



**ENQUÊTE
NATIONALE D'**  **SÉCURITÉ
ROUTIÈRE 2016**  

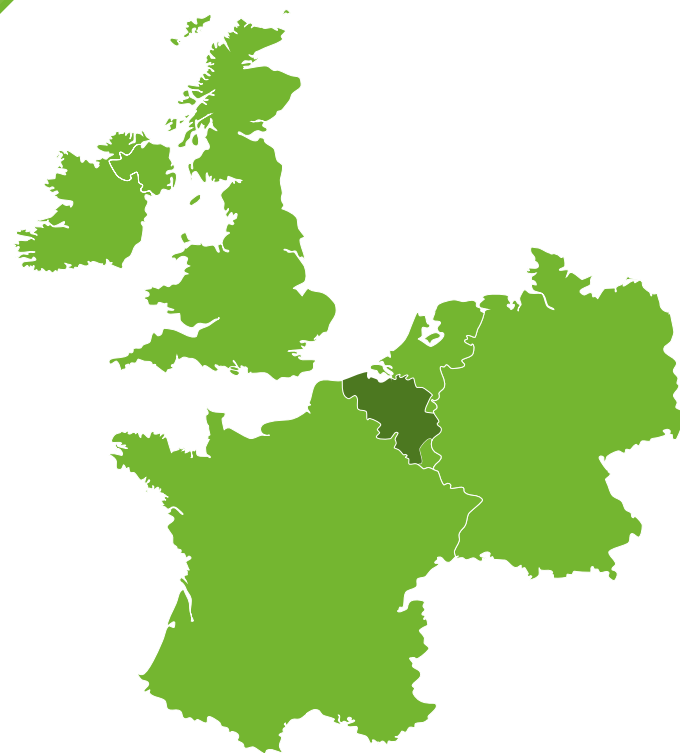


INTRODUCTION

Cette brochure présente les résultats de la cinquième édition de l'enquête annuelle nationale d'Insécurité routière. Depuis 2012, l'IBSR interroge les Belges sur leur sentiment d'insécurité dans la circulation. Et chaque année, nous sélectionnons de nouvelles questions et analysons les résultats sous un angle différent.

La sécurité représente plus que jamais un défi pour notre société. L'IBSR entend utiliser son expertise en matière d'analyse et de changement de comportement pour contribuer à relever ce défi. C'est pourquoi cette année, outre les questions portant sur l'insécurité routière, nous en avons repris d'autres issues du moniteur de sécurité de la police fédérale. L'objectif est de se faire une idée représentative du sentiment général d'insécurité régnant en Belgique sans perdre de vue les problèmes d'insécurité routière tels que la vitesse excessive, le comportement agressif au volant et les accidents de la route.

Karin Genoe,
Administrateur délégué de l'IBSR



COMMENT ÉVOLUE NOTRE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ?

ÉVOLUTION DEPUIS 2012

Depuis le lancement de l'enquête annuelle nationale d'Insécurité routière en 2012, nous demandons chaque année à un échantillon représentatif de 2100 Belges de plus de 16 ans dans quelle mesure ils se sentent en sécurité sur la route. Pour y répondre, les personnes interrogées utilisent une échelle de 0 à 9. Zéro signifie « pas du tout en danger » et 9 « extrêmement en danger ». Les personnes interrogées attribuent un score pour chacun des modes de transport utilisés au cours de l'année écoulée. La figure ci-dessous nous montre l'évolution du sentiment d'insécurité ces 5 dernières années.

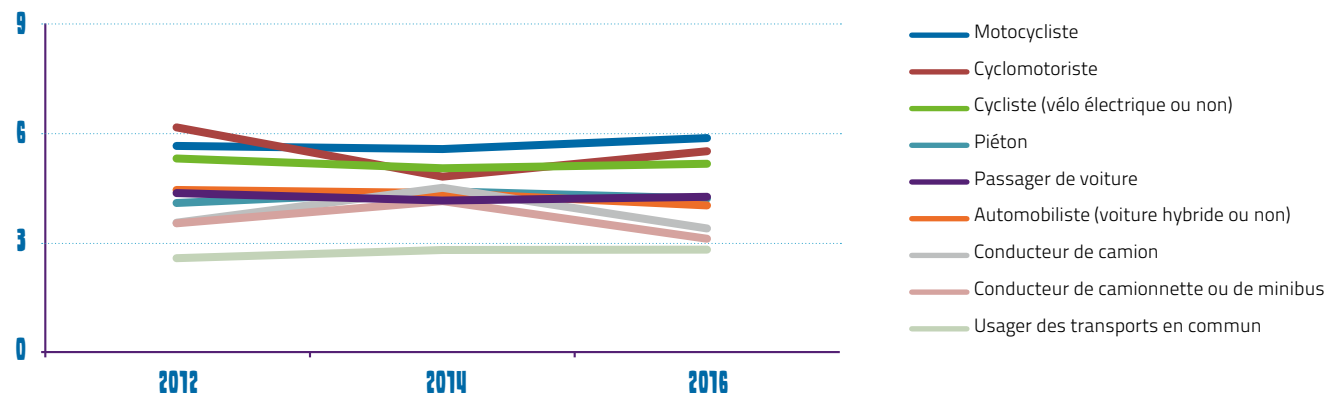
Les tendances les plus marquantes sont relevées chez les conducteurs de camion et de camionnette pour lesquels le sentiment d'insécurité est à la baisse en comparaison de 2014. Entre 2012 et 2014, leur sentiment d'insécurité avait légèrement augmenté mais cette année, il se trouve en dessous du niveau de 2012. En 2014, nous avons par ailleurs constaté une nette amélioration chez les cyclomotoristes mais la situation s'est à nouveau détériorée en 2016. Nous ne remarquons aucune différence avec 2014 pour ce qui est des usagers des transports

en commun. Il semble par conséquent que les attentats perpétrés dans le métro de Bruxelles n'aient pas eu d'effet permanent sur le sentiment d'insécurité des usagers des transports en commun.

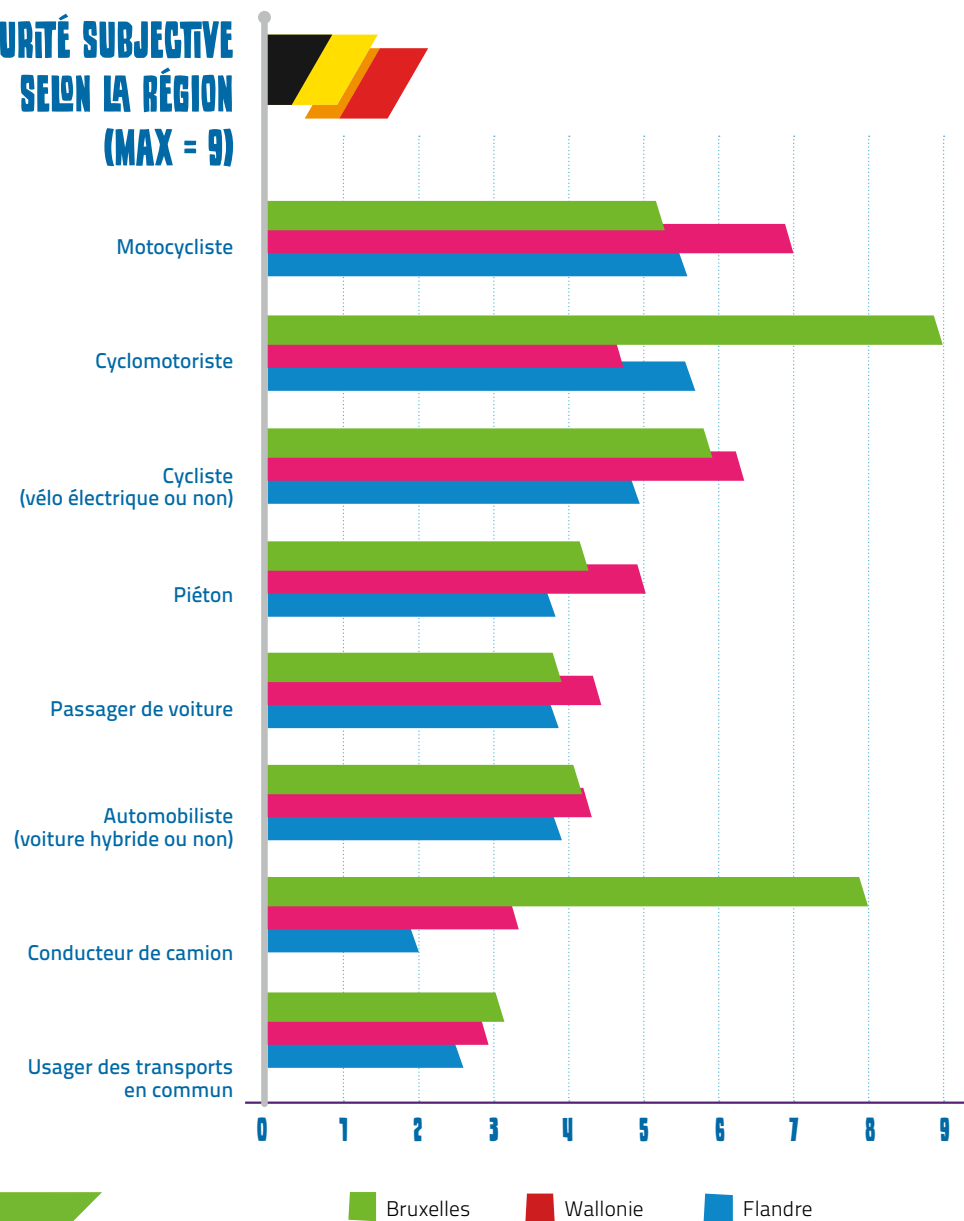
La situation a relativement peu évolué pour les autres catégories d'usagers. Le sentiment d'insécurité semble stagner depuis 2012 pour les piétons et cyclistes. Nous observons une légère baisse du sentiment d'insécurité chez les automobilistes et passagers de voiture, tandis que les motocyclistes se sentent davantage en insécurité au cours de cette même période.

