



# IBSR

## **Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ?**

Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015)

---

---

## Remerciements

Les auteurs et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière tiennent à remercier les personnes et organisations suivantes pour leur contribution très appréciée à cette étude :

- ▶ Wouter Van den Berghe, Directeur du Centre de Connaissance de l'IBSR
- ▶ Ricardo Nieuwkamp (KCC) et Ludo Kluppels (PAIR) de l'IBSR, pour leur relecture critique du rapport. La responsabilité du contenu de ce rapport incombe seule aux auteurs.
- ▶ Le bureau de traduction 'Dynamic Translations' pour la traduction du rapport en français, et Nathalie Focant de l'IBSR pour la relecture et la correction de la traduction.
- ▶ Le bureau de traduction 'To the Point Translations' pour la traduction du résumé en anglais.
- ▶ Le bureau d'étude 'Significant GFK' pour l'organisation du travail de terrain.

# Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015)

---

Rapport de recherche n° 2016-R-09-FR

D/2016/0779/59

Auteurs : Meesmann Uta & Schoeters Annelies

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 22-12-2016

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016) Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016) Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

A summary of this report is also available in English under the title: How do car drivers look at road safety? Results of the fifth national attitude measurement on road safety of the Belgian Road Safety Institute (2015). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute - Knowledge Centre Road Safety.

## TABLE DES MATIÈRES

Résumé	4
Summary	10
1 Introduction	15
2 Méthodologie	16
3 Résultats	18
3.1 La sécurité routière en général	18
3.1.1 Inquiétude concernant les accidents de la route	18
3.1.2 Acceptabilité des comportements dangereux au volant	19
3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool	20
3.2.1 Prévalence autodéclarée de la conduite sous l'influence de l'alcool	20
3.2.2 Acceptabilité de la conduite sous l'influence de l'alcool	21
3.2.3 Opinion relative à la conduite sous l'influence de l'alcool	22
3.3 Vitesse et vitesse excessive	23
3.3.1 Excès de vitesse autodéclarés	23
3.3.2 Acceptabilité de la vitesse (excessive)	24
3.3.3 Opinion relative à la vitesse (excessive)	25
3.4 Port de la ceinture de sécurité	27
3.4.1 Port autodéclaré de la ceinture de sécurité	28
3.4.2 Acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité	29
3.4.3 Opinion relative au port de la ceinture de sécurité	30
3.5 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants	30
3.5.1 Utilisation autodéclaré des dispositifs de retenue pour enfants	31
3.5.2 Acceptabilité de la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	32
3.5.3 Opinion relative à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	32
3.6 Distraction due à l'utilisation du GSM au volant	33
3.6.1 Utilisation autodéclarée du GSM au volant	34
3.6.2 Acceptabilité de l'utilisation du GSM au volant	35
3.6.3 Opinion relative à l'utilisation du GSM au volant	36
3.7 Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures	37
3.7.1 Risque subjectif de se faire prendre	37
3.7.2 Risque objectif de se faire prendre	38
3.7.3 Amendes et condamnations autodéclarées pour un délit routier	40
3.7.4 Avis sur les règles et les sanctions en vigueur	40
3.7.5 Opinion relative aux mesures potentielles de sécurité routière	43
4 Comparaisons supplémentaires	45
4.1 Comparaison internationale (ESRA 2015)	45

4.2	Comparaison des mesures d'attitudes sur la base de différentes méthodes	47
4.2.1	Comparaison des échantillons	47
4.2.2	Comparaison des réponses	48
4.2.3	Conclusions de la comparaison des méthodes et prochaines étapes	50
5	Conclusions générales et recommandations	52
	Liste des tableaux et figures	54
	References	56
	Annexe 1 : Description détaillée de la méthodologie	59
	Annexe 2 : Questionnaire	63

## RÉSUMÉ

### Objectif et méthodologie

La mesure nationale d'attitudes de l'IBSR se base sur 1537 entretiens réalisés auprès d'automobilistes domiciliés en Belgique et qui, au cours des 6 mois précédant l'entretien, avaient parcouru au minimum 1500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les entretiens ont été réalisés oralement par des interviewers du bureau d'étude "Significant GfK" entre le 07/05/2015 et le 17/07/2015.

La mesure d'attitudes reprend une série d'affirmations au sujet desquelles les participants ont été appelés à se prononcer. Pour les affirmations qui étaient présentées de manière identique dans la mesure d'attitudes précédente, l'évolution des opinions exprimées a été analysée. De plus, pour chaque attitude, l'existence d'un éventuel lien entre les réponses données et certaines caractéristiques des conducteurs (notamment le sexe, l'âge et la région) a été recherchée.

La mesure d'attitudes 2015 aborde les thèmes suivants : la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse et la vitesse excessive au volant, le port de la ceinture de sécurité, l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, la distraction due à l'utilisation du GSM au volant, la politique criminelle et l'adhésion sociale aux mesures existantes et potentielles.

### Observations les plus importantes

#### La sécurité routière en général

- La sécurité routière continue de revêtir une importance cruciale aux yeux des automobilistes belges. Plus de huit automobilistes sur dix affirment se sentir (fortement) concernés par la question des accidents de la route. L'inquiétude des automobilistes à l'égard des accidents de la route l'emporte, comme dans le cadre de l'étude de 2012, sur l'inquiétude pour d'autres questions de société telles que la pollution, la criminalité ou le chômage. Cette préoccupation concernant les accidents de la route est plus importante auprès des femmes et des automobilistes wallons. Les automobilistes de la région Bruxelles-Capitale sont, au contraire, davantage préoccupés par le problème des embouteillages et la pollution. Il apparaît que les Belges sont davantage préoccupés par l'ensemble des questions sociales – et donc également par la sécurité routière – que le reste des Européens (ESRA, Torfs, et al, 2016).
- Parmi les différents comportements à risque sur la route, le comportement le plus accepté par les automobilistes belges est le fait de « rouler à 140 km/h sur autoroute quand n'y a pas de trafic ». Les comportements les moins acceptés sont : « conduire sous l'influence de drogues », « conduire sans assurance », « transporter des enfants sans ceinture de sécurité » et « continuer à conduire lorsque l'on se sent somnolent »<sup>1</sup>.

#### Conduite sous l'influence de l'alcool

- Les cas de conduite sous l'influence de l'alcool sont relativement fréquents en Belgique. La prévalence autodéclarée est de 12 % et diffère à peine du résultat des mesures réalisées en 2012, 2009 et 2006. La mesure de comportement révèle également l'absence d'amélioration en ce qui concerne le pourcentage d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de l'alcool (Focant, 2016). La prévalence autodéclarée est plus élevée chez les automobilistes masculins et les Wallons. Aucune différence significative<sup>2</sup> n'a été observée entre les différentes catégories d'âge. Les données internationales démontrent que les automobilistes belges roulent davantage sous l'influence de l'alcool que leurs homologues européens et ce, tant en ce qui concerne les cas autodéclarés (ESRA, Achermann Stürmer., 2016) que les cas constatés (DRUID, Houwing et al, 2011).

<sup>1</sup> Les variations d'acceptabilité des comportements dangereux entre les différents groupes seront détaillées dans la suite de ce rapport.

<sup>2</sup> Dans ce rapport, le terme "significatif" (et ses dérivés) est utilisé dans son sens statistique.

- Seuls 3 % des automobilistes jugent que la conduite sous influence est acceptable. Ce pourcentage varie à peine par rapport aux résultats obtenus dans les études précédentes. Le taux d'acceptabilité le plus élevé à ce sujet a été constaté auprès des hommes et des automobilistes bruxellois.
- Le lien existant entre la conduite sous influence et l'augmentation du risque d'accident est reconnu par 93 % des automobilistes. Ce pourcentage varie à peine par rapport aux résultats de 2012. L'augmentation du risque est moins reconnue par les hommes et dles 39-49 ans.
- En outre, la perception de contrôle du comportement en cas de conduite sous influence n'a pas changé significativement depuis la dernière mesure : 92 % des répondants considèrent qu'en conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse. Le pourcentage chez les hommes est, une fois de plus, inférieur à celui des autres catégories.
- La norme sociale en matière de conduite sous influence s'est légèrement améliorée par rapport à 2012, mais de façon non significative : 75 % des automobilistes belges estiment que la plupart de leurs amis/connaissances jugent la conduite sous influence inacceptable. Bien que les attitudes et les comportements en matière d'alcool diffèrent peu en fonction de l'âge des répondants, on constate que la norme sociale est bien meilleure au sein des deux groupes les plus âgés qu'auprès des groupes les plus jeunes. Il apparaît également que la Wallonie, en plus d'afficher une prévalence autodéclarée plus élevée, accuse un retard en matière de norme sociale : en termes relatifs, les Wallons estiment plus souvent que la conduite sous influence est acceptée dans leur environnement social.

#### Vitesse et vitesse excessive au volant

- Les excès de vitesse sont encore fréquents en Belgique : en 2015, près de 9 automobilistes sur 10 ont avoué qu'il leur arrivait de temps à autre de rouler 10 km/h trop vite. La majorité des infractions ont lieu dans des zones 30 : 7 automobilistes sur 10 admettent qu'ils y ont déjà roulé à 50 km/h. Par ailleurs, 6 conducteurs sur 10 affirment qu'ils ont déjà roulé à 140 km/h sur autoroute et un peu plus de la moitié concèdent qu'ils ont déjà roulé à 70 km/h en agglomération. Ces pourcentages sont quasiment identiques à ceux de 2012. Les groupes qui respectent le plus les limitations de vitesse sont les femmes, les conducteurs âgés et les Flamands. Le nombre d'excès de vitesse rapportés en Belgique est équivalent à celui de la majorité des pays européens (ESRA, Yannis, et al. 2016).
- Le fait de « rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic » est considéré comme le plus acceptable (38 %) des comportements à risque sur la route. L'acceptabilité des autres affirmations relatives aux excès de vitesse oscille entre 8 % (rouler à 50 km/h là où on peut rouler à 30 km/h) et 6 % (rouler à 70 km/h en agglomération). Aucun changement significatif n'a été observé par rapport à 2012 en ce qui concerne le taux d'acceptabilité des affirmations. Ce taux est plus faible auprès des femmes et des 63+ pour la majorité des affirmations.
- Trois quarts des automobilistes reconnaissent que la vitesse excessive représente un risque pour la vie du conducteur et celle des autres usagers de la route. Concernant la norme sociale, seul un automobiliste sur six affirme trouver la vitesse excessive socialement inacceptable. Ces pourcentages ne diffèrent pas significativement de ceux relevés dans la mesure d'attitudes de 2012. Nous constatons également que les femmes, les automobilistes plus âgés et les Flamands – outre un taux d'infractions autodéclarées inférieur – ont une meilleure perception du risque et de la norme sociale en matière de vitesse au volant.
- Seuls 67 % des automobilistes reconnaissent qu'en dépassant la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse. Ce résultat n'est pas statistiquement différent de celui de 2012. Ce taux est, une nouvelle fois, plus élevé auprès des femmes et des personnes âgées. Ce sont les Wallons qui sont le plus favorable à cette affirmation.
- De plus, la perception de la norme sociale concernant la vitesse excessive au volant n'a presque pas changé depuis la dernière étude. Six automobilistes sur dix estiment que la majorité de leurs amis/connaissances prônent le respect des limitations de vitesse. Ce taux est une fois de plus supérieur chez les automobilistes flamands et les personnes âgées.
- Près de six automobilistes sur dix trouvent que les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables. Ce taux est à peu près similaire à celui de la dernière étude. Les femmes et les personnes âgées sont plus souvent d'accord avec cette affirmation.

- À peine 36 % des automobilistes estiment que le risque d'accident augmente si l'on dépasse la vitesse légale de 10 km/h, soit un résultat semblable à celui de 2012. Ce pourcentage est notoirement plus élevé auprès des répondants de 63+ (près de 50 %).
- Un automobiliste sur dix affirme rouler vite pour ne pas avoir l'impression de perdre du temps. Ce pourcentage n'est pas statiquement différent de celui observé dans la dernière étude et est plus élevé auprès des jeunes conducteurs et des Wallons.

#### Port de la ceinture de sécurité

- Le port de la ceinture de sécurité est en forte augmentation. Depuis la mesure d'attitudes de 2003, nous constatons une augmentation notable du port autodéclaré de la ceinture, même si cette augmentation entre 2012 et 2015 n'est pas significative. En 2015, on observe encore d'importantes différences en matière de port de la ceinture en fonction de la place occupée dans le véhicule : alors que 88 % des conducteurs et des passagers avant portent la ceinture, ce taux n'est que de 62 % pour les personnes se trouvant à l'arrière du véhicule. On constate également de meilleurs résultats autodéclarés chez les femmes et les 63+. Les résultats internationaux de l'enquête ESRA démontrent par ailleurs que les usagers de la route belges font mieux que la majorité de leurs homologues européens en matière de port de ceinture (ESRA, Trotta, et al., 2016).
- 80 % des répondants considèrent inacceptable le fait de ne pas porter la ceinture à l'arrière du véhicule. Ce taux atteint 91 % pour l'absence du port de ceinture à l'avant du véhicule. Malgré une faible acceptabilité de ces comportements, il n'y a pas de différence significative avec les résultats de 2012. L'acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité est plus élevée à Bruxelles.
- Huit automobilistes sur dix affirment toujours demander à leur(s) passager(s) de boucler leur ceinture ; ce pourcentage est plus ou moins semblable à celui de 2012 et est, une nouvelle fois, plus élevé auprès des femmes.
- Comme pour la mesure d'attitudes précédente, 12 % des automobilistes affirment qu'il n'est pas nécessaire de porter sa ceinture à l'arrière du véhicule. Ce pourcentage est nettement plus élevé auprès des automobilistes bruxellois (20 %).

#### Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

- Seuls 84 % des automobilistes belges affirment toujours transporter leur(s) enfant(s) dans un siège dispositif de retenue adéquat. Cette prévalence autodéclarée diffère peu de celle de 2012. L'usage permanent d'un dispositif de retenue pour enfants adéquat est moins répandu auprès des hommes, des 18-29 ans et des automobilistes bruxellois. Par ailleurs, l'enquête ESRA révèle que la Belgique obtient de meilleurs résultats en matière d'utilisation de sièges-enfants que la majorité des autres pays européens (Trotta, et al., 2016).
- Bien qu'ils avouent ne pas toujours transporter leur(s) enfant(s) dans un dispositif de retenue adéquat, 14 % des automobilistes rejettent fermement ce comportement. Un pourcentage à peine des automobilistes juge acceptable le fait de transporter les enfants dans leur véhicule s'ils ne sont pas attachés. Le taux le plus élevé de rejet de cette affirmation a été constaté auprès des 63+.
- Le risque lié à la mauvaise utilisation d'un siège-enfant fait l'unanimité : 97 % des répondants reconnaissent qu'il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement. Le pourcentage le moins élevé a été constaté auprès des automobilistes âgés de 30 à 38 ans, tandis que les automobilistes wallons sont les plus réceptifs à cette affirmation.
- Un tiers des automobilistes trouvent les modes d'emploi des sièges pour enfants peu clairs. Ce taux est en légère augmentation – non significative – par rapport à 2012. L'acceptation de cette affirmation augmente avec l'âge des automobilistes. Le pourcentage est également plus élevé dans le sud du pays.
- 7 % des automobilistes jugent qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser le bon dispositif de retenue pour de petits trajets. Contrairement à la prévalence autodéclarée et à l'acceptabilité de la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, cette affirmation est plus souvent acceptée par les 63+ que par les 18-29 ans.

