

En sécurité chez soi, vulnérable dans la circulation

Baromètre de Quartier T3 2025

Après la première édition du Baromètre de Quartier, qui mettait l'accent sur le rôle de l'espace public dans le sentiment d'appartenance (se sentir chez soi) et la cohésion sociale dans son propre quartier, nous plongeons dans cette deuxième édition plus profondément dans la sécurité routière de nos quartiers. Nous examinons maintenant comment la sécurité routière joue un rôle dans notre bien-être général et quel rôle joue l'échelle de notre commune à cet égard.

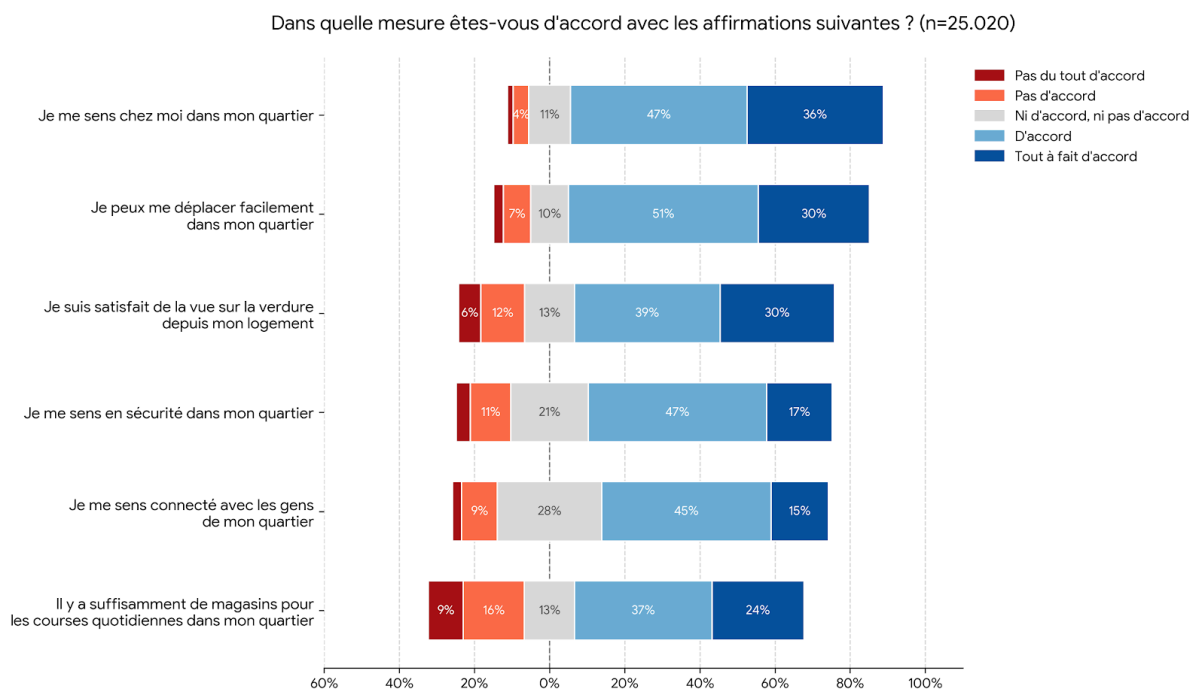
Les résultats de cette enquête (T3 2025) confirment que la perception générale du quartier est positive, mais mettent en même temps à jour des lignes de fracture complexes. En particulier, l'interaction entre la taille de la commune et le sentiment de sécurité sur la route montre des modèles frappants.

Sur la base des chiffres de plus de 25 000 participants et des plus de 22 000 suggestions que les participants à cette 2e enquête du baromètre de quartier ont partagées avec nous, nous voulons à nouveau inspirer les administrations locales et les décideurs politiques et leur offrir des outils ciblés pour accroître la sécurité routière dans nos quartiers.

Image globale : Quels sont les scores de nos quartiers ?

La perception générale du quartier est globalement positive et s'inscrit dans la lignée de l'enquête précédente. Les gens se sentent chez eux dans leur quartier (83 %), peuvent se déplacer facilement dans le quartier (79 %) et sont généralement satisfaits de la vue sur la verdure depuis leur logement (70 %). En outre, environ 64 % se sentent en sécurité et 60 % se sentent connectés avec les gens de leur quartier.

