

1 Belge sur 6 utilise un vélo électrique

Cette année, la 8^e édition de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière s'est focalisée sur le vélo

Le vélo électrique est en progression constante dans notre pays : de 10% d'utilisateurs en 2018, on est passé à 13% en 2019 et 16% cette année. Le nombre de cyclistes en général est également en augmentation à Bruxelles et en Flandre... mais pas en Wallonie où ils se sentent davantage en insécurité. La 8^e édition de l'Enquête Nationale d'Insécurité Routière de l'institut Vias s'est également penchée sur les comportements à risque : la proportion de conducteurs qui commettent des excès de vitesse a encore augmenté, surtout hors agglomération.

Pour la 8^e année consécutive, l'institut Vias a réalisé une grande enquête sur le comportement des Belges en matière de déplacements, leur sentiment d'insécurité dans la circulation et leur adhésion à certaines mesures de sécurité routière.

1) Comportements en matière de déplacements

Les transports en commun boudés en Wallonie

L'année dernière, 83% des Belges se sont déplacés au volant d'une voiture. Elle reste le mode de transport le plus apprécié du pays dans les 3 Régions, même si à Bruxelles, une proportion égale d'habitants a utilisé les transports en commun (64%). En Wallonie, par contre, seule 1 personne sur 3 (34%) les a empruntés au cours de l'année écoulée.

1 Belge sur 6 utilise un vélo électrique

Le vélo gagne en popularité au niveau national. Un peu plus de la moitié des Belges (51%) ont enfourché leur bicyclette l'année passée. Ils étaient 47% lors de l'édition précédente. Pourtant, si le pourcentage de cyclistes continue d'augmenter en Flandre (de 63 à 69%) et à Bruxelles (de 28 à 30%), il n'a pas progressé en Wallonie (de 25 à 24%).

Lors de la précédente édition, 13% des personnes interrogées avaient indiqué avoir utilisé un vélo électrique, cette année ils sont 16%, soit 1 Belge sur 6. Notons que les cyclistes jouissant d'une assistance au pédalage roulent en moyenne plus vite que les cyclistes ordinaires mais ils dépassent rarement la vitesse de 24 km/h. Bref, la différence n'est pas si importante que ça. Seuls 7% d'entre eux atteignent 25 km/h ou plus.

Succès des trottinettes électriques à Bruxelles

A Bruxelles, le pourcentage d'utilisateurs d'engins de déplacement a doublé par rapport à l'année d'avant (de 6 à 12 %). Une partie de ces utilisateurs les a choisis au détriment des transports en commun dont la part a baissé à Bruxelles de 72 à 64%.

2) Sentiment d'insécurité

De manière générale, les motards et les cyclistes se sentent le plus en insécurité sur les routes belges. Les deux-roues wallons se sentent nettement moins en sécurité que leurs homologues flamands, certainement en raison du manque d'infrastructure pour l'instant en Wallonie. A Bruxelles, en revanche, le sentiment d'insécurité des cyclistes est en régression par rapport à l'an dernier.

3) Comportements à risque

La vitesse, problème majeur sur la route

L'Enquête Nationale d'Insécurité Routière s'est également penchée sur le comportement dangereux des usagers de la route. Et le problème majeur reste la vitesse. Le pourcentage de conducteurs indiquant dépasser chaque mois les limitations a augmenté, surtout hors agglomération: de 27 à 32% sur autoroute et de 31 à 36% hors agglomération. La multiplication des radars tronçons annoncée cette année devrait contribuer à changer les comportements en la matière.

La moitié des cyclistes roulent sous l'effet de l'alcool

Les cyclistes aussi ont été sondés à propos de leurs comportements à risque. La moitié d'entre eux indiquent rouler à vélo sous l'emprise de l'alcool, mais ce phénomène touche principalement la Flandre. Les Flamands (57%) sont nettement plus nombreux que les Wallons (23%) à monter sur leur vélo après avoir bu. Selon les chiffres officiels d'accidents, 54% des cyclistes contrôlés impliqués dans un accident étaient sous influence au cours des nuits de week-end.

4 cyclistes sur 10 à contresens sur la piste cyclable

43% des cyclistes indiquent emprunter la piste cyclable à contresens quand c'est interdit. Le risque d'avoir un accident avec un véhicule motorisé s'en trouve accru car le conducteur de celui-ci ne s'attend pas à voir surgir un cycliste à contresens. C'est par ailleurs à Bruxelles que l'on déplore le pourcentage le plus élevé (43%) de cyclistes qui brûlent le feu rouge quand c'est interdit. Cela est probablement dû au fait que franchir un feu rouge est autorisé à certains endroits quand un signal routier le spécifie. Certains cyclistes pensent donc que cette règle s'applique à tous les feux.

4) Adhésion sociale à certaines mesures

Un gros travail d'information nécessaire pour la zone 30

Les 3 mesures qui font l'objet de l'adhésion sociale la plus forte de la part de la population sont, dans l'ordre, l'obligation du port du casque pour les jeunes cyclistes (85% de pour), l'augmentation du nombre de contrôles concernant l'usage du GSM au volant (83% de pour) et la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs novices (83% de pour).

D'autres mesures font face à plus de réticence. C'est actuellement le cas de la zone 30 généralisée dans le centre des villes. En Flandre, 39% sont pour ; à Bruxelles, ils sont 30% et en Wallonie seulement 22%. Partout, plus de la moitié des citoyens y est opposée. L'instauration de zones 30 dans le centre des villes est une mesure logique et inéluctable et il est dès lors essentiel d'expliquer quels en sont les avantages afin d'accroître l'adhésion sociale. Ainsi, le risque de décès d'un piéton heurté par un véhicule à 30 km/h est 2 à 3 fois moins élevé que si le véhicule roule à 50 km/h. Le fait de passer à 30 km/h réduit aussi l'intensité sonore de 3 à 4 décibels, soit comme si on réduisait de moitié le volume de trafic sur une route.

Conclusion

L'Enquête Nationale d'Insécurité Routière de cette année nous apprend que le vélo électrique est en plein essor. Le nombre de cyclistes en général est également en augmentation à Bruxelles et en Flandre mais pas en Wallonie où ils se sentent davantage en insécurité. En matière de comportements à risque, le problème majeur reste la vitesse. Le pourcentage de conducteurs indiquant dépasser chaque mois les limitations de vitesse a augmenté, surtout hors agglomération. Enfin, un gros travail d'information et de sensibilisation reste indispensable pour convaincre les plus réticents du bien-fondé de la zone 30.

Personne de contact:

Benoit Godart, porte-parole institut Vias: 02/244.15.34 ou 0476/24.67.20



Vias Institute
Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42
info@vias.be - www.vias.be - BE 0432.570.411