Annexe: Chiffres clés de l'étude de Baloise et de l'institut Vias sur la distraction chez les usagers de la route vulnérables[1].

Note sur la méthodologie: cette étude a été réalisée à partir d'un questionnaire en ligne (données auto-rapportées) publié pendant une période comprise entre le 31 mars 2026 et le 5 mai 2026. 1.542 répondants (1.535 piétons, 830 cyclistes et 224 utilisateurs de trottinettes électriques) y ont participé. Le groupe est représentatif en termes d'âge, de sexe et de région de la population belge. Cette étude ne peut cependant prétendre être représentative pour les cyclistes ou les utilisateurs de trottinettes électriques. Certaines questions découlaient en effet des réponses posées précédemment. Le nombre de répondants peut donc varier. Bien que les résultats présentés sont pondérés, les valeurs N sont aussi mentionnées à titre indicatif.

Note juridique: dans notre pays, il est interdit à tout conducteur d'utiliser le smartphone en conduisant, sauf s'il est placé dans un support désigné à cet effet, par exemple pour consulter une appli de navigation. Les résultats sur la distraction sont présentés pour différents usagers de la route vulnérables. Une distinction doit être faite entre ce qui est juridiquement interdit et peut donc être sanctionné (par exemple l'usage du smartphone pendant un déplacement à vélo ou en trottinette électrique) et ce qui n'est pas interdit d'un point de vue juridique (l'utilisation du smartphone en tant que piéton).

1. **Le "réflexe d'être joignable en permanence" et la force de l'automatisme et de la commodité:**
   - Pour un très grand groupe, utiliser un écran en conduisant est quelque chose de simplement très commode ou est une habitude enracinée.
   - Ce sentiment de "commodité", de "côté pratique" est élevé chez les cyclistes actifs et extrêmement élevé chez les piétons.
   - On parle ici de réflexe automatique: 20 % (N=185) des répondants utilisant fréquemment une trottinette électrique, lisent un message pendant leurs déplacements, chez les cyclistes, ce chiffre s'élève à 11 % (N=770). De ce groupe, 39 % des cyclistes (N=77) décident de répondre directement au message au lieu de l'ignorer. Chez les usagers de trottinettes électriques (N=37), la priorité de réagir directement est également élevée (24 %). La distraction due à l'envoi de messages est surtout présente chez les piétons: 61 % des piétons interrogés (N=569) répondent régulièrement aux messages alors qu'ils se déplacent.
   - Écouter de la musique avec des écouteurs est également très fréquent chez les usagers de la route vulnérables.

2. **Fossé générationnel (ennui vs accessibilité):**
   Les raisons pour lesquelles nous restons scotchés à nos écrans dépend de notre âge et de la phase de la vie où nous nous trouvons. Un fossé profond est visible entre les générations:

   Chez les 18-24 ans:
   - utiliser le smartphone tout en se déplaçant est presque une habitude. Presque tous les jeunes qui se déplacent souvent à pied (99 %, N=119) indiquent qu'ils sont parfois distraits par leur téléphone mobile. Des jeunes cyclistes, 8 sur 10 indiquent qu'ils sont parfois distraits par leur téléphone (83 %, N=120).
   - Des jeunes cyclistes parfois distraits par leur téléphone, 71 % (N=98) le font par commodité, parce que c'est pratique, par exemple pour consulter une appli de navigation ou pour écouter de la musique. Ce résultat est comparable aux jeunes piétons (72 %, N=118). De plus,1 jeune sur 2 indique utiliser son téléphone pendant la marche, pour tromper l'ennui (51 %, N=118) et environ 1 sur 8 (13 %) pour être joignable en cas d'urgence. Cette raison est aussi souvent donnée par des jeunes qui utilisent leur téléphone quand ils roulent à vélo (21 % par ennui et 16 % pour être accessible en cas d'urgence, N=98). Ce qui est frappant, c'est que presque 4 jeunes sur 10 qui utilisent leur téléphone en marchant (N=118) disent le faire par habitude (36 %) ou pour passer le temps du trajet de manière utile (37 %).