De manière plus générale, nous ne constatons aucune évolution significative au niveau du sentiment d'insécurité au cours des 5 dernières années. Pendant cette période, le nombre de tués dans la circulation a chuté pour passer de 770 en 2012 à 732 en 2015. Le nombre total de blessés a, lui aussi, diminué : de 57.763 en 2012 à 51.839 en 2016. Le sentiment global d'insécurité ne semble dès lors pas suivre cette tendance de près.

INSÉCURITÉ SUBJECTIVE
9=EXTRÊMEMENT EN DANGER
0=PAS DU TOUT EN DANGER



SÉCURITÉ SUBJECTIVE SELON LA RÉGION (MAX = 9)



A QUOI EST LIÉ LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ?

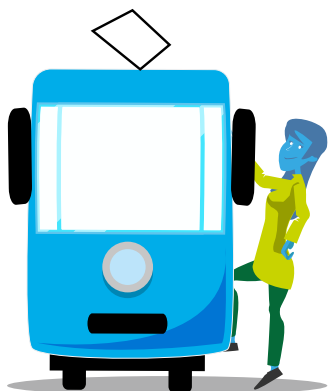
En règle générale, nous observons que les personnes plus âgées et les femmes se sentent un peu plus en insécurité.

Si nous examinons le sentiment d'insécurité par Région, nous relevons des différences de taille pour certaines catégories d'utilisateurs.

Une des différences les plus marquantes concerne les motocyclistes. Ils se sentent nettement plus en insécurité en Wallonie que dans les 2 autres Régions. On observe une tendance plus ou moins similaire pour les piétons.

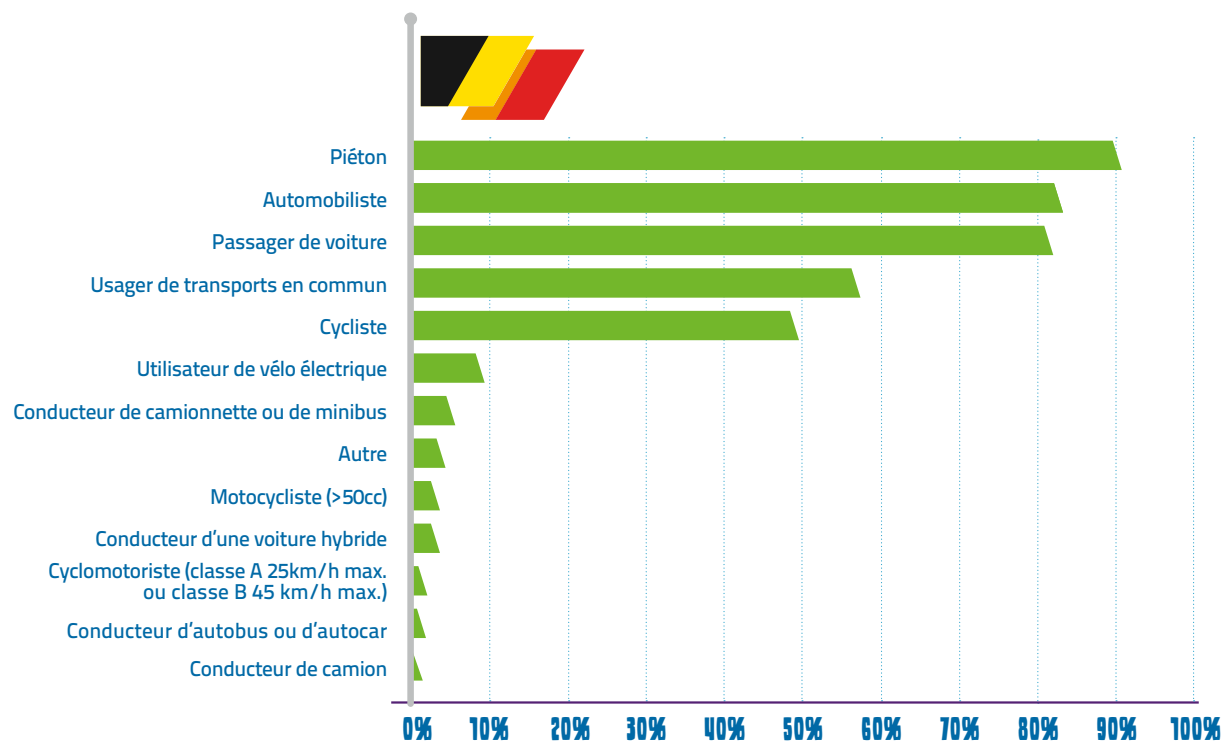
Les cyclistes se sentent par ailleurs plus en sécurité en Flandre qu'à Bruxelles ou en Wallonie. Il faut également souligner que le sentiment d'insécurité est très marqué chez les cyclomotoristes et les camionneurs à Bruxelles.





COMMENT NOUS DÉPLAÇONS-NOUS EN 2016 ?

LE VÉLO ÉLECTRIQUE GAGNE EN POPULARITÉ



Le graphique ci-contre présente les moyens de déplacement utilisés au moins une fois par les Belges durant l'année écoulée. L'an dernier, 91% des personnes interrogées ont circulé à pied dans la circulation. 83% ont conduit une voiture et 82% ont été passagers de voiture.

Près de la moitié des personnes interrogées (49%) se sont déplacées à vélo, mais il y a des différences très marquées entre les Régions : 72% des Flamands ont utilisé leur bicyclette, contre 32% des Bruxellois et 15% des Wallons.