59 % sont satisfaits de l'offre de magasins pour les courses quotidiennes. Ce niveau d'équipement obtient non seulement le score le plus bas, mais nous voyons aussi ici le plus grand écart-type dans les réponses, ce qui indique qu'il y a de fortes différences dans la manière dont ce niveau d'équipement est vécu.



Le haut plateau villageois, la vallée intermédiaire et le rétablissement urbain

Les analyses (ANOVA) montrent que la taille de la population de la commune est un facteur statistiquement significatif pour les six variables étudiées. La nature et la force de ces effets divergent cependant fortement et montrent deux modèles différents.

D'une part, il y a un compromis (« trade-off ») linéaire clair visible pour les caractéristiques physiques. Le « niveau d'équipement » montre un lien positif très fort ($F=76,78$) avec la taille de la population, les plus grandes villes (« plus de 100 000 habitants ») obtenant un score significativement le plus élevé. Diamétralement opposé à cela se trouve la « vue sur la verdure » ($F=66,05$), qui montre un lien négatif tout aussi fort, les plus grandes villes constituant le point bas absolu.

D'autre part, les trois variables « sociales », sentiment d'appartenance ($F=19,54$), connexion ($F=23,47$) et sécurité ($F=46,35$), montrent un modèle non linéaire cohérent et complexe. Pour les trois s'applique :

1. Les scores sont les plus élevés sur un « haut plateau » dans les communes de moins de 30 000 habitants.
2. Les scores atteignent un point bas absolu significatif dans la catégorie « 50 000 à 100 000 habitants ».
3. Un « rétablissement urbain » significatif se produit dans la catégorie « plus de 100 000 habitants », où les scores sont significativement plus élevés que dans le « point bas ».

La variable « mobilité », ou la mesure dans laquelle les habitants ont le sentiment de pouvoir se déplacer facilement ($F=5,83$), a montré l'effet le plus faible, mais a confirmé ce modèle :

le seul point significativement plus bas était également la catégorie « 50 000 à 100 000 habitants ».

En résumé, cette analyse identifie les communes ayant un nombre d'habitants entre 50 000 et 100 000 habitants comme une « vallée intermédiaire » qui obtient systématiquement les scores les plus bas en matière de cohésion sociale et de mobilité, sans trop profiter de l'offre d'équipements plus large des plus grandes villes.

Qu'est-ce qui fait que nous nous sentons chez nous ?

Pour décortiquer les moteurs sous-jacents du « sentiment d'appartenance », trois modèles multiniveaux distincts (MLM) ont été analysés, avec respectivement « Sentiment d'appartenance », « Connexion » et « Sécurité » comme variables dépendantes.