### Distraction due à l'utilisation du GSM au volant

- L'utilisation du GSM au volant demeure un phénomène très répandu dans notre pays. La majorité des automobilistes avouent avoir déjà lu un sms au volant (46 %) ; le pourcentage d'automobilistes avouant avoir déjà envoyé un sms au volant est inférieur (34 %). Par ailleurs, les automobilistes reconnaissent davantage avoir téléphoné avec un kit mains libres (41 %) qu'avoir téléphoné avec leur GSM en main (32 %). En règle générale, la prévalence autodéclarée de l'utilisation du GSM au volant diminue avec l'âge. Les hommes et les automobilistes bruxellois utilisent plus souvent un kit mains libres. Le nombre d'appels avec le GSM en main est moins élevé en Flandre. Les données internationales démontrent que les Belges utilisent moins souvent leur GSM pour des appels (avec ou sans kit mains libres), mais envoient autant de sms au volant que les autres automobilistes européens (ESRA, Trigosso, et al., 2016). Malgré un taux élevé d'utilisation du GSM au volant, ce comportement n'est jugé acceptable que par une infime minorité des répondants. Seuls 2 % des automobilistes estiment acceptable le fait de téléphoner avec un GSM en main ou d'envoyer un sms au volant. Le taux d'acceptabilité pour cette affirmation est plus élevé auprès des jeunes conducteurs et des automobilistes bruxellois.
- 95 % des automobilistes sont conscients de l'augmentation du risque d'accident liée au fait de téléphoner au volant avec le GSM en main. En outre, 91 % des sondés estiment que l'attention du conducteur diminue lorsqu'il téléphone au volant sans kit mains libres, contre à peine 64 % lorsque le conducteur utilise un kit mains libres. La perception du risque est, toutes affirmations confondues, moins élevée auprès des hommes, des jeunes conducteurs et des Bruxellois.
- 75 % des automobilistes déclarent que presque tous les automobilistes utilisent de temps en temps leur GSM au volant. La perception de cette norme sociale ne diffère guère du résultat observé en 2012 et est inférieure auprès des automobilistes wallons.

### Politique criminelle

- Le risque subjectif de se faire prendre renvoie à l'évaluation personnelle du répondant du risque d'être contrôlé pendant qu'il commet une infraction au code de la route. Les répondants estiment que c'est dans le domaine de la vitesse que le risque de contrôle est le plus grand : un tiers des automobilistes jugent élevée la probabilité d'être soumis à un contrôle de vitesse pendant un déplacement normal en voiture. Seul un automobiliste sur dix estime qu'il a de fortes chances d'être contrôlé pour l'alcoolémie ou pour le port de la ceinture, contre 4 % pour un contrôle toxicologique. Le risque subjectif de se faire prendre en cas de conduite sous l'influence de l'alcool a augmenté de façon significative par rapport à 2012 tandis que le risque subjectif d'être contrôlé pour le port de la ceinture a significativement diminué. Le risque subjectif des 63+ et des automobilistes wallons est inférieur à celui des autres groupes. De manière générale, on observe que le risque subjectif des Belges est, à l'exception des contrôles de vitesse, inférieur à celui de la majorité des autres pays européens (ESRA, Buttler, 2016).
- Le risque objectif de se faire prendre fait référence au nombre réel de contrôles subis dans un intervalle de temps donné. Dans le cadre de la présente étude, ce risque a été calculé sur la base des réponses apportées à la question « combien de fois avez-vous été contrôlé par la police au cours des 12 derniers mois ? ». Ce risque objectif n'a pas significativement changé par rapport à 2012 et est nettement inférieur à la moyenne européenne (ESRA, Buttler, 2016). Dans la mesure d'attitudes 2015 de l'IBSR, 27 % des automobilistes belges affirmaient avoir été contrôlés par la police au cours de l'année écoulée (ce pourcentage ne reprend pas les contrôles radar). Les femmes et les 63+ déclarent moins souvent être contrôlés que les autres groupes.
- Le risque objectif de se faire prendre en cas de conduite sous influence d'alcool a significativement augmenté depuis 2012 : en 2015, 20% des automobilistes affirment avoir subis au moins une fois un test d'haleine au cours de l'année écoulée (2012 : 14%). De plus, le nombre d'automobilistes belges ayant été soumis à un test d'alcoolémie reste toujours inférieur à la moyenne européenne (ESRA, Buttler 2016).
- Eu égard aux sanctions, le pourcentage d'automobilistes ayant dû payer une amende au cours des 12 derniers mois (26 %) a significativement augmenté par rapport à 2012. Par ailleurs, 2 % des automobilistes affirment avoir été condamnés par un tribunal pour un délit routier. Ces deux pourcentages sont plus élevés pour les automobilistes bruxellois et moins élevés pour les deux groupes de répondants les plus âgés (50-62 ans en 63+).



### Adhésion sociale aux mesures

- La population soutient fortement le renforcement des mesures contre la conduite sous l'influence de stupéfiants (84 %) et de l'alcool (70 %). Le taux de soutien le plus faible concerne le renforcement des limitations de vitesse (37 %). En règle générale, les conducteurs les plus âgés soutiennent davantage l'intensification des mesures. En outre, les automobilistes bruxellois sont moins favorables au durcissement des mesures pour le non-port de la ceinture.
- Les répondants sont principalement favorables à une augmentation des contrôles toxicologiques (72 %) et des contrôles d'alcoolémie (63 %). Seuls 56 % des automobilistes estiment que le port de la ceinture n'est pas assez contrôlé contre moins de la moitié des répondants (44 %) en ce qui concerne les contrôles de vitesse. La demande d'intensification des contrôles augmente avec l'âge des répondants. De plus, il apparaît que ce sont les automobilistes wallons qui soutiennent le plus le renforcement des contrôles.
- L'idée selon laquelle les sanctions sont trop lourdes est principalement soutenue pour les excès de vitesse (38 %) et l'absence du port de la ceinture de sécurité (26 %). Seuls 9 % des automobilistes trouvent disproportionnées les sanctions imposées en cas de conduite sous l'influence de l'alcool contre 6 % en cas de conduite sous l'influence de drogues. De manière générale, les hommes et les automobilistes bruxellois jugent les sanctions pour les infractions au code de la route plus disproportionnées que les autres groupes.
- En ce qui concerne les nouvelles mesures potentielles, la mesure la plus soutenue est celle de la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants (80%). Cette mesure est principalement soutenue par les femmes et les automobilistes plus âgés. 71 % des répondants du groupe cible, à savoir les 18-29 ans, sont d'accord avec cette proposition.
- 77 % des automobilistes sont favorables à l'installation obligatoire d'un éthylotest anti-démarrage (alcolock) pour les automobilistes ayant déjà été contrôlés plus d'une fois positif au volant. Cette mesure est davantage soutenue par les femmes, les automobilistes âgés et les automobilistes wallons.
- Un peu moins de la moitié des automobilistes (45 %) sont favorables à l'instauration d'un permis de conduire à points. Cette mesure est davantage soutenue par les Flamands.

### Recommandations les plus importantes

Les mesures d'attitudes de l'IBSR aident à mieux comprendre les facteurs sous-jacents des comportements à risque sur la voie publique. Les résultats de ces études contribuent à l'identification de certains groupes cibles et à la compréhension des motifs sous-tendant les comportements à risque sur la route. Ces résultats permettent de formuler des recommandations relatives à différents aspects de la sécurité routière.

En règle générale, le comportement des conducteurs est, avec les dysfonctionnements des véhicules et les problèmes d'infrastructure, perçu comme l'une des principales causes des accidents de la route. Il est dès lors indispensable de réduire les comportements à risque des usagers si l'on souhaite améliorer la sécurité routière. Ce comportement peut être influencé de diverses manières. Parmi les leviers envisageables, on peut citer : la législation, les sanctions, les modifications d'infrastructures et les modifications techniques des véhicules, l'éducation et la sensibilisation. Les approches intégrées englobant plusieurs mesures permettent généralement d'obtenir de meilleurs résultats (p. ex. Delaney et al., 2004).

Ci-dessous sont présentés les différents groupes cibles primaires de chaque thème de sécurité routière et différentes pistes de réflexion envisageables en vue de l'établissement de mesures censées provoquer une transformation des causes (sociocognitives) sous-jacentes à l'apparition du comportement à risque visé.

#### Conduite sous l'influence de l'alcool

- Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes.
- Pistes de réflexion : acceptabilité sociale et, partant, l'environnement social (norme sociale).

#### Vitesse et vitesse excessive

- Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes, les jeunes conducteurs et les conducteurs d'âge moyen.

- Pistes de réflexion : acceptabilité individuelle de la vitesse excessive, norme sociale, perception des risques liés à la vitesse excessive, augmentation de l'adhésion sociale aux limitations de vitesse en vigueur.

#### Port de la ceinture de sécurité

- Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes et les jeunes conducteurs.
- Pistes de réflexion : sensibilisation aux risques liés au non-port de la ceinture (y compris à l'arrière du véhicule).

#### Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

- Groupe cible primaire : grand public et, spécifiquement pour la « perception du risque sur les petits trajets » et « la clarté des modes d'emploi », les automobilistes plus âgés.
- Pistes de réflexion : utilisation appropriée des dispositifs, perception du risque sur les petits trajets, clarification des modes d'emploi des sièges pour enfants (surtout pour les conducteurs plus âgés), sensibilisation générale au port de la ceinture de sécurité (impact sur l'utilisation des sièges-enfants).

#### Distraction due à l'utilisation du GSM au volant

- Groupe cible primaire : jeunes conducteurs.
- Pistes de réflexion : sensibilisation aux risques (y compris les risques liés à l'utilisation d'un kit mains libres) et norme sociale.

## SUMMARY

How do car drivers look at road safety? Results of the fifth national attitude measurement on road safety of the Belgian Road Safety Institute (2015).

### Objective and methodology

The BIVV attitude measurement is based on interviewing 1.537 drivers who are domiciled in Belgium and covered at least 1.500 km while driving a car or van in the past six months preceding the interview. The interviews were conducted orally by interviewers from the consultancy 'Significant GfK' between 07/05/2015 and 17/07/2015.

The attitude measurement contained a number of statements on which respondents could express an opinion. The report describes the evolution of opinions in those cases where the same wording was used for the according statement in previous attitude measurements. Furthermore, each attitude statement was examined as to whether or not there is a relationship between the statement and certain characteristics of the drivers (in particular sex, age and region).

The 2015 attitude measurement included the following topics: driving under the influence of alcohol, speed and speeding, use of seat belt and child restraint systems, distraction due to mobile phone use, respect and support for existing and potential measures.

### Key results

#### Road safety in general

- Road safety is a topic that is a matter of concern to Belgian drivers. More than eight out of ten drivers indicate being (strongly) concerned about traffic accidents. As was the case in the previous attitude measurement in 2012, the concern about traffic accidents is more pronounced than the concern for other social issues such as environmental pollution, crime or unemployment. The concern about traffic accidents is greater in women and Walloon drivers. In the Brussels Capital Region there is more concern about the problem of traffic congestion and environmental pollution. In comparison with other European countries it is notable that Belgians show greater concern towards all social problems - and therefore also road safety - than road users in other countries (ESRA, Torfs, et al., 2016).
- Among the various forms of risky behaviour in traffic, Belgian drivers consider driving at "140 km/h on the motorway when there is no traffic" as being the most acceptable. The least accepted risky driving behaviours are: "driving after taking drugs", "driving without insurance", "carrying children not fastened in the car" and "continue driving when feeling too sleepy"<sup>3</sup>.

#### Driving under the influence of alcohol

- Driving under the influence of alcohol is still relatively frequent in Belgian drivers. In 2015, 12% of the drivers say that they have driven under influence of alcohol (above the legal limit) at least once in the last month. The situation has barely changed compared to the results of the attitude measurements in 2012, 2009 and 2006. We also conclude from the road side surveys that the observed percentage of drivers that are driving under the influence of alcohol show no improvement (Focant, 2016). We find a higher self-reported prevalence in men and Walloon drivers. In terms of age there are no significant differences. International comparisons show us that drivers in Belgium drive more often under the influence of alcohol than in other European countries and this is true both for self-reported behaviour (ESRA, Achermann Stürmer, 2016) and observed behaviour (DRUID, Houwing et al., 2011).
- Only 3% of drivers consider driving under the influence of alcohol as acceptable. This percentage is only slightly different from what was found in the previous measurements. Mainly men and drivers from Brussels indicate more often that they find this behaviour acceptable.

---

<sup>3</sup> Group differences regarding the acceptability of this dangerous behaviour are discussed in more detail below.

- The fact that driving under the influence leads to an increased risk of accident is acknowledged by 93% of drivers. This percentage is much the same as the previous measurement in 2012. The increased risk is less well known by men and by 39- to 49-year-olds.
- Perceived behavioural control with respect to driving under the influence did not change compared to the previous measurement: 92% of respondents agree that it is difficult to react appropriately in a dangerous situation when driving under the influence of alcohol. Here again we find a lower percentage among male drivers.
- The social norm with regard to driving under the influence has improved slightly, but not significantly compared to 2012: three-quarters of Belgian drivers think that most of their friends or acquaintances find driving under the influence unacceptable. Although no considerable age differences can be perceived with regard to behaviour and attitudes to alcohol, we see that the social norm is considerably better among the two oldest age groups than the younger groups. Besides a higher self-reported prevalence, it also appears that Wallonia has a poorer perception of the social norm: Walloons feel relatively frequently that driving under the influence is accepted in their social environment.

