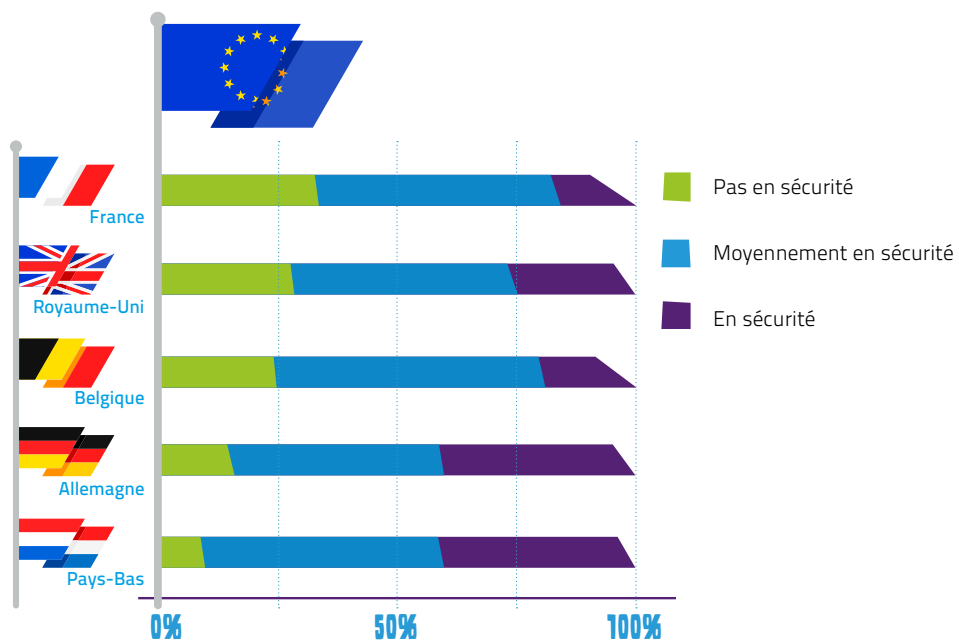
“PLUS LES DÉPLACEMENTS À VÉLO SONT NOMBREUX, PLUS LES CYCLISTES SE SENTENT EN SÉCURITÉ ET PLUS LE RISQUE D'ACCIDENT EST EFFECTIVEMENT RÉDUIT.”



SENTIMENT DE (D'IN)SÉCURITÉ CHEZ LES CYCLISTES



SENTIMENT DE (D'IN)SÉCURITÉ CHEZ LES MOTOCYCLISTES (>50CC)



A QUOI IMPUTONS-NOUS LES ACCIDENTS ?

LES CAUSES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION SONT SIMILAIRES

Nous avons interrogé les usagers de la route sur le pourcentage d'accidents imputables à une série de facteurs tels que la distraction, l'alcool, la vitesse, la fatigue...

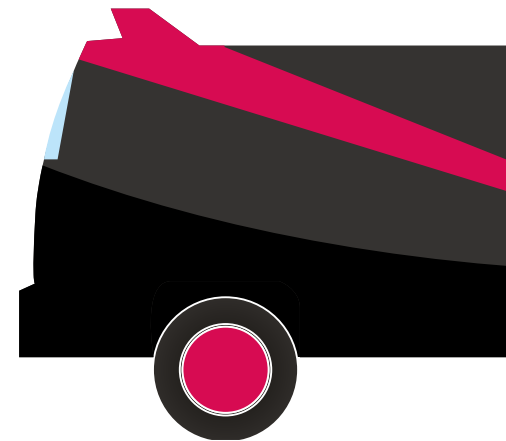
Il en ressort que les Belges interrogés et leurs voisins imputent les accidents à des causes relativement similaires. La conduite sous influence est considérée comme la cause majeure des accidents de la route, surtout si l'on rassemble les questions sur l'alcool, la drogue et les médicaments. Cela dit, la vitesse est, elle aussi, à l'origine de nombreux accidents si l'on en croit les répondants des différents pays.