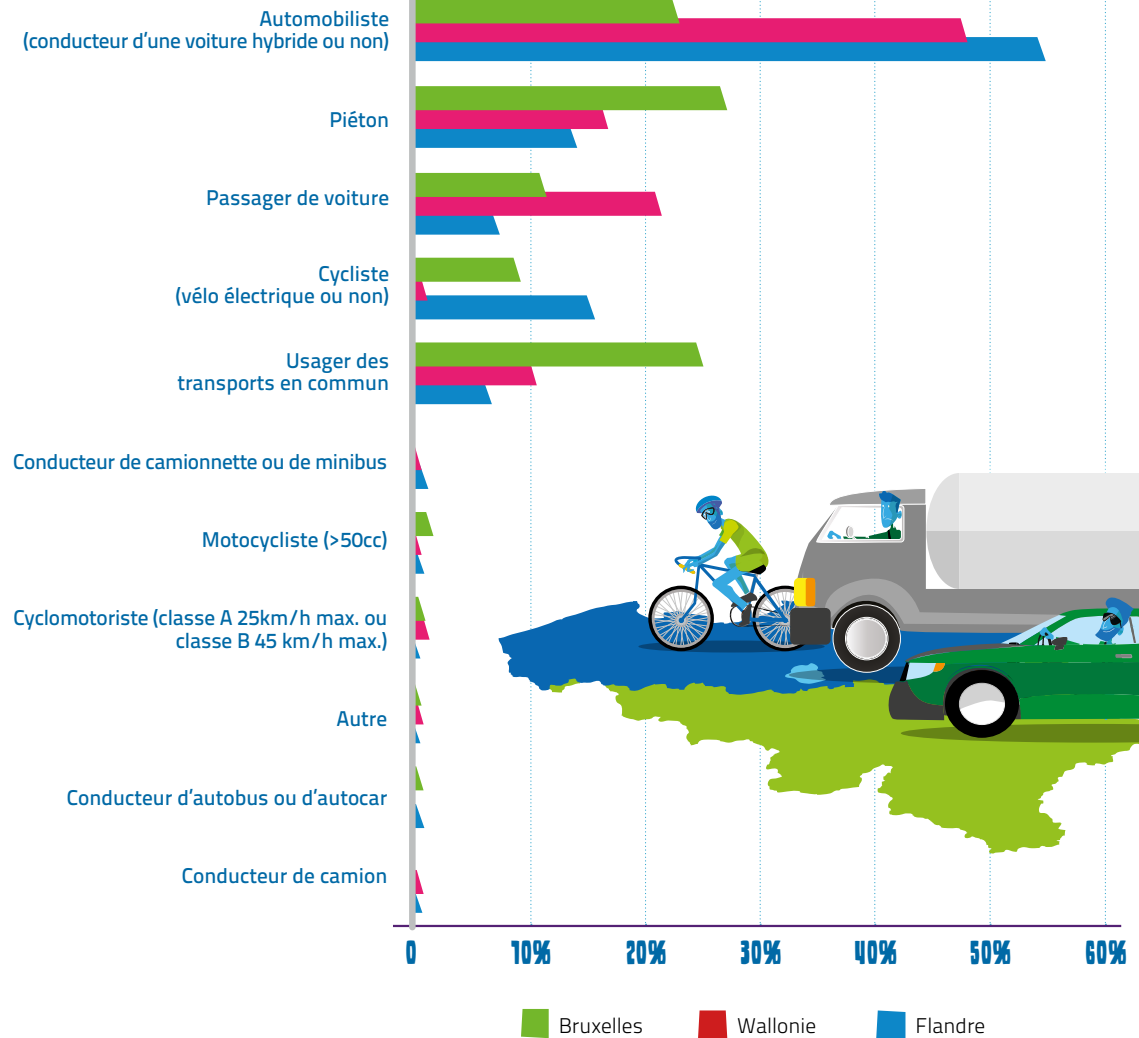
Au total, 9% des personnes interrogées ont utilisé un vélo électrique. Son succès, déjà perceptible au cours des précédentes éditions de cette enquête, se poursuit donc. En 2016, le nombre de Belges à avoir utilisé un vélo électrique était supérieur au nombre cumulé de motocyclistes et de cyclomotoristes.

Les moyens de transport utilisés par la population belge au cours de l'année écoulée nous donnent une idée de la part des différents groupes d'utilisateurs dans la circulation mais nous obtenons une image encore plus précise si nous analysons le principal mode de déplacement des Belges.

QUEL MODE DE TRANSPORT UTILISONS-NOUS ESSENTIELLEMENT ?

Si nous jetons un œil au principal mode de transport par Région, nous observons les mêmes tendances qu'en 2014 : en Flandre et en Wallonie, la voiture est le principal moyen de transport pour près de la moitié des usagers. A Bruxelles, ce pourcentage atteint seulement 22% ; 25% des personnes interrogées affirment utiliser essentiellement les transports en commun pour leurs déplacements, alors que ce pourcentage oscille autour des 10% dans le reste du pays. Le vélo constitue le principal mode de déplacement pour seulement 1% de la population, mais ce pourcentage est de 9% à Bruxelles et même de 15% en Flandre.

PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT SELON LA RÉGION



QUEL COMPORTEMENT À RISQUE AVOUONS-NOUS ?

LA VITESSE ÉTERNEL PROBLÈME

Le sentiment d'insécurité dans la circulation peut naître de causes diverses. Il peut s'agir entre autres du comportement des autres usagers, de l'infrastructure routière, des accidents dans lesquels des membres de la famille ont été impliqués et de la personnalité de la personne interrogée. Une étude approfondie sur les accidents de la route montre que le

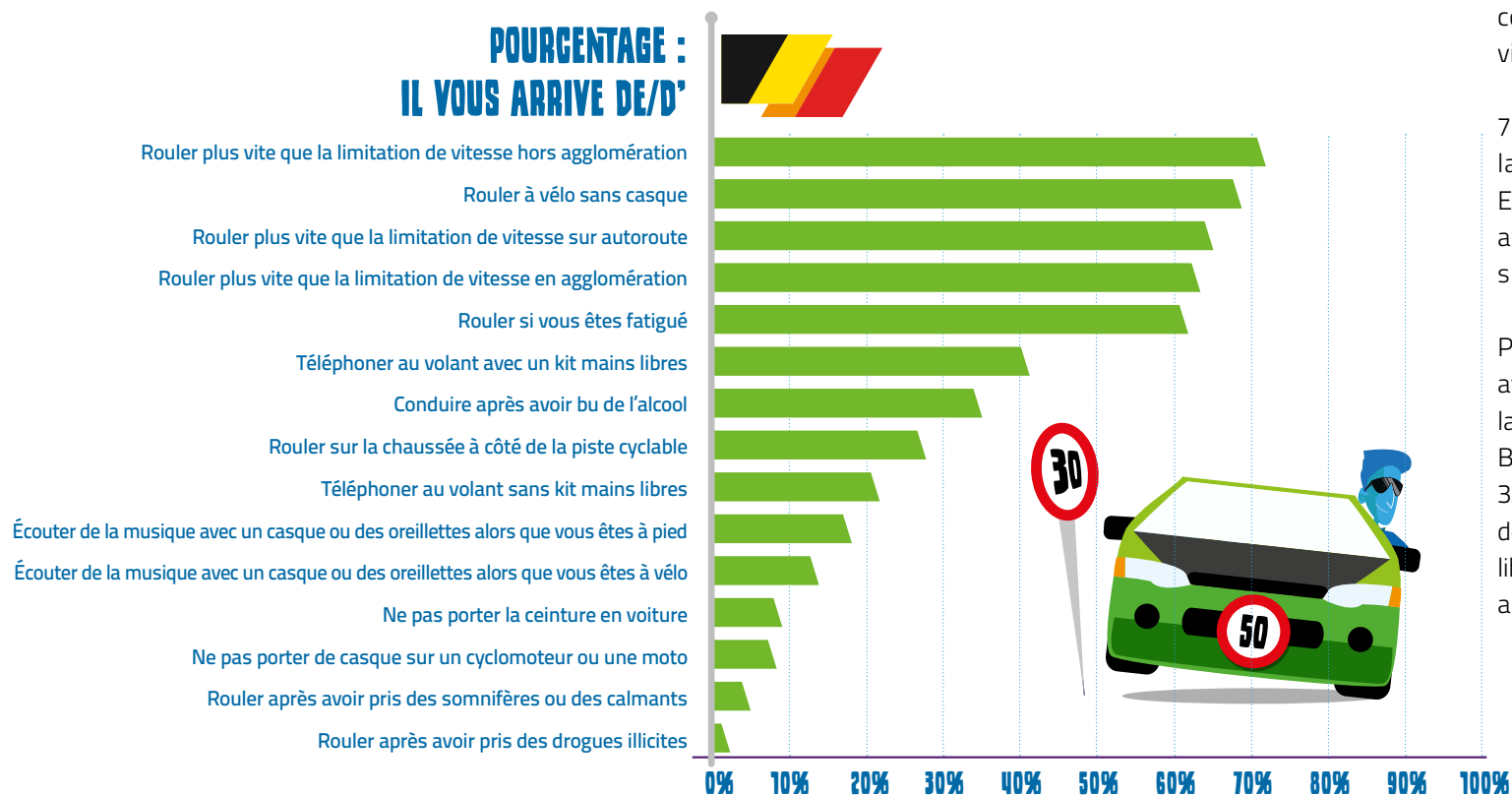
comportement des usagers est à la base de 90% des accidents de la circulation.