#### Speed and speeding

- Speed violations still occur frequently: in 2015 almost nine out of ten drivers admit to driving 10 km/h too fast. Most offences happen in the 30 zone: seven in ten drivers admit to driving occasionally 50 km/h. Furthermore, six out of ten drivers admit to sometimes driving 140 km/h on the motorway and slightly more than half admits to driving 70 km/h on occasion in built-up areas. These percentages vary little from the 2012 results. Particularly women, older drivers and the Flemish state that they exceed the speed limit less often. Most other European countries report as many speed violations as Belgium (ESRA, Yannis, et al. 2016).
- "Driving 140 km/h on a highway when there is no traffic" is considered the most acceptable behaviour (38%) among a range of high-risk behaviours in traffic. The other statements relating to speeding vary in acceptability: between 8% (driving 50 km/h where the maximum speed is 30 km/h) and 6% (driving 70 km/h in built-up areas). The acceptability of none of these speeding violations changed significantly compared to 2012. The acceptability of most statements is lower for women and 63-year-olds.
- Three-quarters of drivers agree that driving fast endangers their own life and that of others. With regard to the social norm, only one in six drivers states that he/she finds speeding socially unacceptable. These percentages are not significantly different from those in the 2012 attitude measurement. We note furthermore that women, older drivers and Flemish drivers - besides a lower self-reported behaviour - also have a better perception of risk and a higher social norm.
- Only 67% of drivers admit that it is difficult to react appropriately in a dangerous situation when driving faster than the limit; this percentage did not change significantly compared to 2012. Again, we see a higher percentage of women and older drivers. Walloon drivers in particular agree with this statement.
- In addition, the perceived social norm with regard to speeding hardly changed in comparison with the previous measurement. Six to ten drivers think that most of their friends or acquaintances believe that speed limits should be respected. Higher percentages can also be found among older drivers and the Flemish.
- Nearly six out of ten drivers find that the speed limits have been set at acceptable levels. This percentage is only slightly different from the previous attitude measurements. Women and older drivers more often agree.
- Only 36% of drivers are of the opinion that the accident risk increases when speed increases by 10 km/h. This barely differs from the 2012 result. This percentage is markedly higher in people aged 63 years and above: almost half agrees with this statement.
- One in ten drivers states that people must drive fast because it is otherwise felt that time is lost. This percentage is not significantly different from the previous attitude measurement. Young drivers and Walloons more often agree with this.

### Use of seat belt

- The use of seat belt has seen positive progress. Since the 2003 attitude measurement, there has been a significant increase in self-reported seat belt use, although the increase between 2012 and 2015 is not significant. In 2015, considerable differences can still be noted depending on location in the vehicle and seat belt use: seat belt use is 88% among drivers or front passengers, while this is only 62% among rear passengers. Improved self-reported behaviour is noted in women and 63-year-olds. The international ESRA-results furthermore show that Belgian road users are currently performing better with regard to seat belt use than road users in most other European countries (ESRA, Trotta, et al., 2016).
- Not wearing a seat belt in the back of the car is considered unacceptable by 80% of respondents while 91% of respondents consider it unacceptable not to wear a seat belt in the front. Although the acceptability of this behaviour has decreased, there is no significant difference with 2012. The acceptability of not wearing a seat belt in Brussels is higher.
- Eight out of ten drivers state that they always ask their passengers to wear their seat belt; this percentage is only slightly different from the 2012 result. A higher percentage can also be found here among women.
- As was the case in the previous attitude measurement, 12% of drivers believe that it is not necessary to wear a seat belt in the back. This percentage is markedly higher in Brussels drivers (20%).

### Use of child restraint systems

- Only 84% of Belgian drivers say that they always carry children in the correct child restraint system. This self-reported prevalence varies little with what was established in 2012. Men, 18- to 29-year-olds and Brussels drivers report less frequently that they always carry children in an appropriate restraint system. The ESRA results also show that Belgium performs better than most other European countries in the use of child restraint systems (Trotta, et al., 2016).
- Although 14% of drivers admit that they do not always carry children in the correct restraint system, this behaviour is strongly condemned by them. Only 1% of drivers finds it acceptable to carry children while not being restrained. This percentage is the lowest among 63-year-olds.
- The risk of incorrect use of child seats is generally recognized: 97% of all respondents agree that it is dangerous to carry a child that is not restrained correctly. The percentage is the lowest in the age group of 30- to 38-year-old drivers and the highest in Wallonia.
- A third of drivers feel that the instructions for the use of child seats are unclear. This percentage has increased slightly but not significantly compared to 2012. The older the driver, the more often he/she agrees with this. This percentage is also higher in Walloon drivers.
- 7% of drivers believe that it is not really necessary to use proper child restraint systems on short trips. In contrast to the self-reported behaviour and acceptability of not restraining children, this statement was supported more by people aged 63 years and above than by the 18- to 29-year-olds.

### Distracted driving due to mobile phone use

- Using the mobile phone while driving is still a widespread phenomenon. Most often, drivers admit that they have read an SMS while driving (46%); the percentage that admits having sent an SMS is lower (34%). Hands-free calling is reported more (41%) than calling with a hands-held mobile phone (32%). In general the self-reported use of the mobile phone while driving decreases with age. Hands-free calling is more frequently reported by men and Brussels drivers. Making a call on a hand-held mobile phone is less often reported in Flanders. International comparisons show that Belgians call less often while driving (hands-free and hands-held) but text the same number of messages while driving as drivers from other European countries (ESRA, Trigosso, et al., 2016). Despite the high admitted use of mobile phones behind the wheel, the acceptability is very low. Only 2% of drivers find it acceptable to make a call with a hands-held mobile phone or to send an SMS while driving. A higher acceptability is found among young drivers and residents of Brussels.
- 95% of drivers know the increased risk of accident when calling and holding the mobile phone while driving. 91% of drivers believe furthermore that a driver's attention to traffic is reduced

when not calling with a hands-free device and only 64% believe that a driver's attention to traffic is reduced when calling hands-free. The perception of risk (for each statement) is lower in men, in young drivers and residents of Brussels.

- Three-quarters of drivers state that almost all motorists occasionally call while holding the mobile phone and driving. This perceived social norm is only slightly different from the result in 2012 and is worse in Walloon drivers.

#### Enforcement

- The subjective risk of being checked refers to the respondent's personal assessment of the possibility while driving to be checked for a road traffic offence. Respondents perceive speeding as the biggest subjective risk of being checked: a third of drivers believe that chances are good they will be checked for this while on a typical drive. Only one tenth of drivers believe that they will very likely be checked on driving under the influence of alcohol or on wearing a seat belt and only 4% say this about drugs. The subjective risk of being checked in relation to driving under the influence of alcohol has increased significantly compared to 2012 while the subjective risk of being checked in relation to seat belt use has declined significantly. People aged 63 years and above and Walloon drivers experience a lower subjective risk of being checked in relation to speed and alcohol than other drivers. Generally we see in Belgium that the subjective risk of being checked - with the exception of speed checks - is lower than in most other European countries (ESRA, Butler, 2016).
- The objective risk of being checked concerns the effective number of checks in a given time interval. Drivers were asked how many times they were stopped in the past 12 months by police for a check. The percentage of drivers which have been checked by the police has not changed significantly compared to 2012 and is significantly below the EU average (ESRA, Butler, 2016). The 2015 BIVV attitude measurement shows that 27% of Belgian drivers were checked by police in the past year (this does not include checks by unmanned speed cameras). Women and people aged 63 years and above indicate that they have been checked less frequently.
- In contrast to the general objective risk of being checked reported alcohol checks has increased significantly compared to 2012: in 2015, 20% of drivers state that they had had at least one breathalyser test in the past year (2012: 14%). Moreover, the proportion of Belgian drivers that reports alcohol checks is still below the European average (ESRA, Butler, 2016).
- With regard to sanctions, the percentage of drivers that had to pay a fine in the past year (26%) dropped significantly compared to 2012. Furthermore, 2% of drivers indicate that they were convicted by a court for a traffic violation. Both percentages are higher in Brussels drivers and lower among the two oldest age groups (50- to 62-year-olds and 63 years of age and above).

#### Support for measures

- There is wide public support for stricter rules for driving under the influence of drugs (84%) and alcohol (70%). Support is lowest for stricter speed limits (37%). Older drivers are generally more in favour of stricter rules. Support for more stringent rules relating to seat belt use is less in Brussels.
- An increase in checks is especially supported when it comes to drugs (72%) and alcohol (63%). Only 56% find that the rules are not sufficiently checked when it comes to wearing seat belts, and less than half of the respondents (44%) say this about speeding offences. The older the people, the more there are calls for an increase in checks. Furthermore, most Walloon drivers feel that the rules are not checked enough.
- The point of view about 'the sanctions being too heavy' is mainly supported when it comes to speeding offences (38%) and the safety belt (26%). Only 9% find the sanctions for driving under the influence of alcohol too heavy, and 6% find this to be the case for drugs. Men and Brussels drivers in particular most often find that the sanctions for certain traffic violations are too heavy.
- With regard to potential new measures, support is greatest for zero tolerance on alcohol for novice drivers (80%). Women and older drivers in particular support this measure. 71% of 18- to 29-year-old drivers in the target group itself agree.



- The compulsory installation of an ignition interlock<sup>4</sup> for drivers who have already been caught more than once for driving under the influence of alcohol is supported by 77% of drivers. Support is greater among women, older drivers and in Wallonia.
- The driving license with penalty point system is supported by slightly less than half of drivers (45%). Support is greater among older drivers and in Flanders.

## Key recommendations

The BIVV attitude measurements provide an insight into the underlying factors of risky driving behaviour. The results help to identify specific target groups and to understand the underlying motivations for risky behaviour. Recommendations on the various traffic safety topics can be drawn from them.

Human behaviour is generally considered as one of the main factors in traffic accidents besides vehicle and infrastructure problems. In order to improve road safety it is therefore necessary to reduce risky traffic patterns. Behaviour can be influenced in several ways. Possible levers are, among others, legislation, enforcement, infrastructure or vehicle-technical changes, education or awareness-raising campaigns. In general, an integrated approach of the various measures leads to the best results in terms of effectiveness (e.g. Delaney et al., 2004).

The following provides a brief overview of the primary target group with respect to the main road safety topics. Furthermore, possible reference points for action are highlighted, focussing on measures which aim at changing the underlying (socio-cognitive) motivations for risk behaviour in traffic.

### Driving under the influence of alcohol

- Primary target: men but also the general public.
- Possible links: social acceptability and the corresponding social environment (social norm).

### Speed and speeding

- Primary target: men, drivers of young and average age, but also the general public.
- Possible links: personal acceptance of speeding, social norm, risk awareness of speeding, increase in the level of support for the applicable speed limits.

### Use of seat belt

- Primary target: men, young drivers, but also the general public.
- Possible links: raising awareness of the risks associated with not wearing the seat belt (also in the back of the car).

### Use of child restraint systems

- Primary target: the general public; regarding risk perception on short trips and clarity of instructions: older drivers.
- Possible links: correct use of child restraint systems, risk perception of short journeys, clarification of the instructions for the correct use of child restraints (especially for older drivers), awareness-raising for the use of seat belt in general (impact also on the use of child restraints).

### Distracted driving due to mobile phone use

- Primary target: young drivers.
- Possible links: raising awareness of the risks (also the risk of hands-free calling) and the social norm.

---

<sup>4</sup> Technology that won't let the car start if the driver's alcohol level is over the legal limit.

## 1 INTRODUCTION

A l'occasion des premiers Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002, un vaste ensemble d'indicateurs ont été définis pour permettre de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs se répartissent en trois catégories : les indicateurs relatifs au nombre d'accidents et de victimes de la route (indicateurs d'accidents), les indicateurs relatifs au comportement des conducteurs dans la circulation (indicateurs de comportement) et les indicateurs relatifs aux attitudes des automobilistes belges à l'égard de la sécurité routière (indicateurs d'attitudes).

Les statistiques d'accidents officielles sont transmises par le SPF Economie (DG Statistique) et sont analysées de manière plus approfondie par l'IBSR. Elles sont publiées, entre autres, dans le rapport statistique annuel « Accidents de la route ». Des chiffres provisoires mais disponibles plus rapidement sont repris dans le baromètre de la sécurité routière. En vue d'obtenir les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des études d'observation à grande échelle (portant, par exemple, sur le port de la ceinture de sécurité, la vitesse, la conduite sous influence ou la distraction). Cela permet de déterminer dans quelle mesure les conducteurs circulant en Belgique respectent les réglementations en matière de circulation routière.

Les indicateurs relatifs aux attitudes en matière de sécurité routière sont mesurés grâce à une vaste enquête triennale. La première mesure d'attitudes a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006, la troisième en 2009 et la quatrième en 2012. Le présent rapport analyse les résultats de la cinquième mesure d'attitudes, dont le travail de terrain s'est déroulé au printemps 2015. Ces études sont bien plus larges que la simple mesure d'attitudes. À l'instar des études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), nous utilisons une définition très large de la notion d' « attitude ». Outre les attitudes au sens propre du terme, elle englobe également les perceptions et les évaluations subjectives à l'égard de différents aspects de la sécurité routière, tels les accidents de la route, les mesures prises en matière de sécurité routière et son propre comportement dans la circulation.

Les thèmes abordés dans la mesure d'attitudes 2015 furent :

- Conduite sous l'influence d'alcool
- Vitesse et vitesse excessive
- Utilisation de la ceinture de sécurité
- Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants
- Distraction due à l'usage du GSM pendant la conduite
- Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures politiques

Après avoir abordé, dans la première partie, l'inquiétude « du public » à propos de la sécurité routière, les thèmes présentés ci-dessus sont discutés en détail dans les sections suivantes. Dans chaque section, les réponses obtenues sont comparées avec celles des mesures d'attitude antérieures. En outre, il est vérifié si les réponses varient en fonction des caractéristiques du conducteur, en particulier selon le sexe, l'âge et la région (de résidence). Dans le cas des cinq premiers thèmes, le comportement auto-rapporté, puis l'acceptabilité de celui-ci et, enfin, l'opinion des répondants sur ce comportement risqué sont analysés. Le questionnaire complet se trouve à l'annexe 2.



## 2 MÉTHODOLOGIE

Pour la mesure d'attitudes 2015, une interview en face à face a été réalisée auprès de 1537 automobilistes. Les critères d'inclusion étaient (comme lors des précédentes éditions) d'être domicilié en Belgique, d'être en possession d'un permis de conduire B et d'avoir parcouru au moins 1500 kilomètres au volant d'une voiture ou d'une camionnette au cours des 6 derniers précédant l'interview.

L'échantillon a été constitué sur la base d'un échantillon (disproportionnel) stratifié en grappes sur deux niveaux (cf. par ex. Thompson, 2002). Cela correspond à tirer dans une première étape un certain nombre de communes (primary sampling units), puis à sélectionner les répondants au sein de les communes ainsi sélectionnées. Des quotas ont en outre été fixés pour la région (de résidence du répondant), le sexe et l'âge (concernant ces quotas, voir Tableau 4 de l'annexe 1).

Les interviews ont été réalisées au domicile du répondant, au moyen d'un questionnaire standardisé. Ce questionnaire contenait des questions relatives aux principaux thèmes en matière de sécurité routière, avec principalement des possibilités de réponse fermées. Les entretiens ont été menés oralement par des collaborateurs formés du bureau d'études Significatif GfK, entre le 07/05/2015 et le 17/07/2015. Les interviews duraient en moyenne 19 minutes.