LES BELGES ONT UNE VISION LÉGÈREMENT PLUS PESSIMISTE

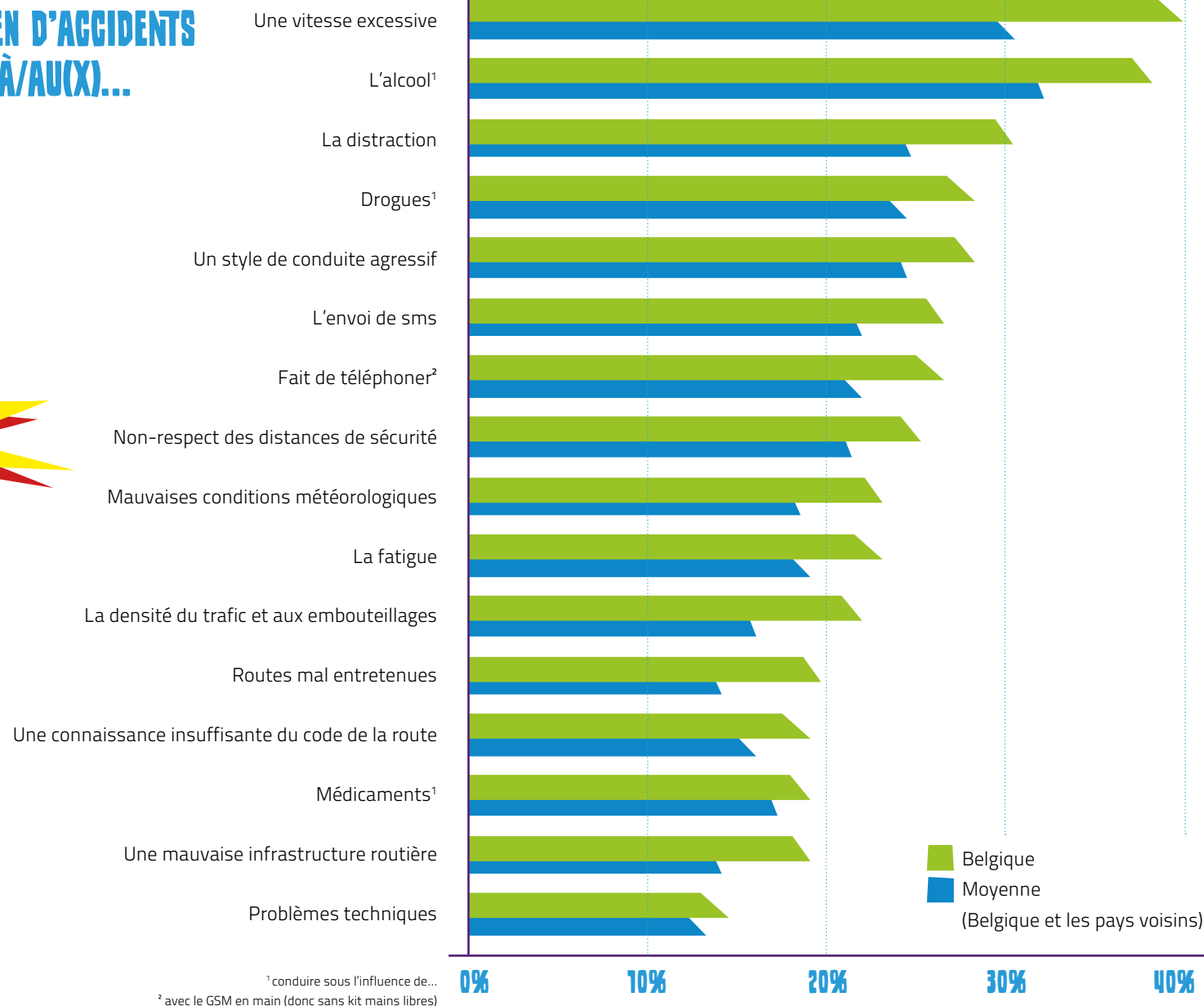
Les principaux facteurs d'accidents sont une vitesse excessive, la conduite sous influence mais également la distraction au volant. Selon les répondants de toutes les Régions belges, ces facteurs jouent un rôle dans la grande majorité des accidents. Même si les facteurs d'accidents sont similaires dans tous les pays ayant participé à l'étude, il n'en reste pas moins que les répondants belges ont plus systématiquement tendance que les pays voisins à leur imputer un grand nombre d'accidents.

Par rapport à leurs voisins, les Belges positionnent les routes mal entretenues plus haut dans le classement des facteurs d'accident.

“LES BELGES ONT PLUS TENDANCE QUE LEURS VOISINS À IMPUTER LES ACCIDENTS DE LA ROUTE À DES COMPORTEMENTS DANGEREUX.”



SELON VOUS, COMBIEN D'ACCIDENTS SUR 100 SONT DUS À/AU(X)...



NOUS ARRIVE-T-IL D'ADOPTER UN COMPORTEMENT DANGEREUX ?

ALCOOL QUAND TU NOUS TIENS...

Le fait de savoir que l'alcool est à l'origine d'un nombre élevé d'accidents de la route nous incite-t-il à boire moins avant de conduire ? Nous avons demandé aux automobilistes à quelle fréquence ils avaient conduit, au cours du mois dernier, alors qu'ils estimaient avoir dépassé le taux d'alcool légal.