C'est la raison pour laquelle nous avons une nouvelle fois interrogé les usagers sur la fréquence à laquelle ils commettaient certaines infractions ou adoptaient d'autres comportements à risque dans la circulation. Pour chaque thème, les personnes

interrogées ont indiqué à quelle proportion elles avaient affiché ce comportement (de « jamais » à « presque quotidiennement »). La question a uniquement été posée aux personnes susceptibles de reproduire le comportement. Ainsi, celles qui n'ont jamais fait de vélo n'ont pas été interrogées sur la fréquence à laquelle elles ne portaient pas de casque au cours de leurs déplacements à bicyclette. Les résultats montrent que, de tous les comportements à risque étudiés, les excès de vitesse sont les plus fréquents.

72% des personnes interrogées avouent dépasser la limitation de vitesse hors agglomération. Entre 60 et 70% des personnes interrogées affirment également avoir commis des excès sur autoroute et en agglomération.

Parmi les autres comportements à risque avoués, la conduite sous l'influence de l'alcool et la fatigue sont les plus marquants. Ainsi, 62% des Belges ont roulé alors qu'ils étaient fatigués. 35% ont avoué avoir conduit après avoir consommé de l'alcool. 22% téléphonent au volant sans kit mains libres. 2% des conducteurs déclarent avoir conduit après avoir pris des drogues illicites.



QU'EST-CE QUI DÉTERMINE NOTRE COMPORTEMENT À RISQUE ?



Le nombre d'excès de vitesse avoué diffère d'une Région à une autre : les conducteurs bruxellois avouent moins souvent commettre des excès de vitesse, et ce, sur tous les types de route. Ils sont 10% de moins à dépasser les limitations de vitesse que leurs homologues flamands et wallons.

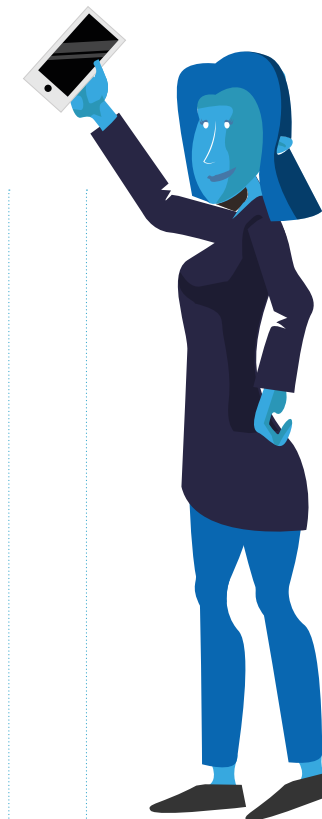
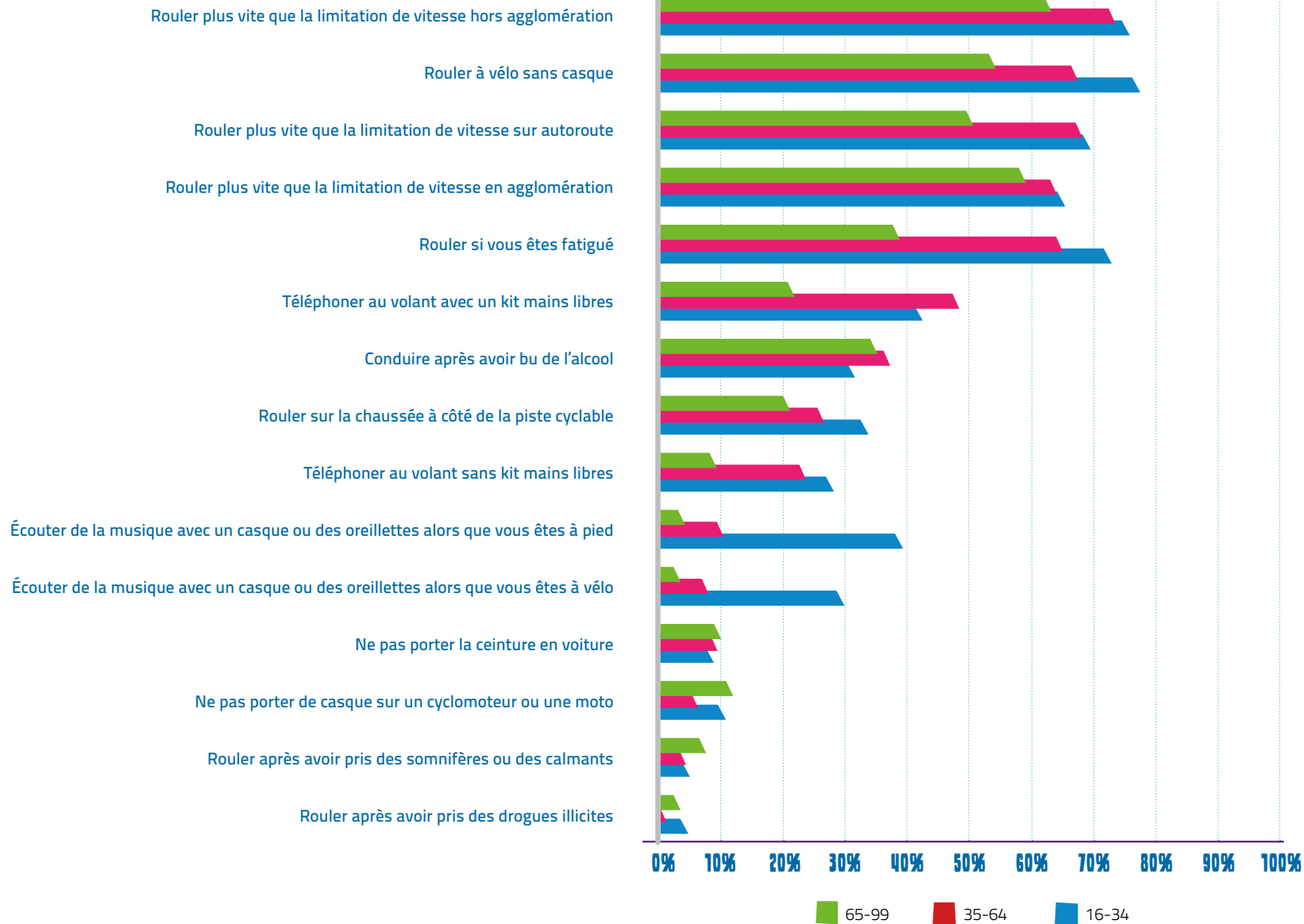
Le sexe des personnes interrogées joue également un rôle manifeste sur le comportement en matière de vitesse. Les femmes sont en moyenne 10% de moins à avouer commettre un excès de vitesse. Mais la différence la plus notable concerne la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues: quasiment deux fois plus d'hommes que de femmes avouent avoir conduit après avoir bu (44% contre 23%). Ils sont également plus nombreux à avoir repris le volant sous l'emprise de drogues illicites (3% contre 1%).

Mais les différences les plus nettes s'observent en fonction de l'âge. Les jeunes usagers affirment prendre plus de risques sur la route que les usagers plus âgés, et ce, dans quasiment toutes les situations (excès de vitesse, usage du téléphone et conduite en état de fatigue).

Même constat concernant l'utilisation d'oreillettes ou du GSM aussi bien chez les piétons que chez les cyclistes et automobilistes. Bien entendu, ce phénomène s'explique en partie par le fait que ces technologies sont plus souvent utilisées par les plus jeunes usagers.

Il existe toutefois des exceptions. Ainsi, nous n'observons aucune différence entre les trois catégories d'âge pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool ou le port de la ceinture.

COMPORTEMENT AUTO-RAPPORTÉ SELON L'ÂGE



DANS QUELLE MESURE ACCEPTONS-NOUS UN COMPORTEMENT À RISQUE ?