Le taux de réponse (calculé comme le nombre effectif d'interviews divisés par la somme des refus et des interviews effectives (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006)) s'élevait à 58%. En d'autres mots, 58% des répondants contactés et satisfaisant aux critères de sélection ont collaboré à l'étude, tandis que 42% d'entre eux ont refusé. Ce taux de réponse est nettement supérieur qu'en 2012 (48%), mais moins élevé qu'en 2006 et 2009 (65-66% dans les deux cas).

La répartition finale de l'échantillon effectif selon la région, le sexe et l'âge est fournie dans le Tableau 1. Des facteurs de pondération ont été appliqués lors de l'analyse des réponses. Ceux-ci sont basés sur BELDAM, une enquête de mobilité qui donne une indication de la répartition de la population belge des détenteurs d'un permis de conduire (Cornelis et al., 2012).

**Tableau 1 : Répartition effective des répondants par région, sexe et âge**

	Hommes						Femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Flandre	60	51	75	85	65	23	63	48	71	78	63	35	717
Wallonie	53	33	53	60	38	13	42	40	55	56	51	21	515
Bruxelles	30	33	32	24	23	6	32	30	33	29	24	9	305
<b>Total</b>	<b>143</b>	<b>117</b>	<b>160</b>	<b>169</b>	<b>126</b>	<b>42</b>	<b>137</b>	<b>118</b>	<b>159</b>	<b>163</b>	<b>138</b>	<b>65</b>	<b>1537</b>

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

Lors de l'analyse, il a été examiné pour chaque attitude étudiée si oui ou non il y avait un lien entre les réponses et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, région)<sup>5</sup>. Pour ces analyses, les variables ont systématiquement été codées sous forme de variables binaires et les catégories « ne sait pas (NSP) » et « ne s'applique pas (NA) » ont été redéfinies comme valeurs manquantes. Les analyses ont été effectuées à l'aide du programme STATA 13.0. Ce programme offre la possibilité de prendre en compte, lors des analyses, le plan d'échantillonnage spécifique. L'analyse prend ainsi en considération la stratification de l'échantillon et le fait que celui-ci a été établi sur la base d'une sélection d'unités primaires d'échantillonnage (les communes sélectionnées proportionnellement à leur importance). Le test de "Wald ajusté" a été utilisé afin de vérifier s'il y avait des différences significatives selon le sexe, l'âge ou la région du répondant.

<sup>5</sup> Dans ces analyses, il n'est pas tenu compte de facteurs complémentaires comme l'exposition au trafic, l'expérience personnelle d'un accident ou d'autres caractéristiques sociodémographiques comme le niveau de formation.

Pour plus de détails concernant ces aspects méthodologiques, nous vous renvoyons vers l'annexe 1 de ce rapport. La procédure d'échantillonnage, le travail sur le terrain, les non-réponses, la composition exacte de l'échantillon et les détails statistiques des analyses effectuées y sont décrits de façon détaillée.

### 3 RÉSULTATS

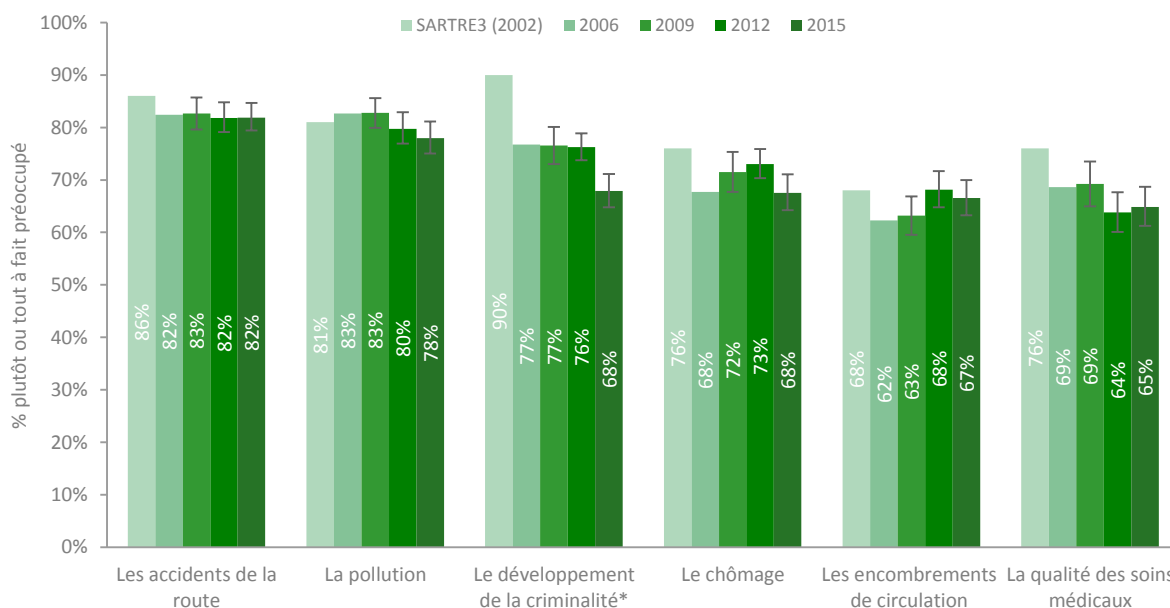
#### 3.1 La sécurité routière en général

##### 3.1.1 Inquiétude concernant les accidents de la route

Les participants à l'étude ont été invités à exprimer leur degré d'inquiétude au sujet d'une série de problèmes de société actuels. La question posée portait plus précisément sur les accidents de la route, la pollution, la criminalité, le chômage, les embouteillages et la qualité des soins médicaux et était formulée de la manière suivante « Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes préoccupé par chacun des problèmes suivants ? ». Les répondants avaient ensuite le choix entre quatre possibilités de réponse : pas du tout préoccupé, plutôt pas préoccupé, plutôt préoccupé et tout à fait préoccupé. Comme lors des mesures d'attitudes de 2006, 2009 et 2012, cette question a été telle quelle reprise de l'étude SARTRE (2002). Le pourcentage de participants ayant déclaré être plutôt préoccupés ou très préoccupés est repris par thème et par ordre décroissant de préoccupation dans la Figure 1.

Ces résultats démontrent clairement que les automobilistes sont particulièrement préoccupés par les accidents de la route. Pas moins de 82 % des répondants affirment être plutôt, voire très préoccupés par cette question. Cela place les accidents de la route devant la pollution (78 %), la criminalité (68 %), le chômage (68 %), les encombrements de circulation (67 %) et la qualité des soins médicaux (65 %). Ces résultats diffèrent peu de ceux obtenus dans le cadre des mesures d'attitudes précédentes.

**Figure 1 : Évolution du niveau de préoccupation au sujet de problèmes sociétaux (2002-2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Si l'on analyse les résultats obtenus en fonction du sexe, on constate que, bien que les accidents de la route soient le problème qui préoccupe le plus les deux groupes, les femmes (87 %) sont (statistiquement) davantage préoccupées par ce problème social que les hommes (77 %). Il n'y a par contre aucun écart significatif<sup>6</sup> entre les différentes catégories d'âge. Il ressort toutefois que les Wallons sont (statistiquement) plus préoccupés (89 %) par les accidents de la route que les Flamands (79 %) et les Bruxellois (74 %). De plus, la région de Bruxelles-Capitale est la seule région dont les habitants se disent plus préoccupés par d'autres problèmes sociaux que par les accidents de la route (encombrements de circulation : 78 % ;

<sup>6</sup> Dans ce rapport, le terme "significatif" (et ses dérivés) est utilisé dans son sens statistique.

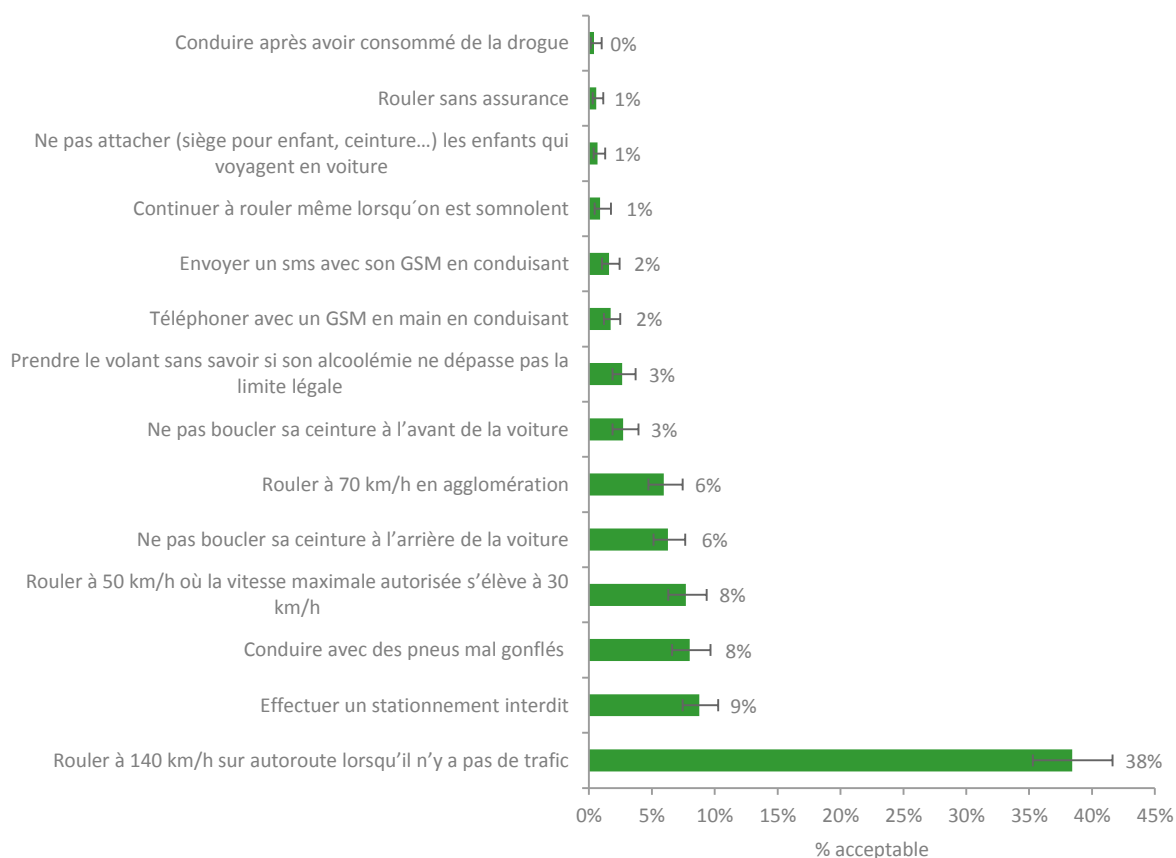
pollution : 78 %). L'enquête ESRA (2015)<sup>7</sup> démontre que les Belges sont davantage préoccupés par l'ensemble des problèmes sociétaux – et donc également par la sécurité routière – que le reste des Européens (ESRA, Torfs, et al., 2016).

### 3.1.2 Acceptabilité des comportements dangereux au volant

L'étude a également examiné les comportements dangereux les plus acceptés et les plus désapprouvés par les automobilistes belges. Les participants à la mesure d'attitudes ont été invités à se prononcer sur le niveau d'acceptabilité de 14 formes différentes de comportements dangereux. Les participants exprimaient leur avis sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable). Vous trouverez un aperçu de ces 14 comportements dans la Figure 2. L'évolution des données et les différences entre les groupes pour chacun des points sont abordées plus en détail dans les parties suivantes du chapitre 3.

La Figure 2 indique pour chaque comportement le pourcentage de répondants ayant jugé le comportement « acceptable » (options 4 et 5). Le fait de « rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic » est considéré comme le plus acceptable (38 %) devant le fait « d'effectuer un stationnement interdit », de « conduire avec des pneus mal gonflés » et de « rouler à 50 km/h là où vous pouvez rouler à 30 km/h », trois comportements dont l'acceptabilité oscille entre 8 et 9%. Les formes de comportements dangereux les plus désapprouvées sont le fait de « conduire après avoir consommé de la drogue », de « rouler sans assurance » et de « ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture ». Moins d'un pourcent des répondants juge ces comportements acceptables.

**Figure 2 : Acceptabilité des comportements dangereux au volant (2015)**



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

<sup>7</sup> ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes) 2015 est une enquête menée en ligne dans 19 pays européens ; travail sur le terrain réalisé en 2015 ; le projet a été dirigé par l'IBSR ; plus d'informations au chapitre 4.

## 3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool

La conduite sous l'influence de l'alcool est une cause majeure d'accidents de la route. Certaines études internationales soulignent que l'alcool est impliqué dans 20 à 25 % des accidents mortels en Europe (GRSP, 2007 ; ERSO, 2006). La consommation d'alcool diminue les aptitudes de conduite, les capacités d'observation et la vitesse de réaction de l'automobiliste et compliquent le contrôle du véhicule (SWOV, 2016). Le risque d'accident augmente, qui plus est, de manière exponentielle en fonction de la quantité d'alcool consommée (Blomberg et al., 2005). Les jeunes conducteurs sont particulièrement à risque : diverses études ont démontré que, à taux d'alcoolémie égale, le risque d'accident était plus élevé pour les jeunes conducteurs inexpérimentés (Nuyttens et al., 2012 ; Hels et al., 2011, Keall et al., 2004 in SWOV, 2016). En Belgique, la limite légale d'alcoolémie est de 0,5 mg/l CAS. Depuis 2015, cette limite est de 0,2 mg/l CAS pour les professionnels de la route. Vous trouverez de plus amples informations sur la conduite sous influence dans le Dossier Thématique « Alcool » de l'IBSR (Meesmann, en préparation).

### 3.2.1 Prévalence autodéclarée de la conduite sous l'influence de l'alcool

Afin de mesurer la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool, il a été demandé aux participants de répondre à la question : « Au cours des 30 derniers jours, combien de jours vous est-il arrivé de prendre le volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ? ». En 2015, 12 % des répondants déclaraient avoir pris une ou plusieurs fois le volant alors qu'ils étaient sous l'influence de l'alcool. Ce résultat diffère peu de celui obtenu dans les mesures de 2012, 2009 et 2006. De plus, la mesure de comportement de l'IBSR, qui analyse directement la prévalence de la conduite sous influence à l'aide de tests d'haleine réalisés aléatoirement, révèle également que le taux d'automobilistes roulant sous influence a peu changé au cours de ces quelques dernières années (Focant, 2016). Les données internationales nous apprennent que les Belges roulent plus souvent sous influence que les automobilistes des autres pays européens et ce, tant en ce qui concerne la prévalence autodéclarée (ESRA, Achermann Stürmer, 2016) que les comportements observés (DRUID, Houwing et al., 2011).