22% des répondants français et près de 20% des répondants belges ont indiqué avoir repris le volant une ou plusieurs fois sous l'influence de l'alcool au cours des 30 derniers jours. Chez nos voisins du nord et de l'est, le pourcentage est beaucoup plus faible. Ceci suggère que les automobilistes belges avouent plus souvent conduire sous influence que leurs homologues néerlandais et allemands même s'ils sont conscients des dangers.

QUELQUES DIFFÉRENCES FRAPPANTES

Les automobilistes ne sont pas les seuls à contrevenir au code de la route. Il arrive aussi aux piétons de ne pas respecter les règles de circulation. Ils traversent alors que le feu est rouge pour eux par exemple. Selon l'enquête, ce comportement est beaucoup plus présent en France et au Royaume-Uni. La Belgique est le meilleur élève en la matière. 44% des Belges disent ne jamais traverser quand le feu est rouge, contre 25% des répondants en France et 29% au Royaume-Uni.

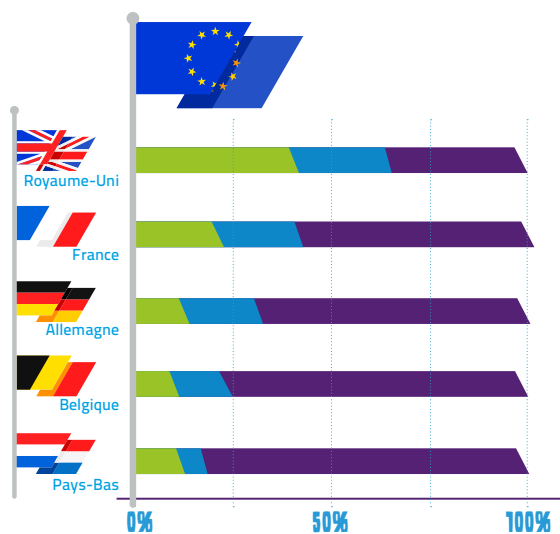
Il est prouvé que porter un casque à vélo est plus sûr. Au Royaume-Uni, 40% des cyclistes portent systématiquement un casque vélo. Ce taux n'atteint pas 12% chez les répondants belges et néerlandais. Dans ces pays, les répondants sont contre l'obligation de porter un casque vélo (voir p. 17).

La manière de faire face à la fatigue au volant est également fort différente d'un pays à l'autre. Ainsi, près de la moitié des répondants belges et néerlandais ne s'arrêtent jamais s'ils sont fatigués alors qu'en France, ils sont beaucoup plus nombreux à le faire.

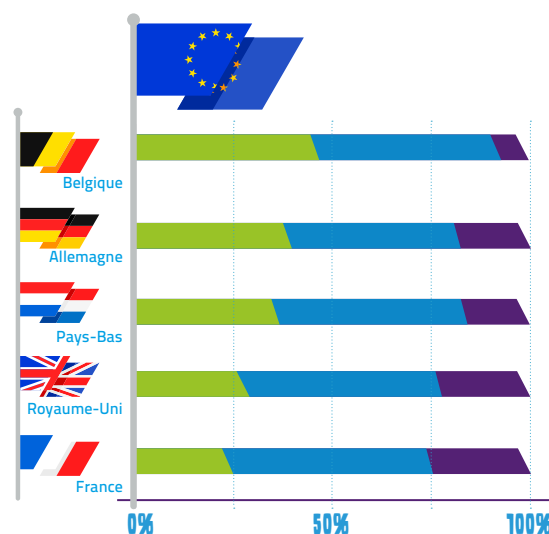


“BIEN QUE PORTER UN CASQUE À VÉLO SOIT PLUS SÛR, SEULEMENT 12% DES BELGES PORTE UN CASQUE.”

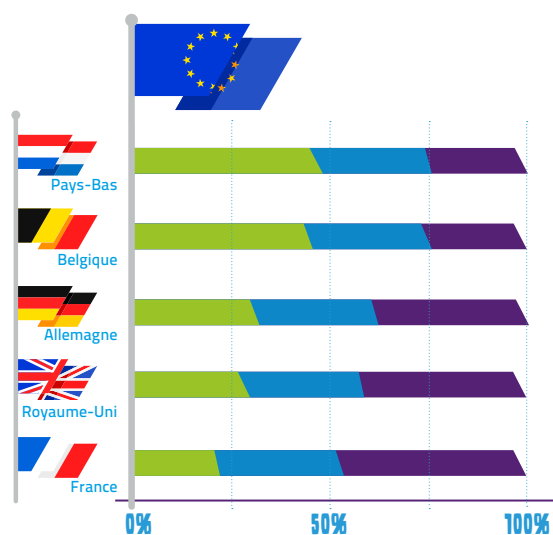
PORT DU CASQUE CHEZ LES CYCLISTES QUI ONT ROULÉ À VÉLO AU COURS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE



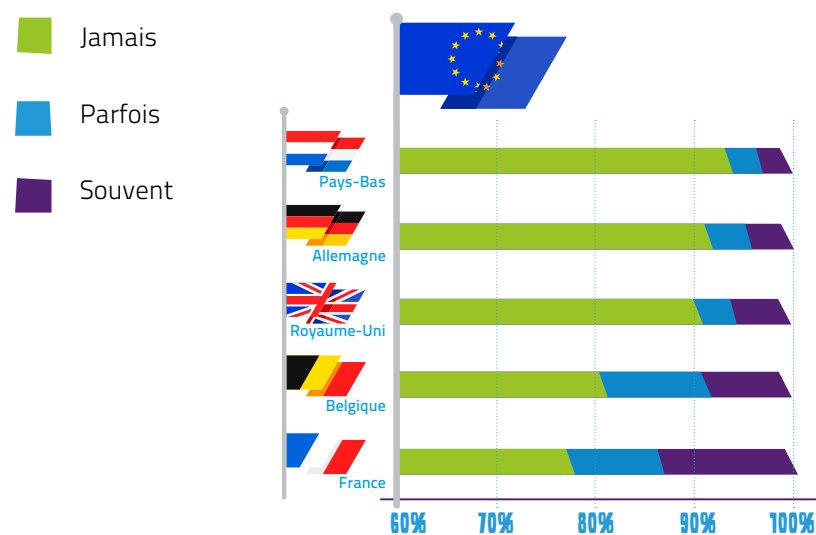
TRAVERSER AU FEU ROUGE EN TANT QUE PIÉTON



VOUS ARRÊTER ET VOUS REPOSER SI VOUS ÊTES TROP FATIGUÉ POUR CONDUIRE



CONDUITE SOUS INFLUENCE DÉCLARÉE PAR LE RÉPONDANT

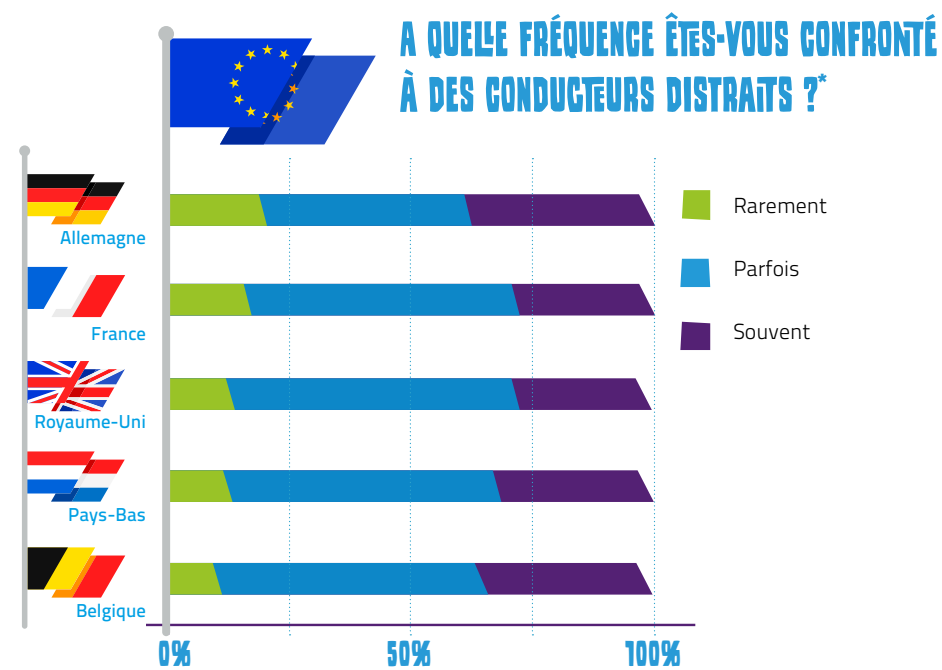
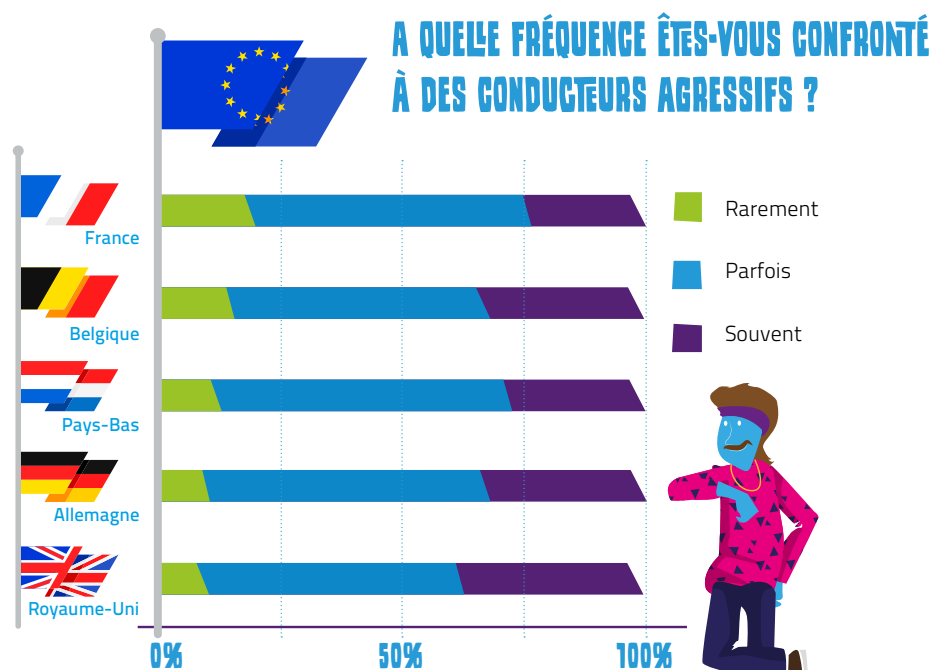