   Chez les **25 à 34 ans** cela arrive encore très souvent qu'on soit distrait en marchant par le téléphone mobile (96 %, N=221), alors que ceci diminue quand on fait du vélo en comparaison avec les 18 à 24 ans (65 %, N=157). L'utilisation d'un téléphone portable par commodité est très répandue, tant en marchant (64 %, N=210) qu'à vélo (68 %, N=103). Par contre, l'utilisation d'un téléphone portable par ennui diminue dans ce groupe d'âge, tant à vélo (11 %, N=103) qu'en marchant (33 %, N=210). Le pourcentage de jeunes adultes qui veut rester joignable en cas d'urgence augmente, tant à vélo (25 %, N=103) qu'en marchant (23 %, N=210).

   Chez les **35 à 44 ans** l'utilisation d'un téléphone portable en marchant est fréquente (87 %, N=254), mais diminue à vélo (44 %, N=145). L'utilisation d'un téléphone portable par ennui est moins souvent mentionnée (16 % à vélo, N=64 et 25% en marchant, N=220), tout comme l'habitude d'écouter de la musique ou un système de navigation (49 % à vélo et 52 % en marchant). Le

[1] Moureau, N., Boets, S. & Verwee, I. (2026). Sécurité routière: Distraction chez les usagers de la route vulnérables, Bruxelles: Vias institute.

smartphone est davantage considéré comme un bureau mobile ou un filet de sécurité social: on veut rester accessible en cas d'urgence pour la crèche ou l'école (27 % à vélo et 26% en marchant).

Chez les **plus de 45 ans**, la prévalence de la distraction due à l'utilisation du téléphone portable continue à diminuer, même si elle est toujours plus fréquente chez les piétons (61 % chez les 65-74 ans, N=219) que chez les cyclistes (10 % chez les 65-74 ans, N=87). Les raisons pratiques (écouter de la musique ou utiliser un système de navigation) sont moins souvent citées par les piétons (33 % chez les 65-74 ans, N=131), mais la prévalence reste stable chez les cyclistes (57 % chez les plus de 45 ans, N=75). L'utilisation du téléphone portable par ennui n'est plus du tout présente alors que l'utilisation du téléphone portable pour rester joignable en cas d'urgence est plus fréquente dans cette tranche d'âge (jusqu'à 56 % chez les piétons de 65-74 ans, N=131 et 40 % chez les cyclistes de 45 ans ou plus, N=75).

3. Illusion de contrôle et différences de genre

- **Sentiment de contrôle sur roues:**
  - Dans la circulation, nous constatons un décalage entre ce que les gens pensent faire et ce qu'ils font réellement: il existe un manque de cohérence entre leur conscience des dangers et leur propre comportement dans la rue.
  - Bien que la grande majorité des usagers de la route (80 % des cyclistes (N=830) et des trottinettes électriques (N=224)) soient convaincus de l'utilité d'une interdiction légale du GSM et que l'on reconnaisse qu'envoyer, lire des messages ou appeler lors de la conduite à vélo ou d'une trottinette est dangereux (N=1.542) et que le fait de téléphoner (mains libres ou non) pendant la conduite diminue considérablement l'attention (N=830 cyclistes et 224 trottinettes électriques), tout cela ne les empêche cependant pas de le faire quand même.
  - Ce manque de cohérence est étroitement lié au sentiment de contrôle. En effet, une proportion non négligeable de cyclistes (N=830) surestiment leurs propres capacités et croient qu'ils sont tout à fait capables de rouler avec le GSM en main. Concrètement, 1 cycliste sur 5 (20 %) en moyenne surestime son aptitude à conduire un téléphone en main.
  - La plupart des cyclistes sont conscients que l'utilisation d'un GSM en pédalant diminue leur attention (86 %, N = 830). Bien qu'il soit conscient de ces risques, un cycliste sur cinq estime qu'il est capable de faire du vélo en téléphonant avec un GSM en main (20 %, N = 830). En outre, près de la moitié des cyclistes interrogés (45 %, N = 770) indiquent avoir utilisé leur GSM pendant au moins un certain nombre de déplacements au cours des 30 derniers jours. Parmi les cyclistes qui ont consulté des messages ou des réseaux sociaux en roulant (N = 77), 39 % déclarent répondre à ces messages pendant qu'ils pédalent.