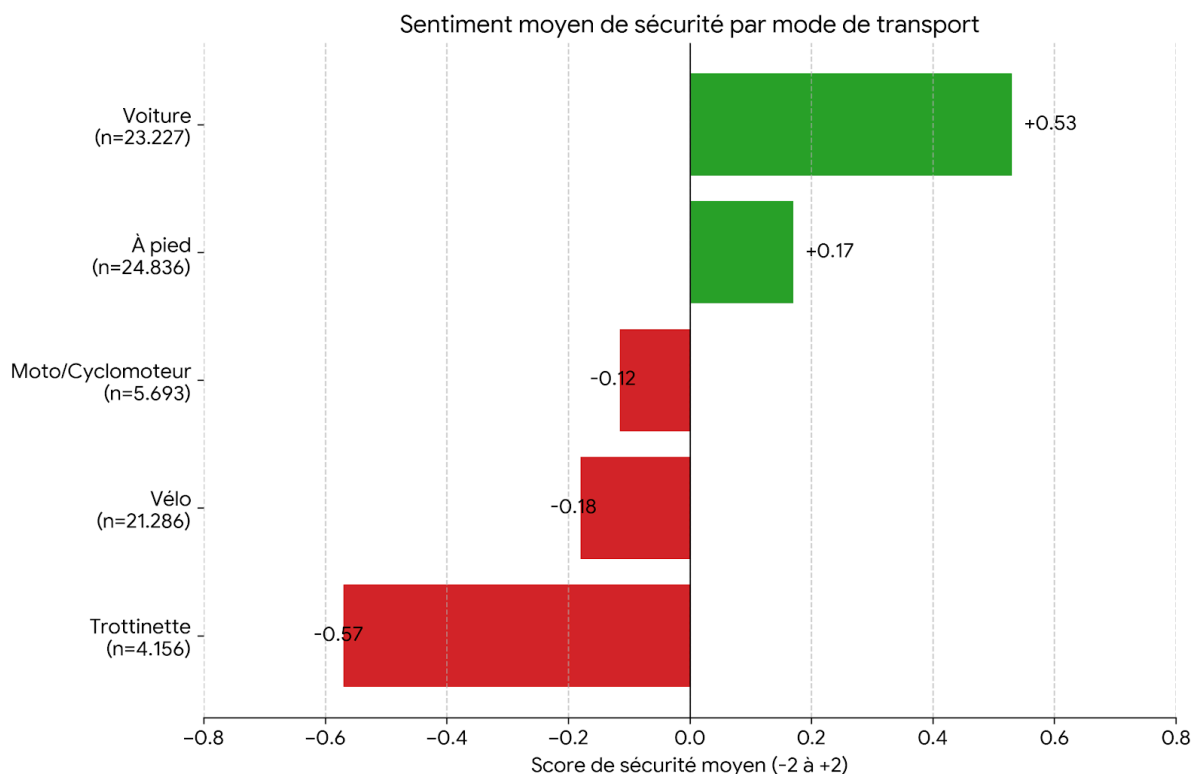
Les résultats montrent une structure hiérarchique claire. Le modèle primaire pour le Sentiment d'appartenance démontre que ce concept est expliqué presque exclusivement par des facteurs sociaux et perceptuels, notamment la « Connexion » ($\beta = 0.381$) et la « Sécurité » ($\beta = 0.311$). Il est frappant que la variable « dure » « Équipements » ($\beta = 0.013$) n'a aucun impact pertinent sur le sentiment d'appartenance de quelqu'un.

Les analyses des deux prédicteurs les plus importants révèlent le reste de la chaîne. La Connexion est le plus fortement prédite par la « Sécurité » ($\beta = 0.225$), ce qui suggère que le sentiment de sécurité est une condition cruciale pour la cohésion sociale. Dans ce modèle, la taille de la population de la commune perd d'ailleurs son pouvoir prédictif direct ($p=0.154$).

Le modèle pour la Sécurité montre en revanche que ce sentiment est déterminé principalement par l'environnement physique : « Se déplacer facilement » (Mobilité) ($\beta = 0.287$) et « Vue sur la verdure » ($\beta = 0.228$) sont les prédicteurs les plus forts. Dans ce modèle, la taille de la population a conservé un effet négatif direct significatif ($\beta = -0.036$).

Sécurité routière

Dans ce baromètre de quartier, nous zoomons également plus profondément sur la sécurité routière vécue dans le quartier. Il est ici très clair que la voiture est vécue, avec une large marge et une grande unanimité, comme le moyen de transport le plus sûr. En outre, on se sent aussi encore assez en sécurité lorsqu'on se déplace à pied dans son propre quartier.



Lorsque nous plaçons les réponses sur une échelle de -2 à +2, nous voyons que seuls la voiture (Moy. = 0.529) et à pied (Moy. = 0.169) sont jugés positifs (sûrs). Les trois autres modes sont vécus comme peu sûrs. Le vélomoteur/cyclo (Moy. = -0.115) et le vélo (Moy. = -0.184) obtiennent déjà un score négatif, mais la trottinette (Moy. = -0.569) est la lanterne rouge incontestée. Celle-ci est vécue comme de loin la plus dangereuse, avec un score moyen trois fois inférieur à celui du vélo.

Il convient également de noter que les échantillons pour les cyclomoteurs (N=4 941) et les utilisateurs de trottinettes (N=3 325) sont considérablement plus petits que pour les moyens de transport traditionnels.

Différences géographiques et socio-démographiques

Les analyses de la sécurité routière vécue, subdivisées selon la taille de la population, l'âge et le sexe, révèlent trois modèles cohérents et significatifs.

Premièrement, le sexe est un facteur stable : les femmes rapportent systématiquement un sentiment de sécurité significativement plus bas que les hommes, un effet visible pour tous les moyens de transport analysés.