QU'EST-CE QUI NOUS DÉRANGE LE PLUS ?

LE COMPORTEMENT DISCOURTOIS DANS LA CIRCULATION

Les répondants de tous les pays sont de temps à autre confrontés à un comportement inadapté ou dangereux dans la circulation. Les conducteurs sont parfois distraits, ils se contrefichent des règles de circulation ou ne respectent pas les distances de sécurité... Moins de 20% des personnes interrogées affirment y être rarement voire jamais confrontées.

Et lorsque nous comparons les pays entre eux, il apparaît que les répondants belges signalent plus souvent un comportement irrespectueux que leurs voisins. Nous pouvons donc nous demander si les usagers conduisent plus distraitemment et agressivement sur les routes belges ou si les Belges s'indignent davantage d'un tel comportement inadapté.



*conducteurs qui sont occupés à autre chose comme téléphoner, manipuler la radio...

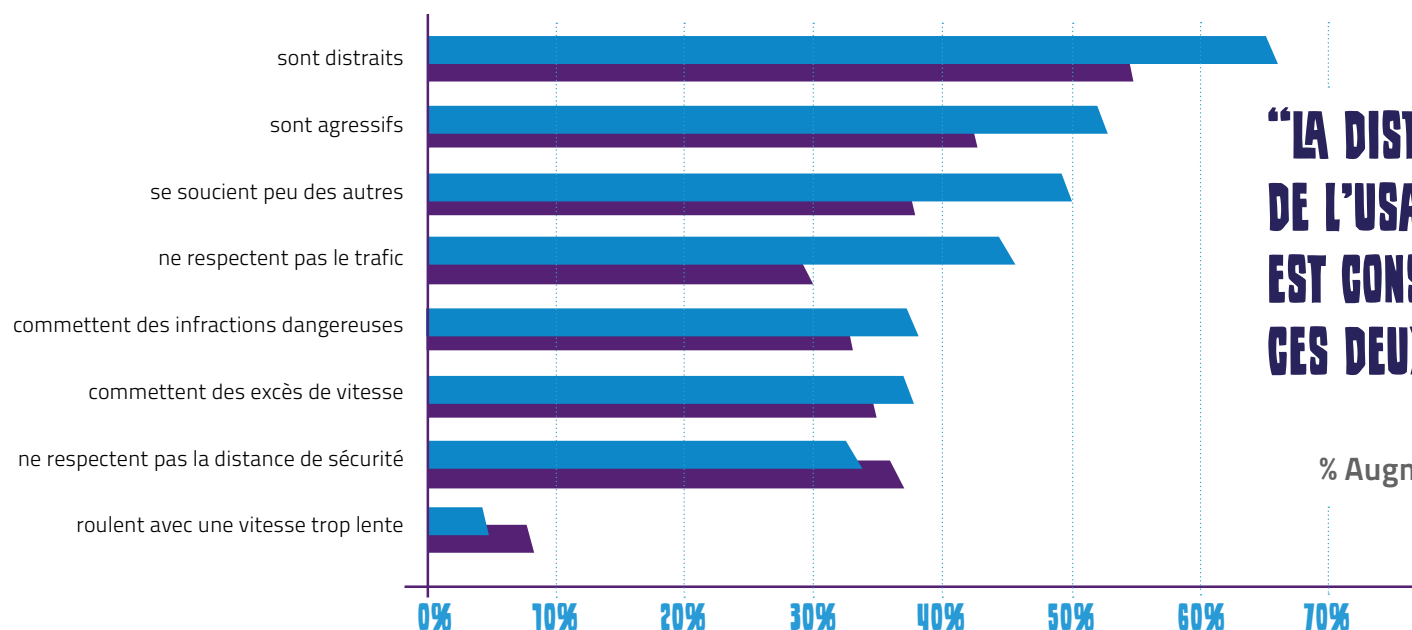
ÇA NE VA PAS MIEUX

Le comportement discourtois et dangereux ne date pas d'hier. Mais nous voulions aussi savoir si la situation actuelle est pire ou s'améliore au contraire. Les répondants de l'ensemble des pays s'accordent à dire que le comportement discourtois dans la circulation est plus présent sur les routes qu'il y a deux ans.