À l'instar de la plupart des autres études qui s'intéressent à la conduite sous l'influence de l'alcool (p. ex. Focant, 2016, Achermann Stürmer, 2016), la mesure d'attitudes belge (2015) révèle une prévalence autodéclarée significativement plus élevée chez les hommes (17 %) que chez les femmes (7 %). En ce qui concerne l'âge, la prévalence varie entre 9 % pour les 63+ et 15 % pour les conducteurs âgés de 39 à 49 ans. Ces différences ne sont pas significatives. Nous constatons par ailleurs de grandes différences en fonction des régions de résidence personnes interrogées (Figure 3). Les Wallons admettent significativement plus souvent (18 %) conduire sous l'influence de l'alcool que les automobilistes flamands (9 %) et bruxellois (12 %). Ces différences apparaissent également dans la mesure de comportement réalisée par l'IBSR sur la question de la conduite sous influence (Focant, 2016). En revanche, bien que les différences entre les deux études ne soient pas significatives, on observe que les résultats relatifs à la conduite sous influence de cette mesure de comportement ne sont pas entièrement cohérents avec ceux la mesure d'attitudes de l'IBSR. Les divergences de résultats peuvent s'expliquer par une différence de méthodologie<sup>8</sup>, de comportement des répondants<sup>9</sup> ou de perception individuelle<sup>10</sup> des risques liés à son propre comportement. Les études d'observation (mesures de comportement) sont traditionnellement perçues comme étant la référence par excellence pour calculer la prévalence des comportements dangereux.

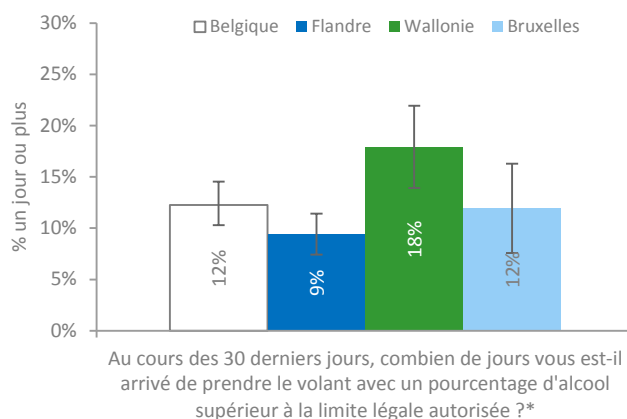
---

<sup>8</sup> La mesure de comportement calcule la prévalence ponctuelle (la proportion d'automobilistes qui roulent sous influence à un moment précis), tandis que la mesure d'attitudes calcule la prévalence périodique (la proportion d'automobilistes qui ont roulé sous influence au cours du mois écoulé). Si un groupe d'âge roule plus souvent sous influence qu'un autre, cela apparaît davantage dans la mesure de comportement que dans la mesure d'attitudes.

<sup>9</sup> La personne admet-elle avoir pris le volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ?

<sup>10</sup> La personne sait-elle si elle a pris le volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ?

**Figure 3 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous l'influence de l'alcool en fonction de la région (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

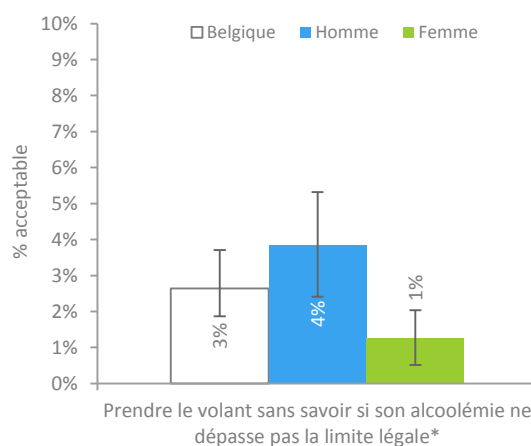
### 3.2.2 Acceptabilité de la conduite sous l'influence de l'alcool

Afin de calculer l'acceptabilité de la conduite sous l'influence de l'alcool, les interviewers ont soumis une liste de 14 comportements dangereux aux répondants. Ces derniers devaient ensuite indiquer de degré d'acceptabilité de ce comportement sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable). La liste complète des comportements est disponible au § 3.1.2.

Le fait de « prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale » est jugé inacceptable par la majorité des automobilistes belges (87 % ; scores 1+2 de l'échelle). Seuls 3 % des personnes interrogées affirment trouver ce comportement acceptable (scores 4+5). Ces pourcentages sont presque identiques à ceux observés en 2009 et en 2012.

En outre, la proportion d'hommes (4 %) estimant que rouler sous influence est acceptable est significativement plus importante que celle des femmes (1 %) (Figure 4). En ce qui concerne l'âge, le plus haut taux d'acceptabilité est observé au sein des catégories d'âge moyen (39-49 ans), mais la différence par rapport aux autres catégories d'âge n'est pas significative. Enfin, l'acceptabilité des automobilistes bruxellois (6 %) dépasse significativement celle des Flamands (2 %), tandis que les Wallons occupent une place intermédiaire (3 %).

**Figure 4 : Acceptabilité de la conduite sous influence en fonction du sexe (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

### 3.2.3 Opinion relative à la conduite sous l'influence de l'alcool

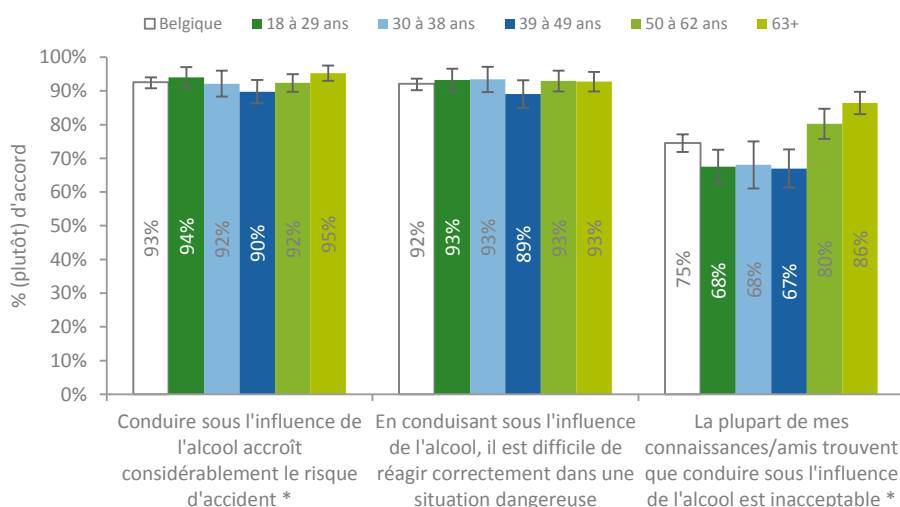
En vue de déterminer les opinions sous-jacentes des automobilistes interrogés au sujet de la conduite sous influence, nous leur avons proposé trois affirmations. Les participants étaient ensuite invités à exprimer leur point de vue sur une échelle de 1 à 5 (pas d'accord, plutôt pas d'accord, neutre, plutôt d'accord, d'accord). Les réactions des participants aux affirmations permettent d'évaluer la conscience du risque, ainsi que le contrôle perçu de son comportement et la norme sociale perçue en matière de conduite sous influence.

En 2015, 93 % des automobilistes belges affirment être (plutôt) d'accord avec l'affirmation « Conduire sous l'influence de l'alcool accroît considérablement le risque d'accident ». Cette proportion est plus ou moins semblable à celle de la mesure de 2012. Par ailleurs, 92 % des personnes interrogées déclarent être (plutôt) d'accord avec l'affirmation « En conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse ». Ce pourcentage est, lui aussi, similaire à celui constaté en 2012. Enfin, 75 % des répondants sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation « La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable ». Ce ratio, qui nous donne une indication sur la norme sociale, est plus élevé qu'en 2012 (71 %). Cette augmentation n'est toutefois pas significative.

Les hommes (90 %) sont, de façon significative, moins conscients de l'augmentation du risque d'accident en cas de conduite sous influence que les femmes (95 %). Le contrôle perçu de son comportement (c.-à-d. la proportion de répondants qui est (plutôt) d'accord avec l'affirmation « En conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse ») est significativement plus important chez les femmes (95%) que chez les hommes (89%). Aucune différence significative en matière de norme sociale n'a été observée en fonction du sexe des personnes interrogées.

Les opinions relatives à la conduite sous influence varient également en fonction de l'âge des répondants (Figure 5). Si la perception du risque lié à la conduite sous influence est certes élevée chez les 39-49 ans (90 %), elle demeure toutefois significativement inférieure à celle constatée chez les 63+ (95 %). Bien que le contrôle perçu du comportement par les automobilistes âgés de 39 à 49 ans soit le moins élevé, la différence par rapport aux autres catégories d'âge n'est pas significative. La différence liée à l'âge la plus marquée concerne la norme sociale. Les deux groupes les plus âgés déclarent plus fréquemment que leurs amis/connaissances rejettent la conduite sous influence que les trois groupes les plus jeunes (différence significative). Ce pourcentage est également, de façon significative, plus élevé chez les 63+ que chez les 50-62 ans.

**Figure 5 : Opinion relative aux affirmations en matière de conduite sous influence en fonction de l'âge (2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

La norme sociale perçue varie également fortement d'une région à l'autre. De façon significative, les automobilistes flamands (77 %) jugent plus souvent que leurs amis/connaissances trouvent la conduite sous influence inacceptable que les automobilistes wallons (69 %). L'analyse des deux autres affirmations ne révèle aucune différence significative.

### 3.3 Vitesse et vitesse excessive

La vitesse excessive et inadaptée constitue l'un des principaux facteurs de risque sur la route. Une étude internationale a démontré que la vitesse excessive était responsable d'un tiers des accidents de la route mortels (OCDE, 2006 dans SWOV 2012 ; ETSC, 2010). La vitesse choisie par un automobiliste a une influence directe sur le risque d'accident et la gravité de celui-ci. Plus la vitesse est élevée, plus la distance parcourue pendant le temps de réaction et la distance de freinage augmentent. L'impact de la collision et, partant, les lésions corporelles sont plus importantes en cas de vitesse accrue (Temmerman, 2016). Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans le Dossier Thématique « Vitesse » de l'IBSR (IBSR, en préparation).

La notion de « vitesse inadaptée » dépend fortement du contexte et est, en conséquence, difficile à évaluer (principalement en raison du manque d'informations claires au sujet de la vitesse adaptée dans certaines conditions spécifiques). Aussi, les résultats de la mesure d'attitudes constituent-ils une précieuse source d'informations en la matière.

#### 3.3.1 Excès de vitesse autodéclarés

Les automobilistes belges admettent fréquemment dépasser les limitations de vitesse autorisée. Afin d'évaluer ce comportement, les interviewers ont posé la question suivante aux participants : « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous sciemment fait les choses suivantes lorsque les conditions le permettaient ? ». Cette question était déclinée pour 4 régimes de vitesse : « rouler à 140 km/h sur autoroute », « rouler à 70 km/h en agglomération » et « rouler à 50 km/h là où vous pouvez rouler à 30 km/h ». Ces mises en situations étaient complétées par l'affirmation « rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale ». Les répondants avaient le choix entre 4 possibilités de réponse : jamais, rarement, souvent et (presque) toujours.

En 2015, près de 9 automobilistes sur 10 (86 %) admettent avoir déjà (c.-à-d. rarement, souvent ou (presque) toujours) roulé jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale. Ce pourcentage est plus ou moins semblable à celui constaté dans la mesure de 2012. En outre, près de la moitié des automobilistes reconnaissent qu'ils le font souvent, voire (presque) tout le temps. Cette forte proportion d'aveux d'excès de vitesse est en adéquation avec les observations de la mesure de comportement en matière de vitesse menée par l'IBSR. Cette dernière mettait en lumière un nombre élevé d'infractions pour l'ensemble des régimes de vitesse (Temmerman, 2016 & Trotta, 2016). Les excès de vitesse sont un phénomène aussi répandu en Belgique que dans la majorité des pays européens (ESRA, Yannis, et al. 2016).

Concernant les régimes de vitesse spécifiques, la mesure d'attitudes de l'IBSR démontre que l'aveu le plus fréquent des automobilistes belges concerne le fait de rouler à 50 km/h dans les zones 30 (71 %). Un automobiliste sur quatre affirme même le faire souvent, voire (presque) tout le temps. Les résultats de la mesure de comportement démontrent également que c'est dans les zones 30 que le plus d'excès de vitesse sont commis (Temmerman, 2016). 59 % des automobilistes interrogés déclarent concevoir la possibilité de « rouler à 140 km/h sur autoroute » dans certaines circonstances. L'infraction la moins constatée concerne le fait de « rouler à 70 km/h en agglomération » et ce, malgré le fait que plus de la moitié des conducteurs avouent l'avoir fait au cours de l'année écoulée et que 14 % des répondants admettent être souvent, voire (presque) tout le temps, dans cette situation. Si nous comparons ces résultats à ceux de la mesure de 2012, nous constatons que la prévalence autodéclarée de vitesse excessive au volant n'a changé de manière significative pour aucun des régimes de vitesse.

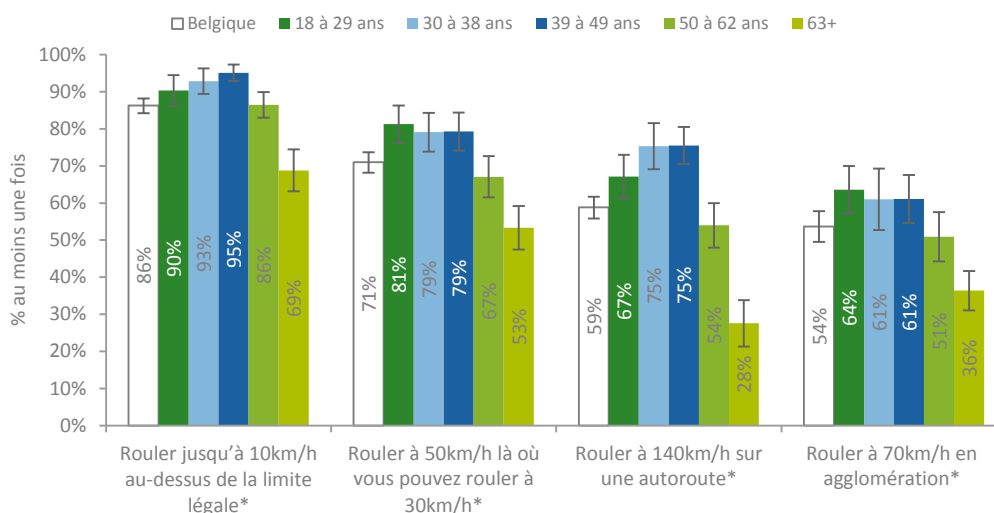
Il apparaît par ailleurs que la prévalence observée chez les hommes est, de façon significative, supérieure à celle des femmes pour l'ensemble des affirmations. Les plus grandes différences en fonction du sexe concernent les affirmations « rouler à 140 km/h sur autoroute » (66 % contre 50 %) et « rouler à 70 km/h en agglomération » (61 % contre 45 %).