Deuxièmement, l'influence de la taille de la population est complexe et non linéaire. Pour la plupart des moyens de transport motorisés et non motorisés (voiture, vélomoteur/vélo), un modèle « vallée et rétablissement » est observé. La catégorie « 50 000-100 000 habitants » constitue le point bas statistique pour la sécurité vécue. Les très grandes villes (« >100 000 habitants ») montrent en revanche un « rétablissement urbain » significatif, où la sécurité vécue est significativement plus élevée que dans la vallée « 50k-100k ». Les piétons

constituent une exception à ce modèle « vallée et rétablissement » : ils se sentent justement le plus en sécurité dans les plus grandes villes.

Troisièmement, l'âge est un prédicteur très fort, mais l'effet dépend du moyen de transport. Il y a une « baisse de mi-vie » (« mid-life dip ») claire visible, où les groupes d'âge 35-54 ans rapportent le sentiment de sécurité le plus bas (avec le point bas pour les cyclistes chez les 35-44 ans). Très frappant, et contre-intuitif, est l'effet opposé chez les personnes âgées : le groupe 75+ rapporte le sentiment de sécurité le plus élevé tant pour les piétons, les automobilistes que (le plus remarquable) les cyclistes.

De meilleurs quartiers : du diagnostic au remède

Une analyse globale des données qualitatives à travers les six différentes catégories de population révèle un modèle clair de constantes universelles aussi bien que de décalages spécifiques au contexte.

Quelle que soit l'échelle de la commune, la maîtrise du trafic motorisé reste la condition de base absolue pour un sentiment de sécurité. Dans chaque catégorie analysée, des villages ruraux aux grandes villes, « vitesse et infrastructure » constitue un thème dominant. Le citoyen vit la vitesse excessive systématiquement comme la menace primaire, le sentiment d'insécurité subjectif tant des cyclistes que des piétons étant beaucoup plus fortement associé au comportement des automobilistes qu'à l'état physique de la piste cyclable ou du trottoir lui-même.

Pourtant, le degré d'urbanisation dicte un changement fondamental dans la nature des solutions que le citoyen désire. Nous voyons une transition claire d'une lutte pour le « confort de base » dans les plus petites communes vers une lutte pour l'« espace » dans les grandes villes.

- Dans les communes rurales (<20 000 habitants), la critique se concentre sur des défauts élémentaires comme un mauvais éclairage, des nids-de-poule dans la chaussée et l'absence de trottoirs sûrs le long des routes régionales.
- À mesure que la population augmente, cette demande cède la place à un appel pour des infrastructures cyclables de haute qualité. Il est question d'un lien quasi linéaire : plus la commune est grande, plus le vélo figure de manière prééminente à l'agenda.
- Dans les plus grandes villes (>100 000 habitants), cela atteint un point de basculement où la demande d'infrastructures cyclables (40-45 %) égale ou dépasse même l'inquiétude concernant la vitesse. Ici, le « transfert modal » dans les esprits des répondants est déjà accompli et la politique est jugée sur la mesure dans laquelle elle réussit à démêler l'espace public limité et à rendre physiquement impossibles les conflits entre cyclistes, piétons et voitures.

En résumé, les données montrent que bien que le diagnostic (insécurité due à la vitesse) soit universel, le remède doit être lié au contexte : de l'aménagement d'infrastructures de base dans les villages, en passant par la connexion de réseaux cyclables dans les banlieues, jusqu'à la séparation radicale des flux de trafic dans le contexte métropolitain.

Conclusion

Le deuxième Baromètre de Quartier confirme que construire un quartier agréable à vivre commence par la base. Les modèles statistiques nous montrent le schéma suivant : celui qui ne se sent pas en sécurité ou n'a pas de vue sur la verdure se sentira plus difficilement connecté avec ses voisins. Et sans cette connexion, développer un fort sentiment d'appartenance est beaucoup plus difficile.

Pour les décideurs politiques, le défi réside dans le sur-mesure. Alors que les grandes villes profitent d'un certain « rétablissement urbain » et que les petits villages s'appuient sur leur cohésion sociale, les communes moyennes (50 000-100 000 habitants) tombent trop souvent entre deux chaises. Elles obtiennent les scores les plus bas tant sur les indicateurs sociaux que de mobilité.