Il n'y a pas de données objectives disponibles pour évaluer si ces opinions reflètent la situation sur la route ou si les conducteurs deviennent moins tolérants avec le temps et s'irritent davantage. Une autre hypothèse serait que les usagers déclarent que le comportement discourtois augmente dans la circulation pour inciter les responsables politiques à prendre des mesures.

Les répondants issus de tous les pays affirment indistinctement que le nombre de conducteurs distraits (occupés à faire quelque chose d'autre : GSM, radio, ...) a augmenté. La distraction au volant est également considérée comme l'une des principales causes d'un grand nombre d'accidents (voir p. 11).

EVOLUTION DU COMPORTEMENT À RISQUE* AU COURS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉES. DES CONDUCTEURS QUI...



“LA DISTRACTION AU VOLANT À CAUSE DE L’USAGE DU GSM ET DES SMARTPHONES EST CONSIDÉRÉE EN FORTE AUGMENTATION CES DEUX DERNIÈRES ANNÉES. ”

% Augmentation - % Diminution*

■ Belgique
■ Moyenne
(Belgique et les pays voisins)

*le pourcentage de conducteurs qui trouvent que la situation est plus grave moins le pourcentage de conducteurs qui trouvent que le comportement à risque est moins présent qu'il y a deux ans.

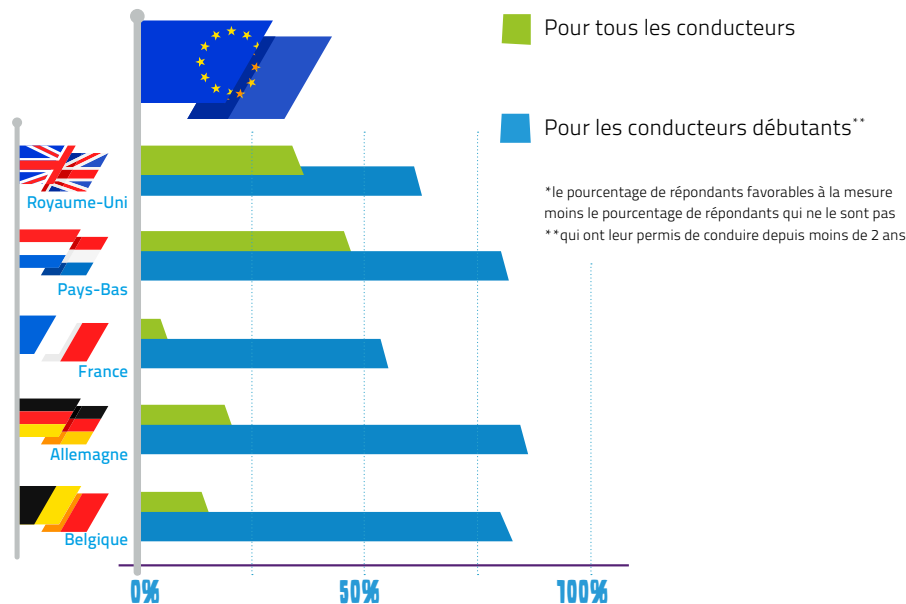
COMMENT RENDRE LE TRAFIC PLUS SÛR ?