- **Différences hommes-femmes marquées:**
  - Cette illusion de contrôle et la perception plus faible du risque sont fortement liées au genre. Chaque type de comportement spécifique au GSM (téléphoner, swiper ou envoyer des messages) est beaucoup plus fréquent chez les cyclistes masculins que chez les cyclistes féminins.
  - D'autres études de Vias institute[2] montrent d'ailleurs que les hommes présentent davantage de comportements à risque dans la circulation que les femmes.
  - Alors que 38,6 % des femmes déclarent présenter au moins une forme de distraction due au GSM sur la route, ce chiffre s'élève à près de la moitié chez les cyclistes hommes (49,4 %) (N=766).
  - Les différences dans le sentiment de contrôle expliquent peut-être ces schémas comportementaux variés. Cette différence se traduit ainsi également dans l'évaluation de leurs propres compétences: 23,1 % des hommes pensent être capables de téléphoner avec leur GSM en main pendant qu'ils font du vélo, contre 16,4 % des femmes.
  - Les deux sexes sont d'ailleurs d'accord sur la gravité des risques: lire et envoyer des messages est unanimement considéré par les hommes et les femmes comme la forme la plus dangereuse de distraction à vélo.
- **Acceptation sociale:**
  - Le temps d'écran sur la route est socialement tellement entré dans les mœurs que les répondants acceptent presque tous la distraction due au GSM pendant la marche. Appeler quelqu'un avec des écouteurs ou avec le GSM en main est donc quelque chose de très fréquent. Comme indiqué dans la note juridique, ceci n'est pas punissable pour les piétons.
  - Parmi tous les groupes vulnérables, les piétons signalent en chiffres absolus le plus d'utilisation du GSM: pas moins de 79,8 % des piétons (N=1.364) sont distraits, au moins lors de certains déplacements au cours des 30 derniers jours.

4. La rançon de la distraction et de l'écart de contrôle

- **Ignorer l'infrastructure physique:**
  - L'utilisation d'un GSM dans la circulation n'est pas sans danger et mène, dans la pratique, à des situations à risque concrètes. La distraction à cause de l'écran fait que les usagers de la route sont moins attentifs à l'infrastructure physique, aux règles de la circulation et aux autres usagers de la route.
  - Cela entraîne une proportion d'infractions et de situations dangereuses parmi les usagers de la route qui utilisent leur GSM en déplacement. Ainsi, un nombre significatif d'entre eux indique parfois traverser au rouge

2 e.a. Delannoy, S., Moreau, N., Bouwen, L., Slootmans, F., Delzenne, J. & Bas, S. (2026). Sécurité routière et Genre – État des connaissances en Belgique et en Europe, et pistes de recommandations, Bruxelles: Vias institute