Nous observons aussi que l'âge influence considérablement les résultats pour toutes les affirmations (Figure 6). Les automobilistes plus âgés concèdent en règle générale moins souvent qu'ils enfreignent



sciemment les limitations de vitesse. Pour la quasi-totalité des affirmations, la prévalence au sein des deux groupes les plus âgés est, de façon significative, moins élevée qu'au sein des trois catégories d'âges les plus jeunes<sup>11</sup>. Le pourcentage d'excès de vitesse commis par les 63+ est, à son tour, significativement inférieur au pourcentage rapporté par le deuxième groupe le plus âgé pour l'ensemble des affirmations. La prévalence la plus élevée n'est pas automatiquement attribuée aux jeunes automobilistes. En effet, le fait de « rouler 140 km/h sur autoroute » et de « rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale » est significativement plus répandu chez les 39-49 ans que chez les automobilistes âgés de 18 à 29 ans.

**Figure 6 : Prévalence autodéclarée de vitesse excessive en fonction de l'âge (2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesures d'attitudes nationale 2015

De manière générale, les automobilistes flamands affirment moins souvent dépasser les limitations de vitesse que les conducteurs des deux autres régions. Cette observation est significative pour deux affirmations : les automobilistes flamands déclarent moins fréquemment « rouler à 140 km/h sur l'autoroute » que les automobilistes wallons et « rouler à 70 km/h en agglomération » que les Wallons et les Bruxellois. La mesure de comportement confirme par ailleurs que les infractions relatives à certains régimes de vitesse sont plus fréquentes en Wallonie qu'en Flandre (Temmerman, 2016; Trotta, 2016).

### 3.3.2 Acceptabilité de la vitesse (excessive)

Les personnes interrogées dans le cadre de la mesure se sont vu soumettre une liste de 14 comportements dangereux au volant parmi lesquels trois avaient trait à la vitesse. Ils étaient ensuite invités à indiquer le degré d'acceptabilité de ces comportements sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable). La liste complète des comportements est disponible au § 3.1.2

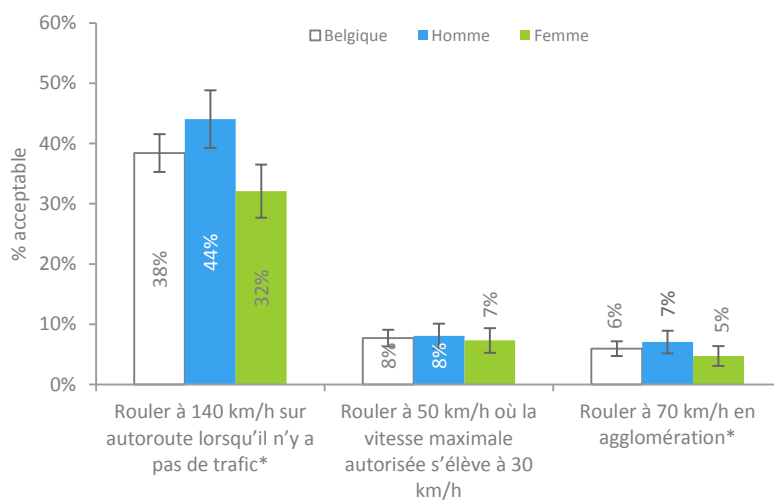
Sur les 14 comportements à risque présentés, le comportement jugé le plus acceptable (scores 4+5 de l'échelle) était de loin le fait de « rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic » (38 %). Considéré acceptable par 8 % des personnes interrogées, le fait de « rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h » arrivait en 4<sup>ème</sup> position. En 6<sup>ème</sup> position, avec un taux d'acceptabilité de 6 % des répondants, arrive le fait de « rouler à 70 km/h en agglomération ». Aucune différence significative n'est à souligner par rapport à la mesure de 2012.

Le taux d'acceptabilité est significativement plus élevé chez les hommes que chez les femmes en ce qui concerne les faits de « rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic » et de « rouler à 70 km/h en agglomération » (Figure 7). De surcroît, il apparaît que les 63+ affirment, de façon significative, plus rarement « rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic » et accepter le fait de « rouler

<sup>11</sup> La seule exception concerne la première affirmation pour laquelle une différence significative a été observée entre les groupes 18-29 ans et 50-62 ans.

à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h » que les trois groupes les plus jeunes. Seule l'affirmation « rouler à 70 km/h en agglomération » donne lieu à des différences statistiquement significatives entre les régions. En effet, de façon significative, les Bruxellois déclarent plus fréquemment trouver ce comportement acceptable que les Flamands et les Wallons.

**Figure 7 : Acceptabilité de la vitesse excessive en fonction du sexe (2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesures d'attitudes nationale 2015

### 3.3.3 Opinion relative à la vitesse (excessive)

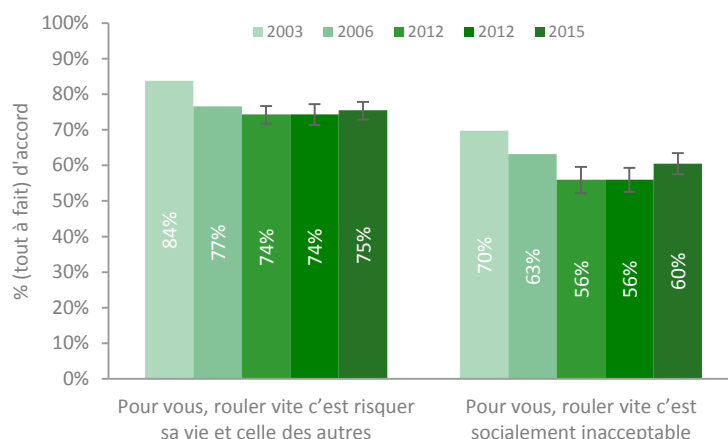
Afin de sonder l'opinion des automobilistes interrogés au sujet de la vitesse excessive, les interviewers leur ont présenté une liste de 7 affirmations. Les répondants étaient invités à exprimer leur avis sur une échelle de 1 à 5 (pas d'accord, plutôt pas d'accord, neutre, plutôt d'accord, d'accord)<sup>12</sup>. Les deux premières affirmations s'inscrivent dans les objectifs fixés en 2002 par les États généraux de la Sécurité routière et concernent la perception du risque et de la norme sociale en matière de vitesse. Cinq autres affirmations présentées pour la première fois dans les études de 2009 et 2012 ont également été reprises. L'ensemble de ces affirmations permet de dresser un tableau général des attitudes des automobilistes à l'égard de la vitesse excessive au volant.

#### Affirmations relatives aux objectifs des États généraux de la Sécurité routière

En 2002, les États généraux de la Sécurité routière se sont fixés pour objectif qu'au moins 80 % des automobilistes belges soient (tout à fait) d'accord avec les affirmations « Pour vous, rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres » et « Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable ». Il apparaît que ces deux objectifs n'ont pas été atteints en 2015. Seuls 75 % des automobilistes approuvent (tout à fait) ces affirmations relatives à la perception du risque. En ce qui concerne la norme sociale, ce pourcentage atteint péniblement 60 %. Bien que nous constatons une légère augmentation des proportions depuis 2012, la différence n'est pas significative. L'objectif relatif à la perception du risque avait néanmoins déjà été atteint en 2003 et en 2009 (Figure 8).

<sup>12</sup> L'échelle de réponse pour les deux premières affirmations diffère de celle utilisée pour les autres affirmations. Les possibilités de réponses étaient dans ce cas : pas du tout d'accord, pas d'accord, ni d'accord/ni pas d'accord ou tout à fait d'accord.

**Figure 8: Évolution de l'opinion relative aux affirmations des États généraux de la Sécurité routière en matière de vitesse excessive (2003-2015)**



Source : IBSR, *Mesure nationale d'attitudes 2015*

De façon significative, les femmes sont plus souvent d'accord avec chacune des affirmations que les hommes. Nous remarquons un effet graduel évident de l'âge sur la norme sociale : plus on est âgé, plus on a tendance à juger la vitesse excessive socialement inacceptable. Le taux d'approbation de cette affirmation est significativement plus élevé auprès des deux groupes les plus âgés qu'auprès des trois groupes les plus jeunes. De plus, la proportion de 63+ estimant que la vitesse excessive est socialement inacceptable est significativement supérieure à celle constatée dans le deuxième groupe le plus âgé. L'impact de l'âge est également notable en ce qui concerne l'affirmation qui évalue la perception du risque de la vitesse excessive. La seule différence réside dans l'augmentation de la proportion de 18-29 ans étant d'accord avec cette affirmation. Ce ratio ne diffère désormais plus de celui observé auprès des automobilistes âgés de 50 à 62 ans. Les opinions diffèrent également en fonction des régions : les automobilistes flamands sont beaucoup plus souvent d'accord avec l'affirmation selon laquelle « rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres ». Le taux d'acceptabilité sociale de la conduite rapide est en outre significativement moins élevé en Flandre qu'en Wallonie.

### Autres affirmations

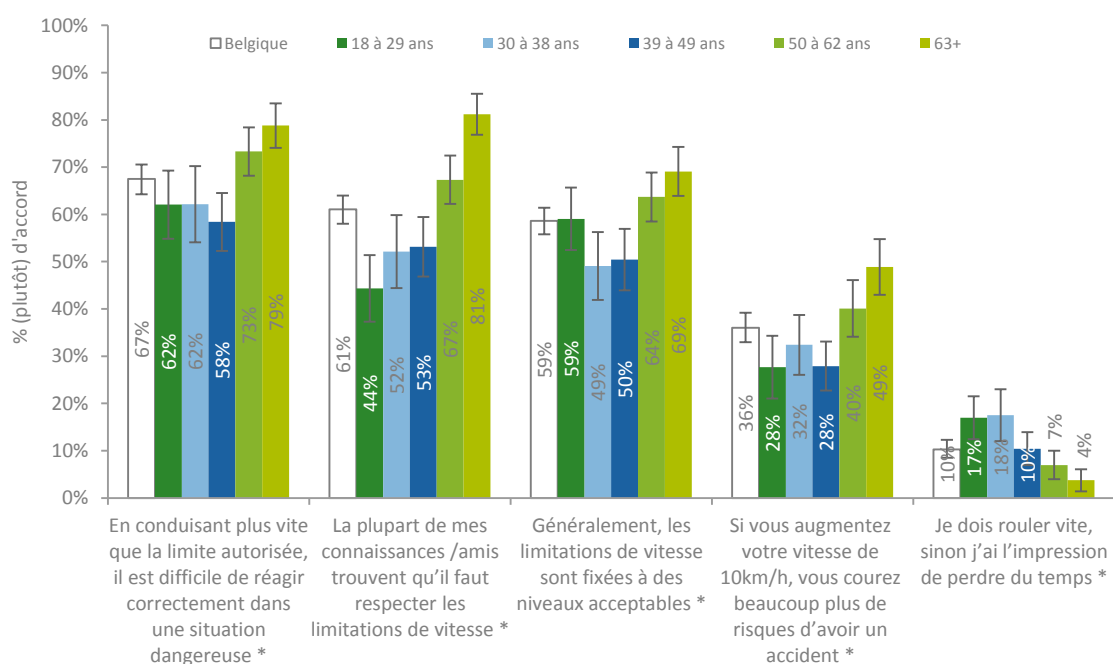
Hormis les deux affirmations issues des objectifs des États généraux, les éditions précédentes de la mesure d'attitudes reprennent 5 autres affirmations (voir Figure 9). Ces affirmations contribuent à distinguer plus clairement les facteurs sous-jacents des attitudes liées à la vitesse (excessive). Celles-ci analysent la perception de contrôle de son comportement, la perception de la norme sociale, l'appréciation subjective du code de la route, la conscience du risque d'accident et les avantages subjectifs de la vitesse excessive.

En ce qui concerne la perception de contrôle de son comportement, il apparaît que 67 % des automobilistes belges sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation « En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse ». Pour ce qui est de la norme sociale perçue, l'étude révèle que 61 % des automobilistes considèrent que la plupart de leurs amis/connaissances trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse. 59 % des personnes interrogées estiment que les limitations de vitesse sont généralement fixées à des niveaux acceptables. À peine 36 % des automobilistes approuvent l'affirmation « Si vous augmentez votre vitesse de 10 km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident ». Enfin, 10 % des répondants sont d'accord avec le fait qu'il faut rouler vite pour ne pas avoir l'impression de perdre du temps. Ces pourcentages ne diffèrent pas significativement de ceux qui ont été constatés en 2012.

Il existe deux différences significatives entre les hommes et les femmes. Premièrement, il transparaît que la perception de contrôle de son comportement est moins élevée chez les hommes que chez les femmes. Deuxièmement, les hommes trouvent moins fréquemment que les limitations de vitesse sont généralement fixées à des niveaux acceptables.

Eu égard aux catégories d'âge, nous constatons que l'âge a, une fois de plus, un effet graduel sur la réaction aux affirmations (Figure 9). Cet impact atteint son maximum pour les perceptions de contrôle de son comportement et de la norme sociale. De façon statistiquement significative, les deux groupes les plus âgés marquent plus souvent leur accord avec ces affirmations (1 et 2 sur la Figure 9) que les trois groupes les plus jeunes. En revanche, nous observons que les deux catégories d'âge les plus jeunes abondent (significativement) plus souvent dans le sens de l'affirmation « Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps » que les trois groupes les plus âgés. Les jeunes conducteurs et les deux groupes les plus âgés sont ceux qui soutiennent le plus (différence significative) que les limitations de vitesse sont généralement fixées à des niveaux acceptables. L'affirmation « Si vous augmentez votre vitesse de 10 km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident » est davantage approuvée par les 63+ que par les autres catégories d'âge (différence significative).

**Figure 9 : Opinion relative aux différentes affirmations concernant la vitesse excessive en fonction de l'âge (2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Enfin, nous observons également des différences significatives entre les régions. L'affirmation « En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse » est plus soutenue par les automobilistes wallons que les Flamands. Ces derniers estiment plus souvent que leurs amis/connaissances trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse, tandis que les Wallons déclarent davantage qu'ils doivent rouler vite pour ne pas perdre de temps.

### 3.4 Port de la ceinture de sécurité

Le non-port de la ceinture de sécurité constitue l'un des principaux facteurs de risque de la sécurité routière. La ceinture est un dispositif de sécurité secondaire (ou passif), ce qui signifie qu'elle n'empêche pas l'accident de se produire, mais permet néanmoins d'en limiter les conséquences. La ceinture de sécurité est l'une des manières les moins onéreuses et les plus efficaces de diminuer les risques de blessures graves en cas d'accident (Roynard & Golinvaux, 2015). Le risque d'accident mortel et de blessures graves chez les conducteurs adultes qui portent la ceinture de sécurité seraient respectivement de 50 % et 45 % inférieur à ceux des conducteurs qui ne la portent pas. Les passagers adultes assis à l'avant du véhicule voient leur risque de mourir ou d'être gravement blessés diminuer de 45 % quand ils portent la ceinture de sécurité, tandis que cette diminution est de 25 % pour les adultes assis à l'arrière du véhicule (Elvik et al, 2009 ; Roynard & Golinvaux, 2015). En Belgique, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire à l'avant

du véhicule depuis 1975 et à l'arrière depuis 1991. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans le Dossier thématique « Dispositifs de sécurité » de l'IBSR (Roynard & Golinvaux, 2015).