ADHÉSION SOCIALE BELGE EN FAVEUR DE NOUVELLES MESURES DANS LA CIRCULATION

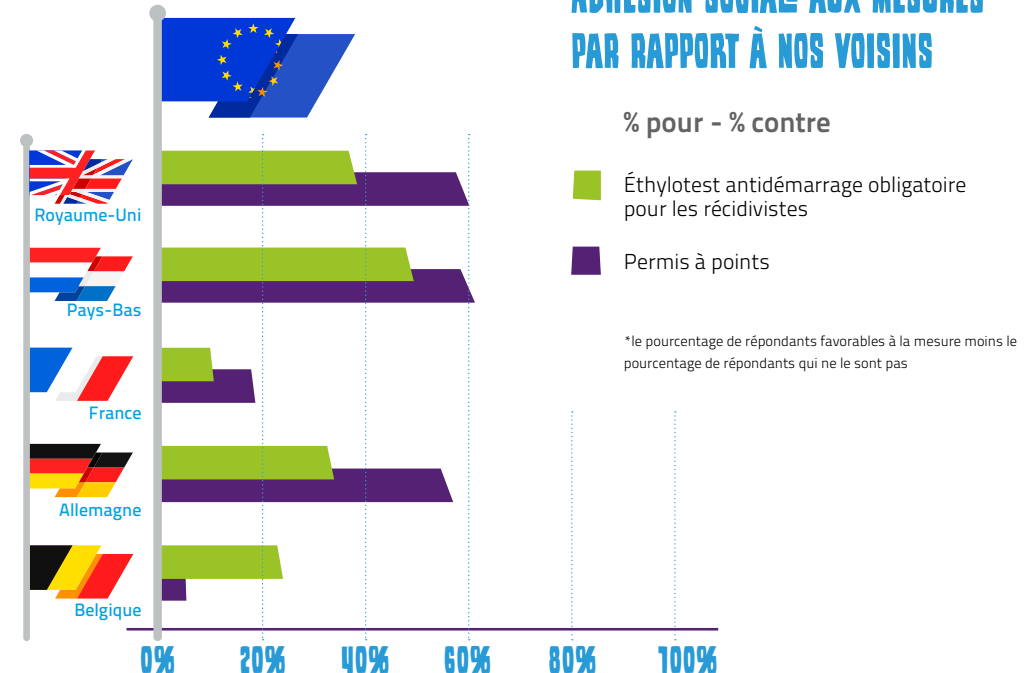
Nous avons demandé aux usagers s'ils étaient favorables à une série de mesures. Une majorité des répondants belges a déclaré être pour une tolérance zéro en matière d'alcool au volant chez les jeunes et un éthylotest antidémarrage pour les récidivistes. Beaucoup parmi eux sont favorables au fait que les usagers faibles doivent porter obligatoirement un gilet fluo dans l'obscurité.

Mais les Belges interrogés sont contre les pneus hiver obligatoires. Pourtant, en Allemagne, où les pneus hiver sont obligatoires, 70% des répondants n'y voient pas d'inconvénients. Les usagers belges ne sont pas non plus d'accord avec le fait que les cyclistes peuvent tourner à droite au feu rouge même si des panneaux routiers spéciaux les y autorisent.