La mission est claire : dans les villages, la sécurité routière signifie l'aménagement de trottoirs et d'éclairage ; dans les communes moyennes, cela demande la séparation physique des flux de trafic ; et dans les grandes villes, cela exige une approche qui sait gérer les différents flux de trafic et modes de transport qui se frayent un chemin en même temps à travers un espace public partagé mais limité.

Méthodologie

Procédure :

Le Baromètre de Quartier est une enquête trimestrielle soumise aux utilisateurs du réseau social de quartier Hoplr. Pour cette deuxième édition, 516 963 utilisateurs, âgés de plus de 13 ans, de 1 162 quartiers dans 186 villes et communes belges ont été invités à participer.

Le questionnaire de base a été légèrement modifié et se compose désormais de six affirmations qui reviendront à chaque fois et seront évaluées sur une échelle de cinq points (pas du tout d'accord - tout à fait d'accord). La première affirmation est « Je me sens chez moi dans mon quartier » et constitue le point de départ pour mesurer le bien-être dans le quartier. La question originale sur la mobilité a été scindée pour faire une distinction plus claire entre la facilité de déplacement et le sentiment de sécurité.

Avec les cinq affirmations suivantes, nous sondons comment les relations sociales, l'accessibilité, la sécurité, les équipements et les qualités spatiales d'un quartier sont vécus :

- Je me sens connecté avec les gens de mon quartier.
- Je peux me déplacer facilement dans mon quartier.
- Je me sens en sécurité dans mon quartier.
- Il y a suffisamment de magasins pour les courses quotidiennes (boulangier, boucher, banque, ...) dans mon quartier.
- Je suis satisfait de la vue sur la verdure depuis mon logement.

Ces six affirmations de base sont complétées à chaque fois par des questions actuelles et saisonnières. Dans cette deuxième enquête, l'accent était mis sur la sécurité routière. Nous avons demandé aux répondants dans quelle mesure ils se sentent en sécurité dans la circulation dans leur quartier, spécifiquement ventilé par moyen de transport : à pied, à vélo, en voiture, à moto/cyclomoteur ou en trottinette.

De plus, les participants ont eu la possibilité de faire des suggestions via une question ouverte pour augmenter la sécurité routière. Enfin, il a été demandé aux participants d'indiquer leur année de naissance et leur sexe. Ces données ont été complétées par leur lieu de résidence sur la base de leur profil Hoplr. Il a été demandé à tous les participants de donner explicitement leur autorisation pour traiter leurs données pour ce Baromètre de Quartier.

Échantillon et traitement des données

Au total, 26 673 utilisateurs de 1 108 quartiers dans 186 villes et communes ont répondu à l'enquête. Après une procédure de nettoyage des données, où les répondants avec des valeurs manquantes (via suppression par liste) et les répondants qui n'ont pas donné leur autorisation pour le traitement des données ont été supprimés, l'échantillon final se composait de 25 020 participants.

L'âge moyen des répondants était de 60,8 ans (écart-type = 13,1 ans). L'échantillon se composait de 55,2 % de femmes et 44,8 % d'hommes. La plupart des participants

provenaient des provinces d'Anvers (30,2 %), de Flandre-Orientale (22,2 %) et de Flandre-Occidentale (14,1 %). 41,3 % des répondants habitent dans une commune de plus de 50 000 habitants, contre 2,3 % dans une commune de moins de 10 000 habitants.

Pour augmenter la représentativité, les données ont été pondérées sur la base de l'âge, du sexe et de la taille de la population de la commune. La composition de l'échantillon lors de cette deuxième enquête du baromètre de quartier est très cohérente avec la précédente, notamment en ce qui concerne l'âge et le lieu de résidence. Nous voyons cependant dans cette deuxième enquête une répartition des sexes légèrement plus équilibrée, la part des répondants masculins passant de 40,3 % à 44,8 %.

Analyse des données

Pour les analyses quantitatives, les variables ont été standardisées via une transformation Z. Il a été tenu compte de la variance au niveau du quartier au moyen d'une analyse multiniveau. Une analyse de Corrélation Intraclasse (ICC) a montré que respectivement 6,3 % et 4,4 % de la variance dans les variables dépendantes étaient expliqués au niveau du quartier.