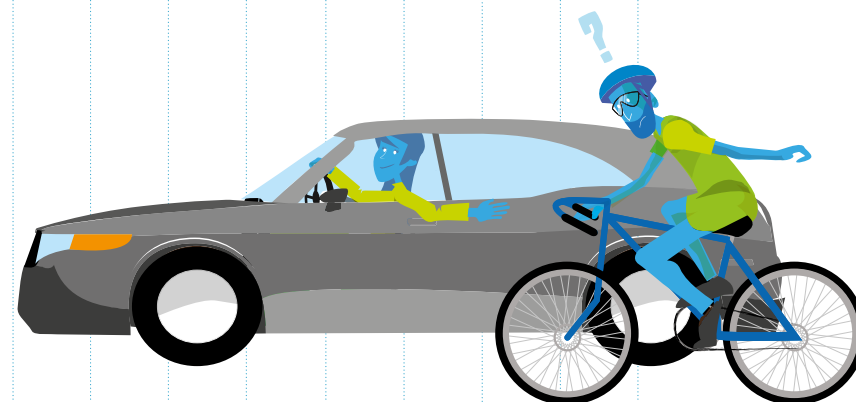
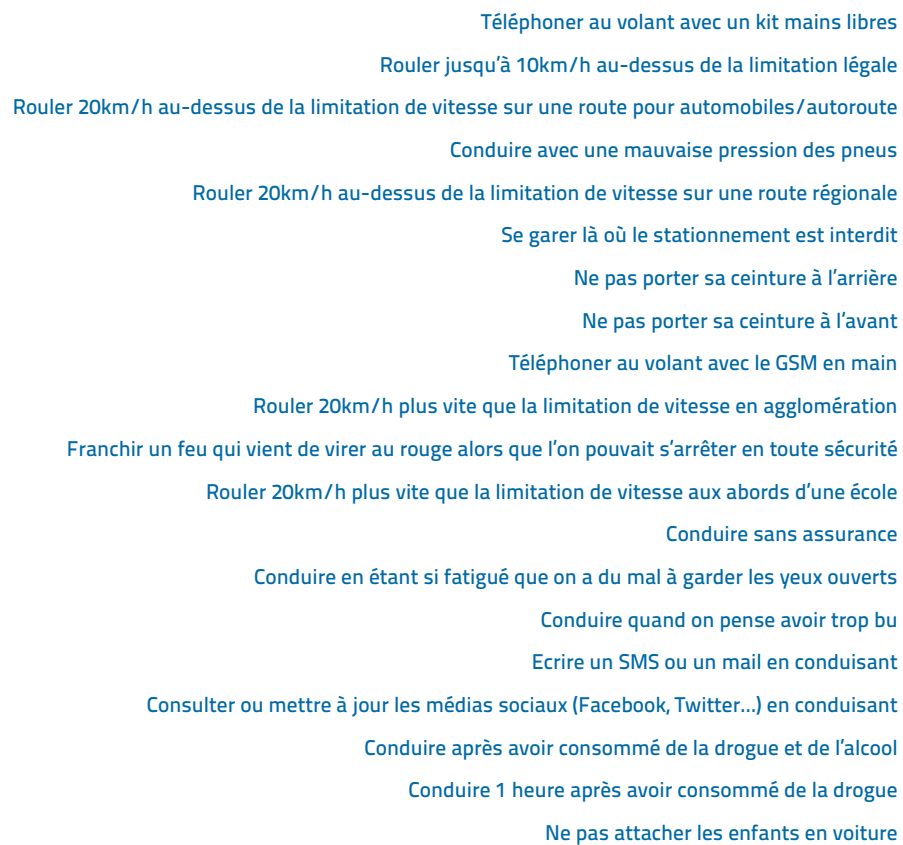
Dans l'enquête de 2016, nous nous sommes également penchés sur l'acceptabilité personnelle et sociale d'une série de comportements à risque. D'après les résultats, moins de 10% de la population trouvent la plupart de ces comportements risqués acceptables. Pour la majorité d'entre eux, le pourcentage se situe même aux alentours de 2%. De manière générale, ceci semble confirmer que l'utilisateur de la route est convaincu du risque et de l'inacceptabilité d'un comportement asocial et dangereux dans la circulation.

Même pour les comportements à risque souvent constatés comme le fait de téléphoner au volant avec le GSM en main ou la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, le pourcentage de personnes interrogées trouvant ces attitudes acceptables se situe en dessous des 5%.

En d'autres termes, ces résultats confirment un important constat établi lors des précédentes éditions : même si le Belge est convaincu de la dangerosité de son comportement sur la route, il éprouve toujours des difficultés à respecter systématiquement les règles.

Le fait de dépasser les limitations de vitesse hors agglomération et sur autoroute constitue néanmoins une exception remarquable par rapport à l'acceptabilité générale faible des comportements à risque. 22% trouvent en effet qu'il est acceptable de rouler 20km/h trop vite sur autoroute.

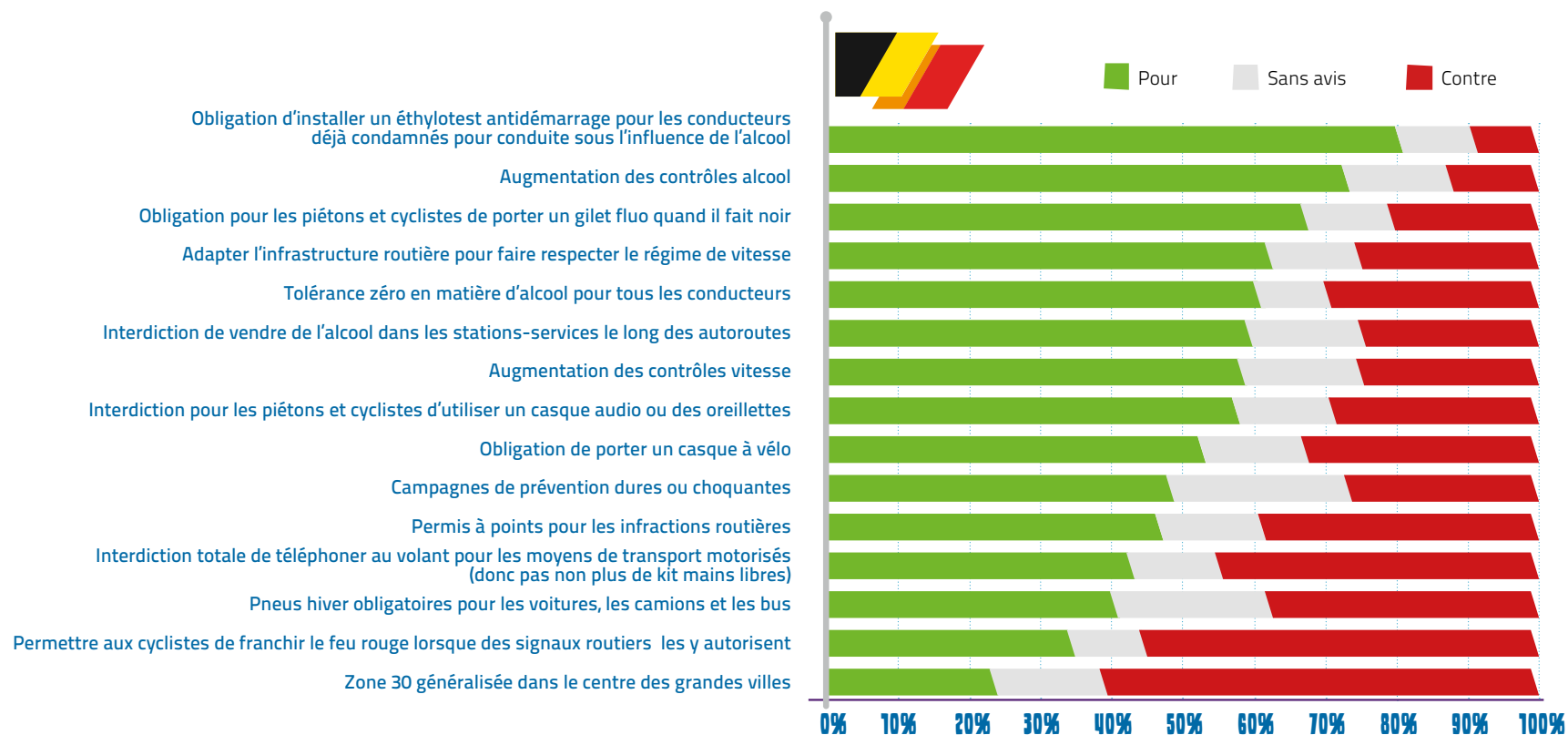
POURCENTAGE DE PERSONNES INTERROGÉES QUI TROUVENT LE COMPORTEMENT (PLUTÔT) ACCEPTABLE



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

QUELLE EST L'ADHÉSION SOCIALE EN FAVEUR DE MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Nous avons aussi vérifié si le Belge soutenait de nouvelles mesures en matière de circulation. Certains résultats présentent une image fort polarisée. C'est pourquoi le graphique ci-dessous présente chaque fois le pourcentage de voix « pour », le pourcentage de voix « contre » et le pourcentage d'abstentions.