ADHÉSION SOCIALE À LA TOLÉRANCE ZÉRO EN MATIÈRE D'ALCOOL*



ADHÉSION SOCIALE AUX MESURES* PAR RAPPORT À NOS VOISINS

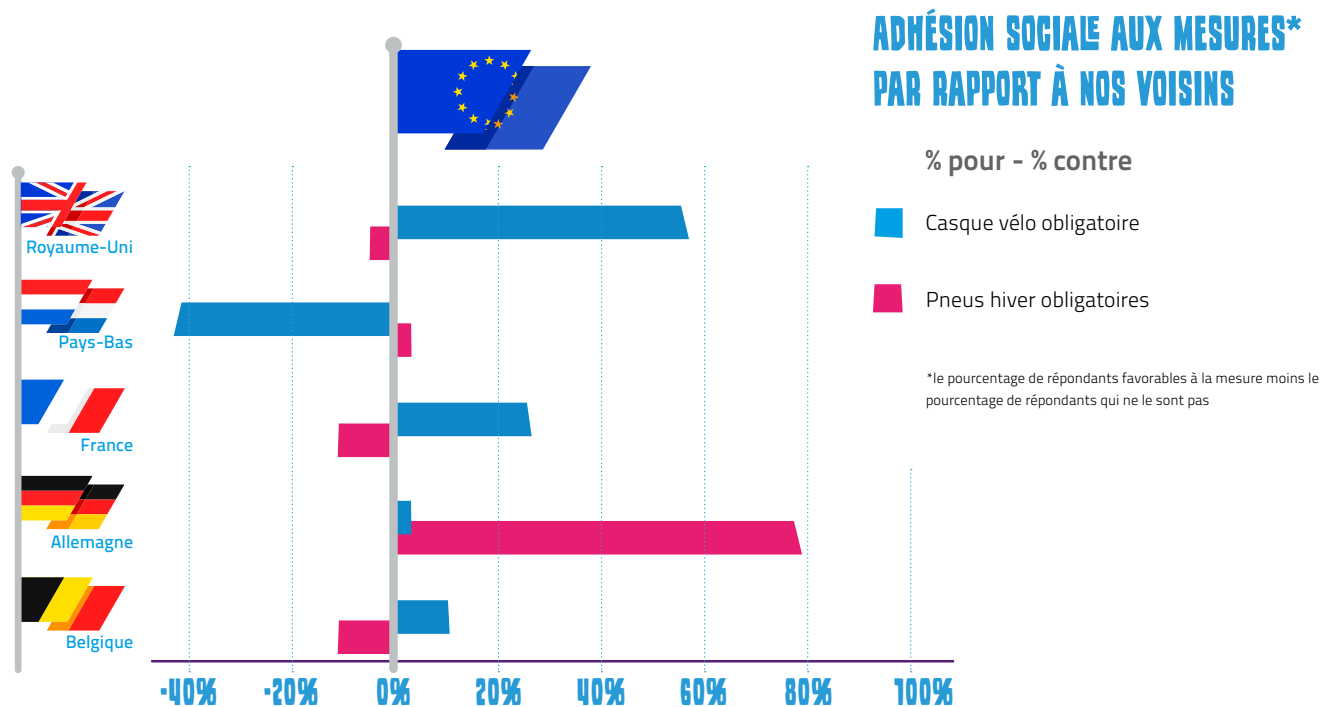


**“NOUS SOMMES POUR LA TOLÉRANCE ZÉRO EN MATIÈRE D’ALCOOL
MAIS SEULEMENT POUR LES JEUNES CONDUCTEURS.”**

AUTRES PAYS, AUTRES MŒURS ?

Chacun de nos pays voisins a sa propre opinion. Les Néerlandais interrogés se sentent en sécurité à vélo (voir p. 7) et ne veulent donc pas entendre parler d’un casque vélo obligatoire. Au Royaume-Uni en revanche, le casque vélo est déjà populaire (voir p. 12) et les répondants estiment qu’il peut donc être rendu obligatoire.

En comparaison de ses pays voisins, la Belgique est la moins emballée par le permis à points même si cela existe déjà en France, en Allemagne et au Royaume-Uni. Quant aux répondants néerlandais, ils y sont favorables.



CONCLUSIONS



Il est frappant de constater que les Belges se montrent plus négatifs que leurs voisins à l'égard de la (l'in)sécurité routière. D'après l'usager belge, le comportement discourtois a davantage augmenté ces deux dernières années que ce qu'affirment les répondants de ses pays voisins (p. 15). De plus, en comparaison de ses voisins, le Belge attribue également nettement plus d'accidents à un comportement dangereux (p. 11).

Les usagers faibles, tels que les conducteurs de deux-roues, se sentent moins en sécurité dans la circulation (p. 7). Il est vrai qu'ils sont moins protégés qu'à bord d'une voiture par exemple. Des mesures visant à rendre les usagers faibles plus visibles (gilets fluo par exemple) ou à les protéger davantage (casque vélo par exemple) peuvent sensiblement accroître leur sécurité.

Les motocyclistes interrogés aux Pays-Bas et en Allemagne se sentent plus en sécurité que leurs homologues belges (p. 9). Une comparaison des systèmes nous permettrait de mieux comprendre ce phénomène. Est-ce dû à des différences au niveau du comportement des usagers, au niveau de formation à la conduite, à l'infrastructure, etc. ? Nous pouvons par conséquent apprendre des expériences vécues chez nos voisins.

Le comportement discourtois et dangereux dans la circulation est fréquent. Selon les répondants, il est même encore plus présent qu'autrefois (p. 13). Les conducteurs sont souvent occupés à autre chose sur la route (GSM, radio, etc.), ce qui entraîne des situations dangereuses. Pour changer la donne, nous pouvons agir sur la répression (contrôles, amendes), la prévention (campagnes) et l'éducation (formation à la conduite).

Nous connaissons les dangers dans la circulation, mais les usagers continuent d'adopter un comportement à risque. En Belgique et en France l'on conduit plus souvent sous l'influence de l'alcool qu'aux Pays-Bas et au Royaume-Uni (p. 13). Peut-être que nous devons nous inspirer de l'approche suivie dans ces pays.

Dans des pays comme les Pays-Bas ou le Royaume-Uni où d'un point de vue relatif moins de conducteurs prennent le volant alors qu'ils ont trop bu, on soutient la tolérance zéro en matière d'alcool. Dans des pays comme la Belgique et la France, où les gens conduisent plus souvent après avoir trop bu, il n'y a que peu de soutien pour la mesure. Et ce malgré une forte et répandue sensibilisation aux risques.

Les usagers qui se sentent relativement en sécurité (les cyclistes aux Pays-Bas par exemple) trouvent que des mesures de sécurité supplémentaires (comme un casque vélo obligatoire) sont superflues (p. 17).