En vue de la comparaison de groupes tels que les catégories d'âge, les tailles de commune, ... et pour comparer les réponses au Baromètre de Quartier dans le temps, nous avons calculé un indice pour chacun des items du Baromètre de Quartier, l'échelle de cinq points étant redimensionnée comme suit:

- Pas du tout d'accord : -2
- Pas d'accord : -1
- Ni d'accord, ni pas d'accord : 0
- D'accord : +1
- Tout à fait d'accord : +2

La possibilité de réponse « Je ne sais pas » a reçu la valeur 0, de sorte que ces répondants ont bien été pris en compte dans le nombre total, mais n'ont eu aucune influence sur la direction du score. Les répondants qui n'ont pas donné de réponse à une question spécifique ont été laissés hors de considération pour le calcul de cet indice. Le score d'indice final est la moyenne arithmétique des scores de tous les répondants. Cela est calculé en divisant la somme de tous les scores individuels par le nombre total de répondants. Le score résultant varie entre -2 (une évaluation unanimement négative) et +2 (une évaluation unanimement positive), un score autour de 0 indiquant un point de vue neutre ou partagé.

Pour l'analyse qualitative de la question ouverte, une analyse thématique a été réalisée. Le modèle de langage Gemini de Google a été utilisé pour structurer les réponses, identifier les thèmes clés et comme soutien à la rédaction de ce rapport.

Caractéristique	n	%
Genre		
Femme	13 811	55,2 %
Homme	11 209	44,8 %
Province		
Anvers	7 546	30,2 %
Flandre-Orientale	5 543	22,2 %
Flandre-Occidentale	3 525	14,1 %
Brabant flamand	3 072	12,3 %
Bruxelles	1 981	7,9 %
Limbourg	1 671	6,7 %
Hainaut	847	3,4 %
Brabant wallon	469	1,9 %
Namur	323	1,3 %
Liège	34	0,1 %
Luxembourg	9	< 0,1 %
Catégorie de population Commune		
Villes (> 100 000 hab.) (ex. Anvers, Gand, Bruges)	5 354	21,4 %
Villes moyennes (50 000 - 100 000 hab.) (ex. Mons, La Louvière, Saint-Nicolas)	4 990	19,9 %
Grandes communes et petites villes (30 000 - 50 000 hab.) (ex. Brasschaat, Lierre, Hal)	5 600	22,4 %
Communes moyennes (20 000 - 30 000 hab.) (ex. Wavre-Sainte-Catherine, Beersel, Zoersel)	4 167	16,7 %
Plus petites communes (10 000 - 20 000 hab.) (ex. Villers-la-Ville, Aartselaar, Olen)	4 329	17,3 %
Plus petites communes (< 10 000 hab.) (ex. Schelle, Laethem-Saint-Martin, Merbes-le-Château)	580	2,3 %
Âge		
Moyenne (ET)	60,8 (13,1)	
Min - Max	13 - 91	

À propos de Hoplr Hoplr est le réseau de quartier leader (Web, Android 4,3/5★, iOS 4,3/5★) en Belgique, actif dans plus de 180 villes et communes belges, utilisé par plus de 600 000 ménages belges. Notre plateforme stimule la connexion locale, la participation citoyenne et le jumelage (« matchmaking »), et offre des outils pour le service public. Hoplr combine technologie avec changement de comportement et soutien politique basé sur les données.

À propos de Matexi Matexi, fondé en 1945, développe des quartiers abordables et durables en Belgique, au Luxembourg et en Pologne. Sous le slogan « Bienvenue dans le quartier », le leader du marché se concentre sur la création d'environnements de vie inspirants. Avec près de 300 collaborateurs, Matexi a déjà réalisé plus de 48 100 logements. L'entreprise prend les devants dans de grands projets de reconversion intra-urbains tels que l'Antwerp Tower et De Kazerne à Gand, avec une attention particulière pour la construction durable et l'inclusion sociale.

À propos du Baromètre de Quartier Le Baromètre de Quartier a vu le jour grâce à une collaboration entre Jonas De Meulenaere de Hoplr, et Jeroen Gaudissabois et Roel Helgers, tous deux travaillant chez Matexi. Ce projet combine l'expertise de toutes les parties impliquées pour offrir un aperçu approfondi de la qualité de vie des quartiers.