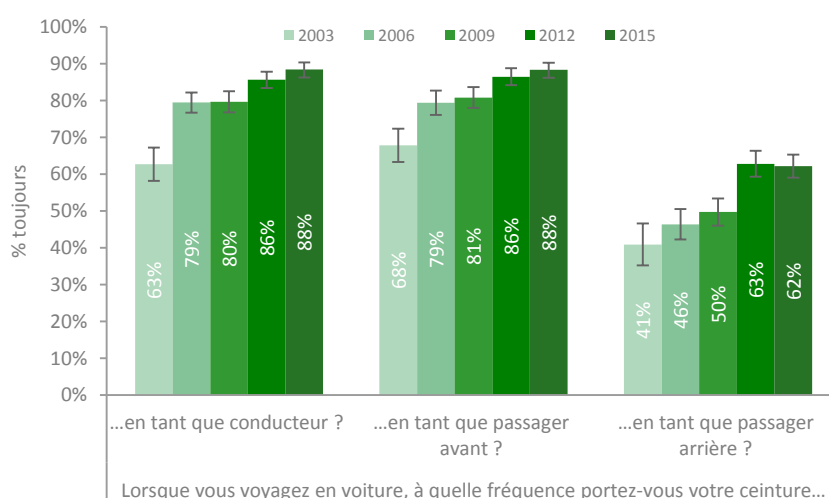
### 3.4.1 Port autodéclaré de la ceinture de sécurité

Afin de calculer le taux de port de la ceinture de sécurité, nous avons demandé aux participants de répondre à la question : « Lorsque vous voyagez en voiture, à quelle fréquence portez-vous votre ceinture ? ». Cette question était à son tour sous-divisée en trois sous-questions correspondant aux différentes places occupées dans le véhicule : « en tant que conducteur », « en tant que passager avant » ou « en tant que passager arrière ». Pour chaque sous-question, les répondants avaient le choix entre cinq possibilités de réponse : jamais, parfois, la plupart du temps, presque toujours ou toujours.

En 2015, 88 % des personnes interrogées déclarent toujours porter la ceinture de sécurité en tant que conducteur. Ce pourcentage est également de 88 % pour les passagers avant, mais est à peine de 62 % pour les passagers arrière. Le résultat obtenu pour les passagers avant correspond aux chiffres de la mesure de comportement en matière de port de la ceinture menée par l'IBSR en 2015 (Lequeux, 2016). Cette dernière faisait état d'un taux de port de la ceinture de 92 % tant pour les conducteurs que pour les passagers avant. Les résultats obtenus dans la mesure de comportement en matière de port de la ceinture pour les passagers arrière étaient considérablement supérieurs (76 %) à ceux de la mesure d'attitudes. Nous devons toutefois souligner que cette comparaison ne tient pas compte des répondants ayant déclaré porter leur ceinture « la plupart du temps » dans la mesure d'attitudes. Ce pourcentage s'élève à 20% des passagers arrière contre à peine 8 % des conducteurs et des passagers avant. Ceux-ci ne sont pas compris dans les pourcentages présentés ci-avant.

L'évolution du port autodéclaré de la ceinture de sécurité (Figure 10) démontre une forte augmentation de l'utilisation de ce dispositif de sécurité depuis 2003. Par rapport à 2012, nous observons également une légère amélioration en 2015 pour les conducteurs et les passagers avant, même si celle-ci demeure statistiquement non-significative. La mesure de comportement confirme cette augmentation (Lequeux, 2016). Les données internationales de l'ESRA (2015) révèlent par ailleurs que les Belges sont meilleurs élèves que la majorité des automobilistes européens en matière de port de la ceinture (ESRA, Trotta, et al., 2016). En 2002, les États généraux de la Sécurité routière ont fixé un certain nombre d'objectifs relatifs au port de la ceinture. Ces objectifs ont été revus à la hausse en 2007 pour atteindre 95 % à l'avant du véhicule et 80 % à l'arrière du véhicule, dans le but d'égaliser les pays affichant le taux le plus élevé de port de la ceinture en 2010. Si l'on tient compte des résultats de la mesure d'attitudes, ces objectifs ne sont pas encore atteints en 2015. Selon la mesure de comportement, au contraire, avec une proportion cumulée de 86 % pour les adultes et les enfants, l'objectif concernant les personnes à l'avant du véhicule est bel et bien atteint en 2015 (Lequeux, 2016).

**Figure 10 : Évolution de la prévalence autodéclarée du port de la ceinture (2003-2015)**



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

La prévalence autodéclarée du port de la ceinture obtenue dans la mesure d'attitudes 2015 varie de façon significative en fonction du sexe et de l'âge des personnes interrogées. En tant que conductrices ou passagères avant, les femmes déclarent plus fréquemment (respectivement 93 % et 91 %) toujours porter la ceinture de sécurité que les hommes (respectivement 85 % et 86 %). Cette différence liée au sexe est également soulignée par la mesure de comportement de l'IBSR (Lequeux, 2016). Il existe par ailleurs des écarts significatifs entre les différentes catégories d'âge : en tant que passager (avant ou arrière), les 63+ affirment plus fréquemment porter la ceinture de sécurité (93 % à l'avant, 69 % à l'arrière) que les 18-29 ans (83 % à l'avant, 56 % à l'arrière). Cette mesure d'attitudes n'indique aucun écart significatif entre les régions. Les résultats de la mesure de comportement laissent en revanche transparaître que le port de la ceinture est (de façon significative) moins répandu en Wallonie que dans les deux autres régions (Lequeux, 2016).

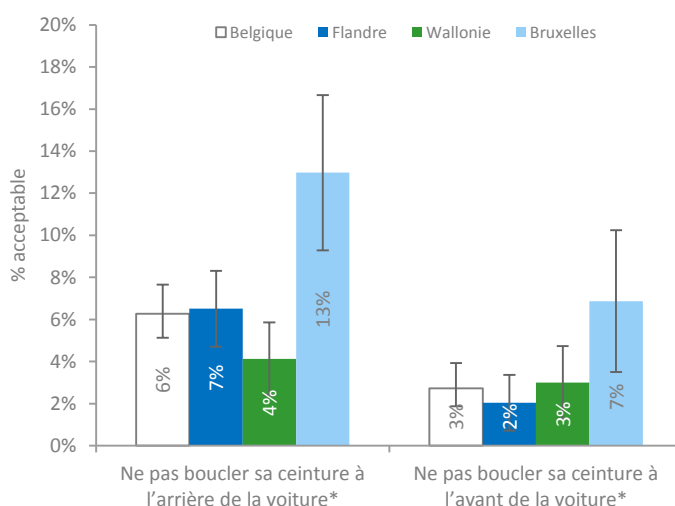
### 3.4.2 Acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité

Pour évaluer l'acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité, les interviewers ont invité les répondants à exprimer leur point de vue au sujet des affirmations suivantes : « Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture » et « Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture ». Les répondants devaient ensuite indiquer l'acceptabilité de ces comportements sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable). Ces deux comportements faisaient partie d'une liste de 14 comportements, reprise au § 3.1.2 de ce rapport.

Le fait de « ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture » est jugé inacceptable par 80 % des automobilistes (scores 1+2 de l'échelle). Avec un taux d'acceptabilité de 6 % (scores 4+5), ce comportement arrive en 5<sup>ème</sup> place des comportements dangereux les plus « acceptables ». Le fait de « ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture » est quant à lui rejeté par 91 % des automobilistes et se place en 7<sup>ème</sup> position des 14 formes de comportements à risque. Bien que la tendance ne soit pas significative, nous observons une diminution de l'acceptabilité de ces deux comportements.

L'acceptabilité du non-port de la ceinture à l'avant du véhicule est significativement plus faible chez les 30-38 ans (3 %) et les 39-49 ans (4 %) que chez les jeunes conducteurs et les deux groupes les plus âgés. En outre, le taux d'acceptabilité des automobilistes bruxellois pour ces deux affirmations (respectivement 13 % et 7 %) est significativement plus élevé que celui des automobilistes des autres régions (Figure 11). Il n'y a aucune différence significative entre les hommes et les femmes.

**Figure 11 : Acceptabilité du non-port de la ceinture en fonction de la région (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

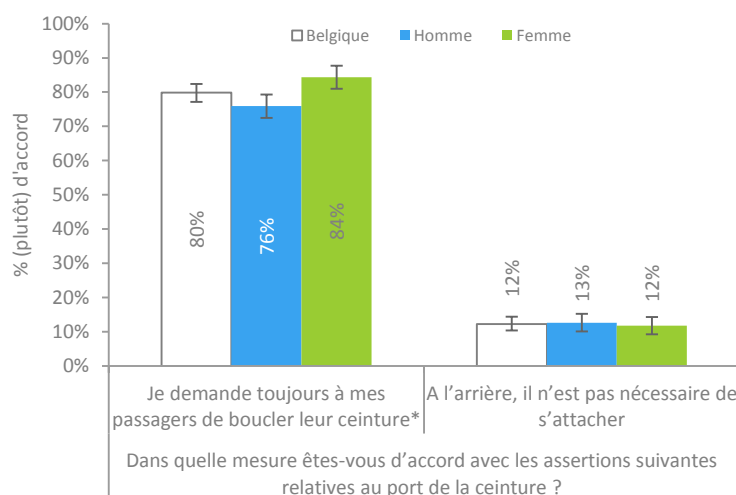
### 3.4.3 Opinion relative au port de la ceinture de sécurité

Afin de sonder l'opinion des automobilistes interrogés, nous leur avons présenté deux assertions. Les répondants pouvaient exprimer leur opinion à l'aide d'une échelle de 1 à 5 (pas d'accord, plutôt pas d'accord, neutre, plutôt d'accord, d'accord).

En 2015, 80 % des personnes interrogées étaient (plutôt) d'accord avec l'affirmation « Je demande toujours à mes passagers de boucler leur ceinture » ; 12 % des répondants ne jugeaient pas nécessaire de s'attacher à l'arrière du véhicule. Ces pourcentages sont à peu près similaires à ceux de la mesure de 2012.

La Figure 12 montre que les femmes demandent (significativement) plus souvent à leurs passagers de boucler leur ceinture (84 %) que les hommes (76 %). Nous constatons par ailleurs que les automobilistes bruxellois (20 %) pensent (significativement) plus fréquemment qu'il n'est pas nécessaire de s'attacher à l'arrière du véhicule que les automobilistes des deux autres régions. Aucun écart significatif n'a été constaté entre les différentes catégories d'âge.

**Figure 12 : Opinion relative aux différentes affirmations concernant le port de la ceinture en fonction du sexe (2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

### 3.5 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

Le corps des enfants est différent de celui des adultes, c'est pourquoi la ceinture de sécurité traditionnelle ne suffit pas à garantir leur intégrité lorsqu'on les transporte en voiture. Il existe différents dispositifs de sécurité en fonction de la taille et du poids des enfants. Ces dispositifs incluent les lits-auto, les sièges-bébés dos à la route, les sièges-enfants avec harnais et les rehausseurs pour lesquels on utilise la ceinture de sécurité du véhicule. Les enfants ne risquent pas uniquement de subir d'importantes lésions corporelles en cas de collision lorsqu'ils ne sont pas attachés, mais également lorsqu'ils ne sont pas *correctement* attachés (par exemple : harnais trop peu serré ou mauvaise installation d'un dispositif dans la voiture) ou lorsqu'ils sont attachés dans un dispositif inadapté à leur morphologie (Roynard & Golinvaux, 2015). Une étude a démontré que le risque d'encourir des blessures graves pour les enfants âgés de 1 à 7 ans diminue de 70 % par rapport au simple port de la ceinture de sécurité lorsqu'ils voyagent dans un dispositif de retenue approprié. Le risque de blessures graves diminue de 50 à 90 % en fonction de l'âge et du dispositif de retenue utilisé (Elvik et al, 2009 ; Roynard & Golinvaux, 2015). En Belgique, les enfants mesurant moins de 1,35 m et âgé de moins de 18 ans doivent obligatoirement être véhiculés dans un dispositif adapté. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans le Dossier Thématique « Dispositif de retenue » de l'IBSR (Roynard & Golinvaux, 2015).



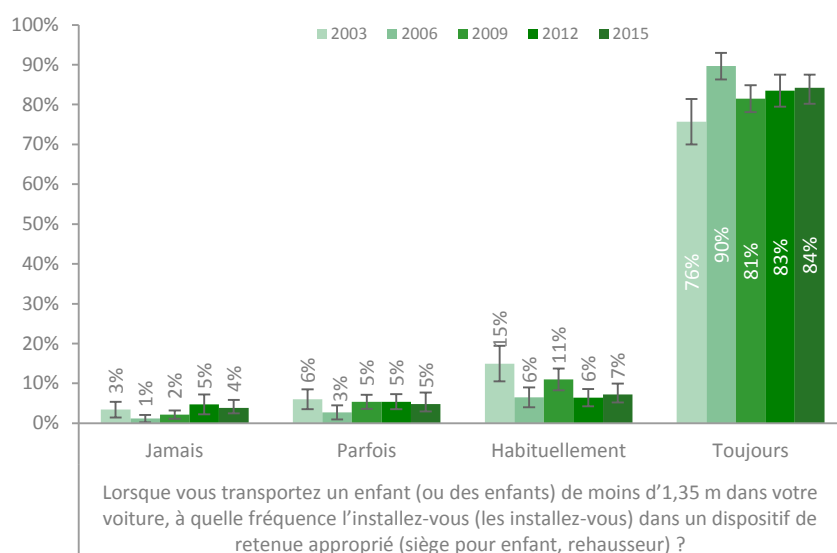
### 3.5.1 Utilisation autodéclarée des dispositifs de retenue pour enfants

La mesure d'attitudes contient une question permettant d'évaluer spécifiquement la sécurité des enfants dans les véhicules. L'usage autodéclaré des dispositifs de retenue pour enfants a été mesuré en posant la question suivante aux participants : « Lorsque vous transportez un enfant (ou des enfants) de moins de 1,35 m dans votre voiture, à quelle fréquence l'installez-vous (les installez-vous) dans un dispositif de retenue approprié (siège pour enfant, rehausseur) ? ». Les personnes interrogées avaient dès lors le choix entre quatre possibilités de réponse : jamais, parfois, habituellement ou toujours. Les répondants qui ne transportent jamais d'enfants dans leur véhicule (42 %) n'ont pas été repris dans ce volet de l'analyse.