(marche et vélo), rouler dans la direction opposée ou traverser sans regarder parce qu'on regarde son écran. Il arrive également qu'ils n'accordent pas la priorité, qu'ils s'écartent de la voie ou qu'ils heurtent quelqu'un.
    - Le fait que l'utilisation du GSM entraîne une distraction dans tous les groupes étudiés, ce qui fait oublier les règles de circulation et l'infrastructure, constitue un signal problématique dans cette étude. Une partie non négligeable des répondants indique avoir commis des infractions lors de certains déplacements parce qu'ils utilisaient leur GSM. Parmi les usagers qui ont utilisé leur téléphone au cours des 30 derniers jours au moins lors de certains déplacements (N = 1.086 piétons, N = 340 cyclistes et N = 91 usagers de trottinettes):
        - 10,4 % n'ont pas accordé la priorité de droite avec le vélo et 18,7 % l'ont fait avec une trottinette électrique.
        - Environ 25 % des utilisateurs de trottinette électrique se sont écartés de leur voie et 25 % ont indiqué avoir roulé en sens contraire. 9 % des cyclistes admettent également ce dernier point.
        - Les piétons commettent également des infractions: 5,5 % indiquent avoir traversé au rouge, ainsi que 19,5 % des usagers de trottinettes électriques et 10 % des cyclistes.
- **La lourde rançon de la distraction (chiffres d'accidents):**
    - Les chiffres des accidents démontrent que ces comportements ne sont pas sans danger.
    - 10,1% des usagers de trottinettes électriques (N=187) admettent avoir été impliqués, au cours de l'année écoulée, dans un accident directement causé par l'utilisation du GSM.
    - Chez les cyclistes, ce chiffre s'élève à 3,5 % (N=830) et chez les piétons à 0,9 % (N=1.366). Bien que ces chiffres semblent peut-être faibles à première vue, cela signifie que sur les 500.000 piétons actifs à Anvers, environ 3.600 piétons pourraient être impliqués dans un accident de la circulation dû à l'utilisation du GSM par la personne elle-même ou par la partie adverse.
- **Écart de contrôle:**
    - Les usagers de la route craignent la loi: pas moins de 73,6 % des cyclistes (N=830) estiment que le risque subjectif d'être pris lors d'un contrôle de police est élevé lorsqu'ils utilisent leur GSM ou un autre écran pendant la conduite (pour les trottinettes électriques, ce chiffre s'élève à 49 % (N=224).
    - En réalité, seuls 2,3 % des cyclistes (N=830) indiquent avoir reçu une amende l'année dernière pour utilisation du GSM à vélo, alors que 44,9 % des cyclistes déclarent utiliser le GSM à vélo au moins lors de certains déplacements au cours des 30 derniers jours (N=770).

5. Soutien aux politiques

- **Appel à davantage de contrôles:**
    - Il existe un large soutien de la part de la société en faveur d'une application plus stricte des règles. Près de 80 % (N=1.542) sont favorables à un renforcement des contrôles quant à l'utilisation d'écrans mobiles lors de déplacements à vélo ou en trottinette électrique.
    - Il existe une différence entre hommes et femmes: 72,7 % des hommes (N=757) et 79,6 % des femmes (N=778) souhaitent une augmentation des contrôles de police quant à l'utilisation d'écrans chez les cyclistes et les usagers de trottinettes électriques.
    - En outre, 61 % des participants (N=1.542) estiment que les cyclistes ou les utilisateurs de trottinettes électriques qui tiennent un écran électronique à la main doivent être plus sévèrement sanctionnés.
- **Des accents régionaux autour de peines plus strictes:**
    - Plus de la moitié des personnes interrogées (N=1.542) estiment que l'utilisation du GSM pendant les déplacements à vélo ou en trottinettes doit être sanctionnée plus sévèrement que l'amende actuelle de 174 euros[3].
    - Le soutien à cet égard présente des différences régionales évidentes: en Wallonie, l'appel à des sanctions plus sévères est le plus fort (69,2 %, N=476), contre 58,6 % en Flandre (N=896) et 54,5 % à Bruxelles (N=170).
- **Protection physique (obligation de port du casque):**
    - Il existe un large soutien social (82,8 %, N=1.542) pour introduire une obligation de port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électroniques. Ce pourcentage augmente significativement avec l'âge, passant de 70,3 % chez les jeunes âgés de 18 à 24 ans (N=164) à 90 % chez les plus âgés (45 à 74 ans, N=806).
    - Chez les cyclistes, les chiffres sont plus nuancés: avec 85,0 % (N=1 542), l'obligation de port du casque pour les enfants de moins de 12 ans est la mesure de sécurité la plus populaire de toute l'étude et bénéficie d'un large soutien dans tous les groupes d'âge. Une obligation générale de port du casque pour tous les cyclistes est moins évidente sur le plan social (63,7 %, N=1.542), et la catégorie d'âge des 18-24 ans y est le moins favorable (46,8 %, N=164).

[3] Ce montant a entre-temps été relevé à 201 euros après une modification de la législation.