Les résultats de cette année confirment la large adhésion sociale de ces dernières années en faveur :

- d'une obligation d'installer un éthylotest antidémarrage pour les récidivistes ;
- d'une intensification des contrôles alcool ;
- de l'obligation de porter un gilet fluo pour les piétons et cyclistes.

Tout comme les années précédentes, les citoyens s'opposent encore vivement :

- au fait de permettre aux cyclistes de franchir le feu rouge lorsque des signaux routiers les y autorisent ;
- à une zone 30 généralisée dans le centre des grandes villes.

Le permis à points continue de diviser l'opinion. Alors qu'une majorité de personnes interrogées se montraient favorables à son instauration au cours de la période 2012-2014, ce pourcentage a chuté sous les 50 % en 2016 (48%). A souligner la proportion élevée d'opposants au permis à points qui atteint 38% cette année.

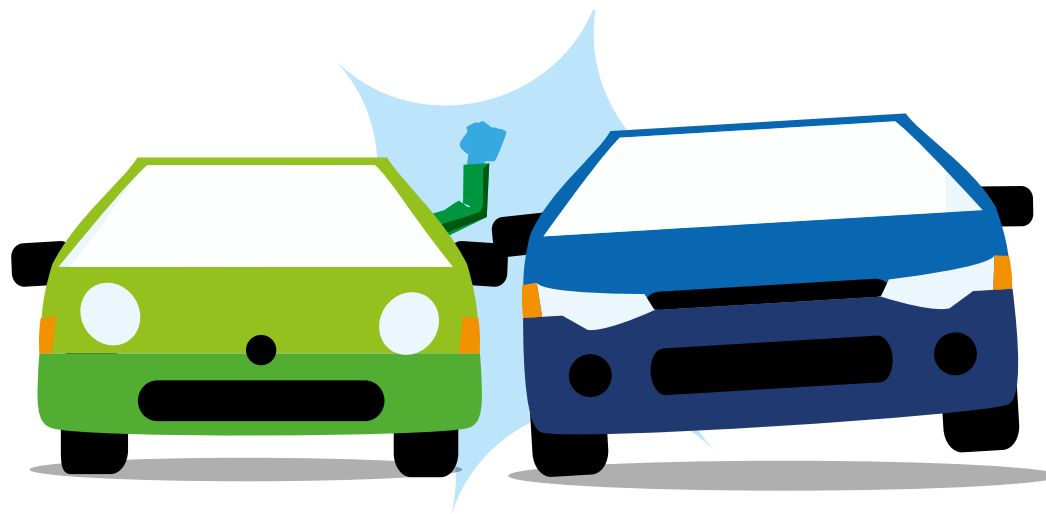
Il existe d'importantes différences entre les Régions :

Permis à points :

- 55% pour en Flandre, 49% pour à Bruxelles, 31% pour en Wallonie
- 34% contre à Bruxelles, 32% contre en Flandre, 51% contre en Wallonie

Obligation de porter un casque à vélo :

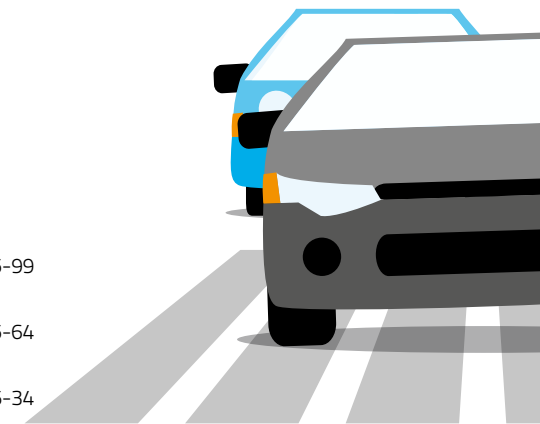
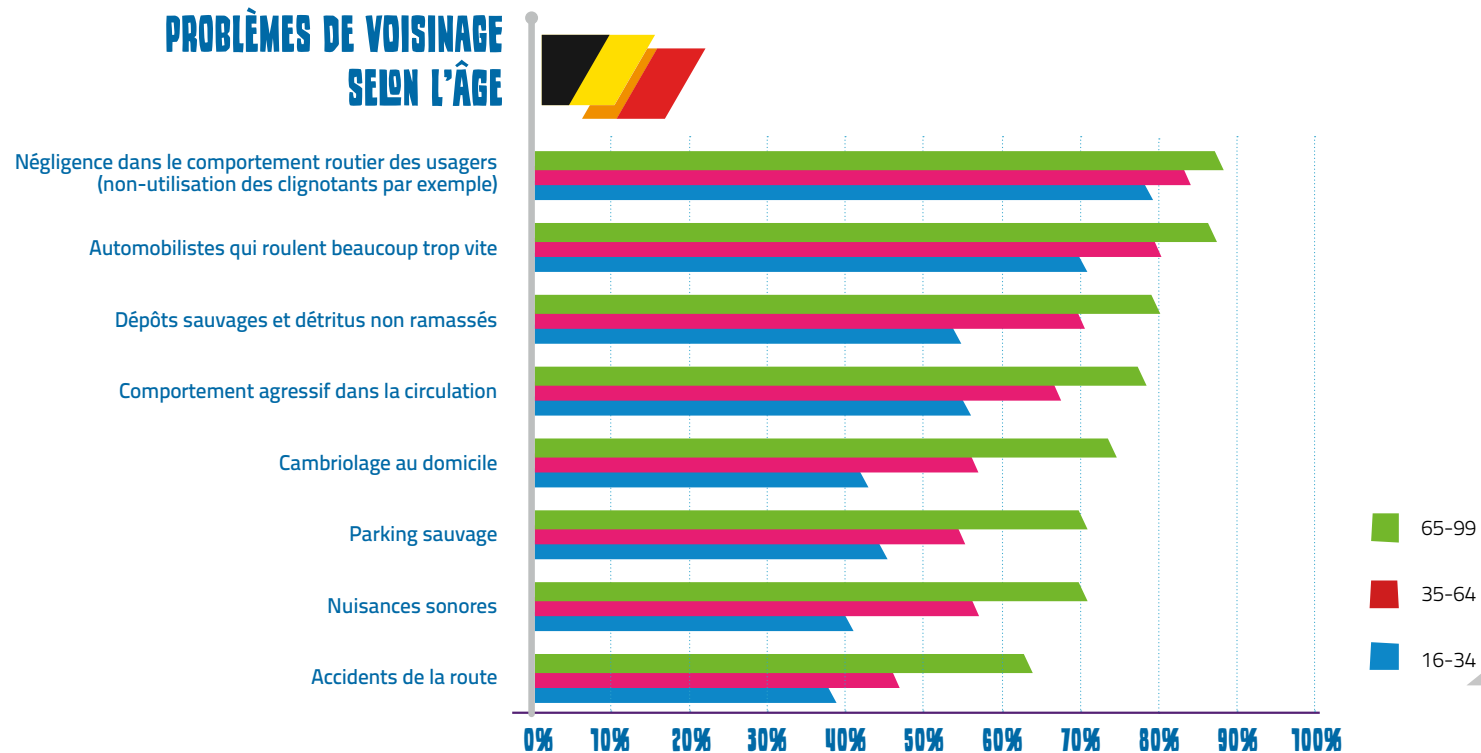
- 72% pour en Wallonie contre seulement 42% en Flandre



SÉCURITÉ

PLUS IL EST ÂGÉ, PLUS LE BELGE SE DIT CONFRONTÉ À DES PROBLÈMES DE VOISINAGE

Cette année, nous nous sommes inspirés du moniteur de sécurité de la police fédérale et avons non seulement demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure certains comportements asociaux dans la circulation étaient problématiques dans leur quartier (négligence dans le comportement routier, vitesse inadaptée, non-respect des distances de sécurité, etc.) mais les avons aussi interrogé sur les cambriolages au domicile, les nuisances sonores, le parking sauvage et les dépôts sauvages.



Les résultats laissent clairement apparaître que les Belges sont le plus souvent incommodés par un comportement asocial dans la circulation, surtout les automobilistes :

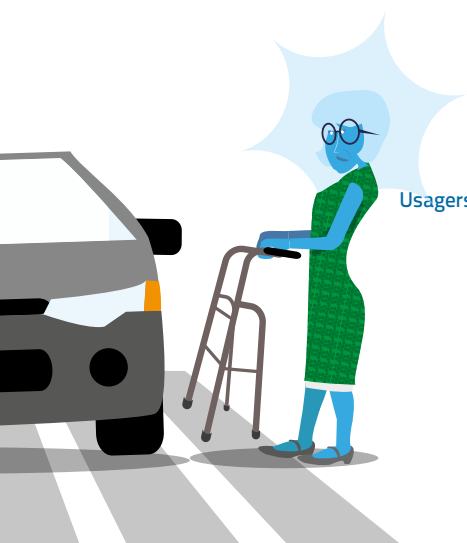
- qui adoptent un comportement négligent au volant (82%)
- occupés à faire autre chose (79%)
- qui roulent beaucoup trop vite (79%)

Ces chiffres sont nettement plus élevés que le pourcentage de personnes interrogées affirmant être confrontées à des cambriolages au domicile (56%) ou à des nuisances sonores (54%) dans leur quartier.

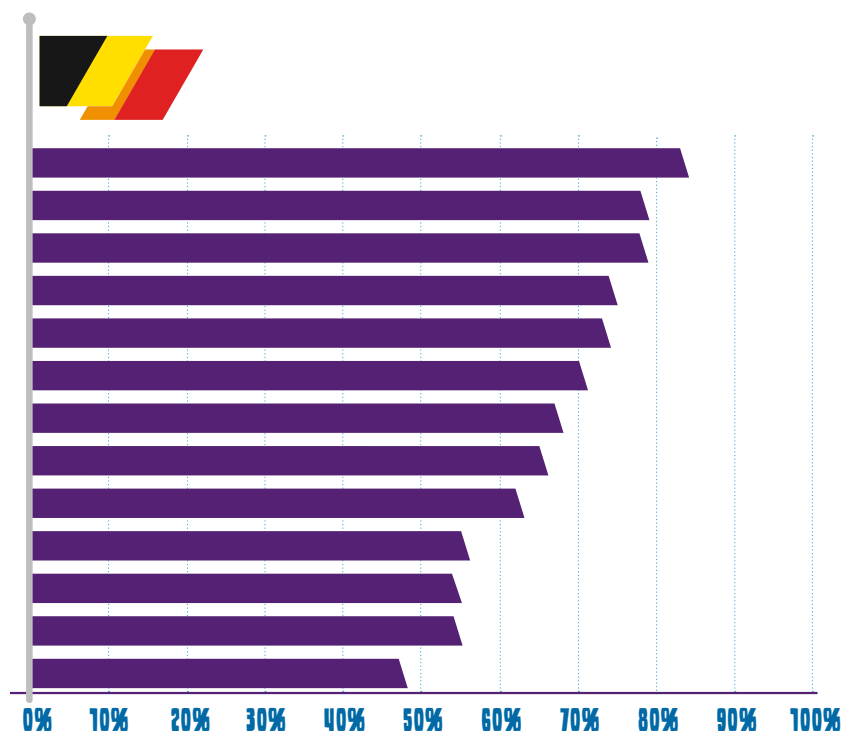
48% des personnes interrogées indiquent que les accidents de la route sont problématiques dans leur quartier. Il s'agit là de la forme de nuisance sociale la moins citée.

Une analyse complémentaire du sentiment d'insécurité au niveau du quartier en fonction du sexe, de l'âge et de la Région démontre que toutes les formes de nuisance sociale (tant les nuisances dans la circulation que les autres types de nuisances) sont quasiment 10% fois plus présentes à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie. L'âge a un effet systématique sur l'estimation du problème : plus les personnes interrogées sont âgées, plus ces nuisances constituent un problème dans leur quartier.

POURCENTAGE D'USAGERS POUR QUI LES COMPORTEMENTS SUIVANTS POSENT PLUTÔT OU TOUT À FAIT PROBLÈME



- Négligence dans le comportement routier des usagers (non-utilisation des clignotants par exemple)
- Automobilistes occupés à autre chose (téléphoner, régler la radio)
- Automobilistes qui roulent beaucoup trop vite
- Vitesse inadaptée dans la circulation
- Usagers qui ne tiennent pas du tout compte des autres (ex.: bloquer la sortie, ne pas s'arrêter à hauteur d'un passage pour piétons)
- Automobilistes qui ne respectent pas les distances de sécurité
- Dépôts sauvages et débris non ramassés
- Comportement agressif dans la circulation
- Automobilistes qui commettent des infractions dangereuses (ex: dépassement par la droite)
- Cambriolage au domicile
- Nuisances sonores
- Parking sauvage
- Accidents de la route

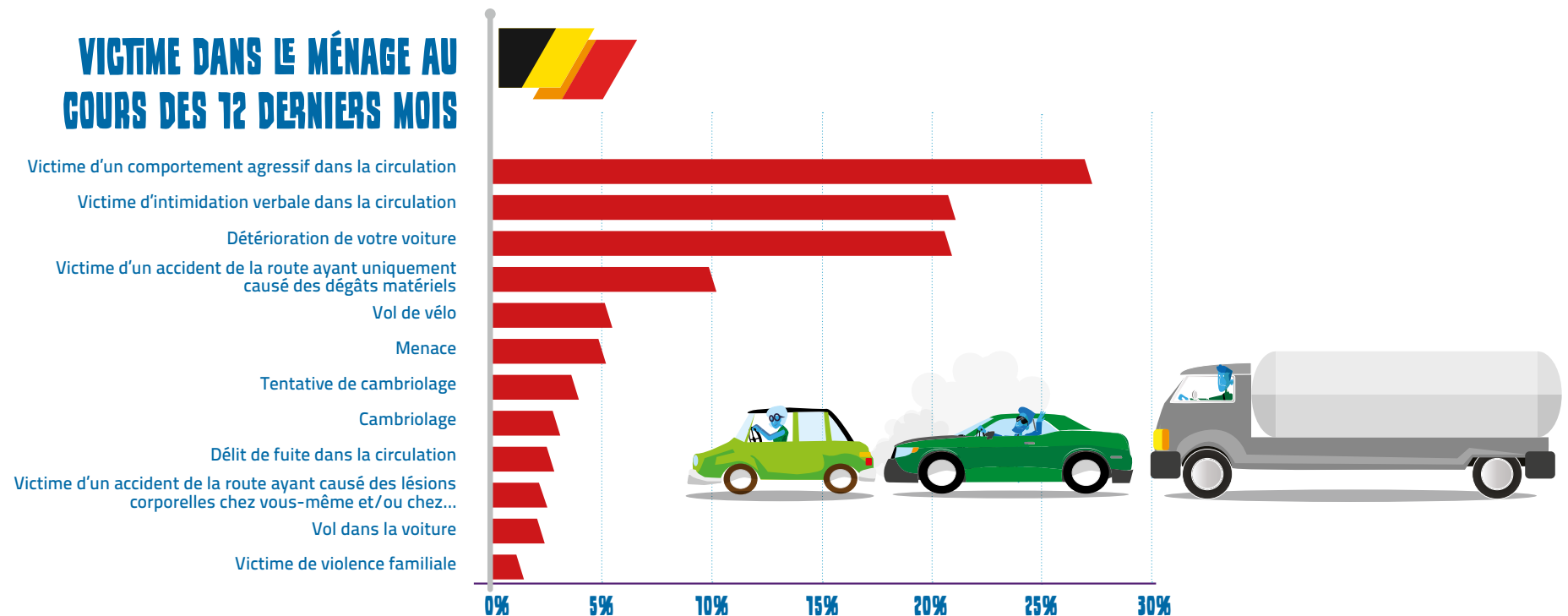


A QUELLE FRÉQUENCE SOMMES-NOUS VICTIMES ?

AU COURS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE, 4% DES BELGES ONT ÉTÉ VICTIMES D'UNE TENTATIVE DE CAMBRIOLAGE À LEUR DOMICILE

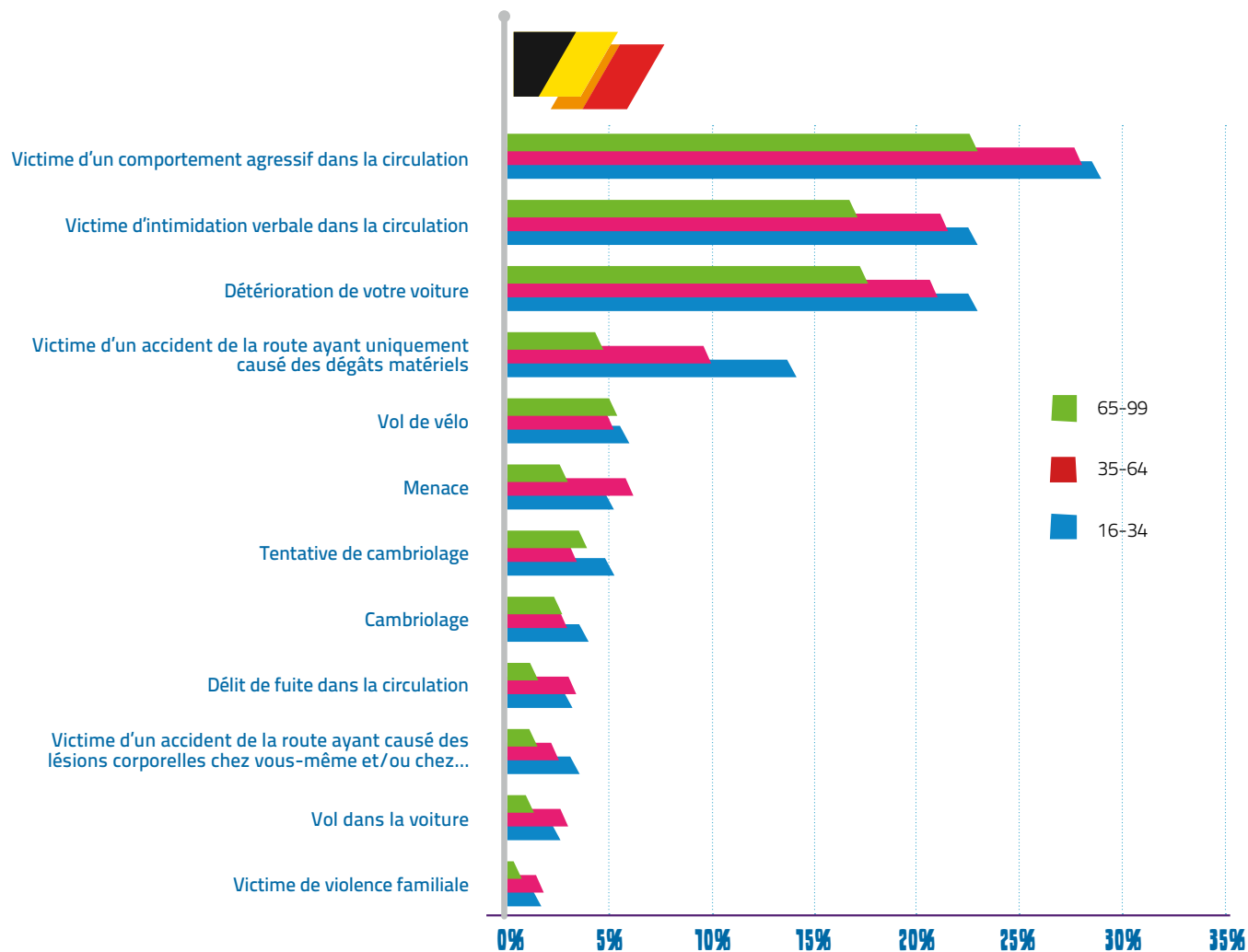
Le moniteur de sécurité de la police avait pour principal objectif d'étudier la fréquence à laquelle les citoyens étaient victimes de différentes formes de criminalité et de nuisances. Ces chiffres viennent compléter les statistiques concernant les faits déclarés à la police. En comparant la fréquence à laquelle le Belge se dit être victime de comportements dangereux sur la route avec la fréquence d'autres formes de criminalité,

nous tentons de mettre l'insécurité routière davantage en perspective. La gravité des différents faits examinés n'est pas comparable. Par exemple, l'intimidation verbale est d'un autre ordre qu'un cambriolage ou un vol. En comparant la fréquence relative d'actes divers dont les Belges ont été victimes, il est possible de savoir à quelles formes de nuisances ils ont été le plus confrontés.



Pour toute une série de faits, les personnes interrogées devaient indiquer si quelqu'un dans leur ménage en avait été victime au cours des 12 derniers mois. Les résultats généraux montrent que plusieurs formes radicales de criminalité présentent des pourcentages relativement élevés.

La voiture a été dégradée dans 21% des cas, une tentative de cambriolage a été effectuée dans 4% et un cambriolage a été effectivement perpétré dans 3% des familles interrogées.



27% des personnes interrogées déclarent avoir été victimes d'un comportement agressif dans la circulation et 21% d'intimidation verbale. L'année dernière, 3% des personnes interrogées ont été victimes d'un délit de fuite et un vélo a été volé dans 6% des familles.

Nous observons quelques différences d'une Région à une autre. En Flandre, seuls 15% des membres du ménage de la personne interrogée ont été confrontés à un comportement agressif sur la route et à de l'intimidation verbale dans la circulation. A Bruxelles (33%) et en Wallonie (45%), les chiffres sont beaucoup plus élevés.

Lorsque nous analysons l'âge des victimes, il est frappant de constater que plus le Belge est âgé, moins il est confronté à un comportement agressif dans le trafic et à de l'intimidation verbale. Ce n'est peut-être pas inquiétant en soi mais c'est bien en contradiction avec le fait que les personnes plus âgées considèrent l'insécurité routière davantage comme un problème. La perception subjective de l'insécurité n'est donc pas uniquement déterminée par la fréquence à laquelle le Belge est effectivement confronté à certaines formes d'insécurité. Il existe aussi d'autres facteurs jouant un rôle à cet égard.

CONCLUSION





Cette cinquième édition de l'enquête nationale d'INSécurité routière poursuivait un double objectif : d'une part, dresser le bilan de 5 années d'analyse du sentiment d'insécurité routière de l'utilisateur belge ; d'autre part, comparer le sentiment d'insécurité routière avec d'autres sentiments d'insécurité et d'autres formes d'infractions et de criminalité.

Il apparaît que les citoyens belges se soucient le plus souvent des formes de nuisance dans le trafic survenant dans leur quartier. Le top trois est constitué de 3 comportements discourtois et dangereux : la négligence dans le comportement des usagers, la distraction dans la circulation et les excès de vitesse. Plus de 75% des Belges indiquent que ce type de problème se présente dans leur quartier. D'autres formes de criminalité, objectivement moins fréquentes, telles que les cambriolages au domicile ou les nuisances sonores sont nettement moins avancées par les Belges (55%) comme étant des sources de problèmes.

Les résultats de l'enquête montrent que les personnes interrogées adoptent des attitudes à risque sur la route alors que dans le même temps, elles les pointent du doigt. Il existe une adhésion sociale en faveur de mesures strictes comme l'installation obligatoire d'un alcolock pour les récidivistes et une intensification des contrôles alcool.

Néanmoins, cette adhésion sociale est moins prononcée pour les comportements à risque davantage acceptés tels que la vitesse excessive. Ainsi, 58% des personnes interrogées sont pour plus de contrôles vitesse mais 25% y sont opposées. 80% des Belges affirment que les excès de vitesse constituent un problème dans leur quartier. Ces chiffres peuvent donc constituer le point de départ dans la lutte rigoureuse contre la vitesse excessive.