En 2015, 84 % des automobilistes déclarent toujours transporter les enfants dans les dispositifs de retenue appropriés, 7 % disent le faire habituellement, 5 % parfois et 4 % jamais (Figure 13). Ces résultats diffèrent peu de ceux observés dans le cadre de la mesure menée en 2012. Le plus haut pourcentage d'automobilistes affirmant toujours transporter les enfants dans le dispositif adapté a été enregistré en 2006. Ce pic est potentiellement lié à l'entrée en vigueur dans le courant de cette année de la nouvelle législation relative aux dispositifs de retenue pour enfants, laquelle avait fait l'objet d'un important battage publicitaire. Les États généraux de la Sécurité routière (2002) avaient formulé pour objectif qu'au moins 95 % des enfants soient transportés dans un dispositif adapté en 2005. Cet objectif n'a toujours pas été atteint en 2015.

Si nous comparons ces résultats à ceux de la mesure de comportement en matière d'utilisation de dispositif de retenue menée par l'IBSR en 2014, nous constatons que 10 % des enfants étudiés n'étaient pas attachés du tout. Cette proportion correspond environ à la proportion d'automobilistes qui déclarent parfois/ne jamais attacher les enfants dans leur véhicule (9%) observée dans la mesure d'attitudes. De plus, la mesure de comportement révèle que seuls 33 % des enfants étudiés étaient véhiculés correctement et dans un dispositif approprié. La plupart des enfants étaient mal attachés ou installés dans un dispositif inadapté à leur taille, leur âge ou leur poids (Roynard, 2015). Tout comme pour le port de la ceinture de sécurité, l'étude ESRA (2015) indique que les automobilistes belges font mieux que leurs homologues européens en matière d'utilisation de dispositifs de retenue (Trotta, et al., 2016).

**Figure 13 : Évolution de l'utilisation autodéclarée des dispositifs de retenue pour enfants (2003-2015)**



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Dans le cadre de la mesure d'attitudes 2015 de l'IBSR, les femmes déclarent plus souvent (87 %) que les hommes (81 %) toujours transporter les enfants dans le dispositif de retenue adapté (différence significative). Aucun effet clair n'apparaît en matière d'âge. Les 50-62 ans (89 % ; significativement supérieur aux 18-29 ans et aux 39-49 ans) et les 30-38 ans (88 % ; significativement supérieur aux 18-29 ans) enregistrent les plus hauts taux de prévalence en la matière. Nous ne remarquons pas d'écart significatif entre les régions. La mesure de comportement ne montre aucune différence significative en



fonction du sexe et de l'âge des automobilistes, mais bien en fonction de la région. Les enfants de la région Bruxelles-Capitale sont en effet (de façon significative) moins souvent correctement attachés/attachés dans un dispositif adéquat que les enfants des deux autres régions.

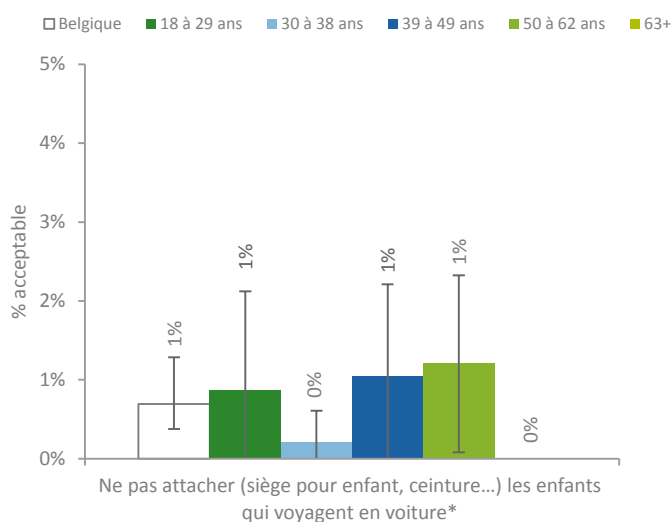
### 3.5.2 Acceptabilité de la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

Afin d'évaluer l'acceptabilité du non-usage d'un dispositif de retenue pour enfants, les interviewers ont soumis une liste de 14 comportements dangereux au volant aux répondants, dont un concerne cette problématique. Les répondants étaient ensuite invités à indiquer l'acceptabilité du comportement concerné sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable en 5 = acceptable). La liste complète des comportements est disponible au § 3.1.2.

Le fait de « ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture » concentre un fort taux de rejet. En effet, 98 % des personnes interrogées considèrent ce comportement inacceptable (scores 1+2 de l'échelle). Avec un peu moins de 1 % d'avis favorables (scores 4+5), ce comportement dangereux arrive en douzième place en termes d'acceptabilité. Seuls les faits de « rouler sans assurance » et de « conduire après avoir consommé de la drogue » sont jugés moins acceptables. Cette donnée n'a pas changé depuis la mesure de 2012.

Une seule différence significative apparaît entre les catégories d'âge : les 63+ trouvent le fait de ne pas attacher des enfants qui voyagent en voiture moins acceptable que les 50-62 ans (Figure 14). L'étude ne fait état d'aucun écart significatif en fonction des variables sexe et région.

**Figure 14 : Acceptabilité de la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants en fonction de l'âge (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

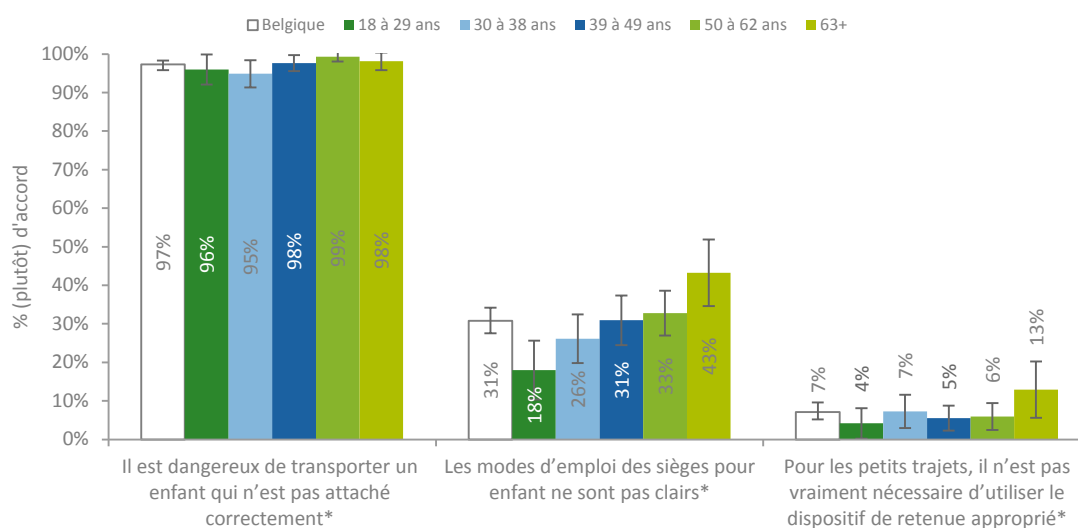
### 3.5.3 Opinion relative à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

Les automobilistes interrogés se sont vu proposer trois affirmations relatives à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants. Les répondants devaient exprimer leur opinion sur la base d'une échelle de 1 à 5 (pas d'accord, plutôt pas d'accord, neutre, plutôt d'accord, d'accord).

La quasi-totalité des répondants (97 %) sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation « Il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement ». Un tiers des automobilistes (31 %) trouvent que les modes d'emploi des sièges pour enfants sont imprécis et 7 % affirment être (plutôt) d'accord avec le fait qu'il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser un dispositif de retenue approprié pour les petits trajets. Ces pourcentages ne diffèrent pas significativement de ceux observés dans le cadre de la mesure de 2012.

De façon significative, les 50-62 ans (98 %) sont davantage conscients du risque lié au fait de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement que les 30-38 ans (95 % ; Figure 15). En ce qui concerne les modes d'emploi des sièges pour enfants, nous observons un effet graduel évident de l'âge : plus on est âgé, plus on a tendance à juger ces modes d'emploi peu clairs. Cet écart est significatif entre, d'une part, les 63+ et les trois groupes les plus jeunes et, d'autre part, entre les 18-29 ans et les trois groupes les plus âgés. L'affirmation « Pour les petits trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue approprié » est, elle aussi, (de façon significative) davantage soutenue par les automobilistes plus âgés (13 %) que par les jeunes conducteurs (4 %). Nous remarquons également deux différences significatives entre les régions. Premièrement, les Wallons déclarent plus fréquemment qu'il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement que les Flamands. Deuxièmement, 40 % des automobilistes wallons trouvent les modes d'emploi des sièges pour enfants peu clairs, soit une proportion significativement supérieure aux automobilistes flamands et bruxellois. Il n'y a de différence significative entre les hommes et les femmes pour aucune des affirmations.

**Figure 15 : Opinion relative aux différentes affirmations relatives à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfant en fonction de l'âge (2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

### 3.6 Distraction due à l'utilisation du GSM au volant

La distraction liée à l'utilisation croissante des smartphones et autres dispositifs électroniques au volant représente un problème grandissant pour la sécurité routière. Des études internationales démontrent que la distraction au volant serait à l'origine de 10 à 30 % des accidents de la route survenus au sein de l'Union européenne (DG MOVE, 2015). Les ouvrages scientifiques distinguent plusieurs types de distraction, à savoir la distraction visuelle, la cognitive, la physique et l'auditive (ex : OMS, 2011 ; Slootmans, 2015). Ces formes de distraction ont un impact sur une série d'aspects essentiels de la capacité de conduite, se traduisant notamment par une moins bonne maîtrise du véhicule, un allongement du temps de réaction, une vitesse réduite ou la non-perception de certains éléments liée au manque de concentration sur la route. L'usage des smartphones et des GSM est perçu comme l'une des principales sources de distraction au volant (Slootmans, 2015). Les automobilistes qui téléphonent sans kit mains libres courent quatre fois plus de risques d'avoir un accident (OMS, 2015). Le fait de téléphoner avec un kit mains libres est également un motif de distraction cognitive et auditive empêchant les automobilistes d'être totalement attentifs à la circulation et provoquant un allongement de leur temps de réaction (NSC, 2012). Écrire ou lire un sms serait encore plus dangereux car l'automobiliste se concentre pendant des laps de temps plus ou moins longs sur l'écran de son GSM plutôt que sur la route (Riguelle & Roynard, 2014 ; Boets, 2015). L'utilisation manuelle d'un GSM au volant est interdite en Belgique depuis 2000. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans le Dossier Thématique « Distraction au volant » de l'IBSR (Slootmans, 2015).

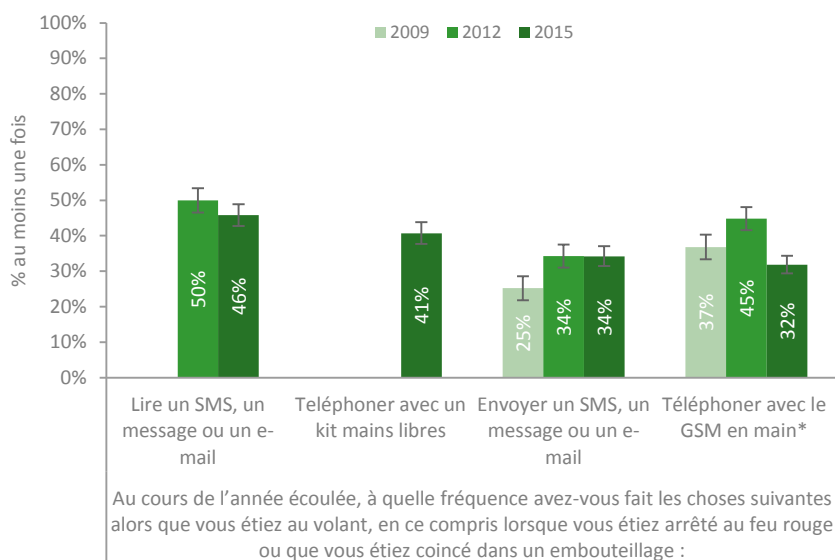
### 3.6.1 Utilisation autodéclarée du GSM au volant

Afin de calculer l'utilisation autodéclarée du GSM au volant, nous avons posé la question suivante aux répondants : « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que vous étiez au volant, en ce compris lorsque vous étiez arrêté au feu rouge ou que vous étiez coincé dans un embouteillage ». Les personnes interrogées avaient le choix entre quatre possibilités de réponse : jamais, rarement, souvent ou (presque) toujours. Cette question était détaillée par plusieurs sous-questions : « téléphoner avec un kit mains libres », « téléphoner sans kit mains libres », « lire un SMS, un message ou un e-mail » en « envoyer un SMS, un message ou un e-mail ». Les répondants ne possédant pas ou n'utilisant pas de GSM, n'ont pas été comptabilisés dans ce volet de l'analyse.

En 2015, l'utilisation du GSM au volant reste un phénomène largement répandu (Figure 16). Près de la moitié des personnes interrogées (46 %) affirment avoir lu (rarement, souvent ou (presque) toujours) un sms, un message ou un e-mail au volant au cours de l'année écoulée. La proportion d'automobilistes déclarant avoir envoyé un sms, un message ou un e-mail est quant à elle inférieure (34 %). Par ailleurs, 41 % des sondés admettent avoir téléphoné avec un kit mains libres. Moins de personnes reconnaissent au contraire avoir téléphoné avec leur GSM en main (32 %). Par rapport aux résultats de 2012, nous n'observons aucun changement significatif si ce n'est une réduction de la prévalence des conversations téléphoniques sans kit mains libres, qui passe de 45 % (2012) à 32 % (2015).

En 2013, l'IBSR a réalisé une mesure de comportement sur l'usage illégal (c.-à-d. sans kit mains libres) du GSM au volant. Il en était ressorti que 2 % des automobilistes étudiés étaient en train de téléphoner au volant et que 1,2% des automobilistes réalisaient une autre opération avec leur GSM (ex : envoi d'un sms). Il est difficile de comparer ces résultats à ceux de la mesure d'attitudes principalement en raison du fait que les résultats de la mesure de comportement sont exprimés en prévalence ponctuelle (le pourcentage d'automobilistes qui utilisent leur GSM au volant à un moment donné), tandis que la mesure d'attitudes s'intéresse à la prévalence sur un intervalle de temps beaucoup plus long (le pourcentage d'automobilistes ayant utilisé leur GSM au volant au cours de l'année écoulée). Les données internationales révèlent que les Belges téléphonent moins (avec et sans kit mains libres), mais envoient et lisent autant des sms au volant que les autres automobilistes européens (ESRA, Trigoso, et al., 2016).

**Figure 16 : Évolution de l'utilisation autodéclarée du GSM au volant (2009-2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Dans la mesure nationale d'attitudes 2015 de l'IBSR, les hommes (45 %) déclarent (significativement) plus souvent téléphoner avec un kit mains libres que les femmes (36 %). En ce qui concerne les autres opérations, nous n'observons aucune différence significative entre les hommes et les femmes. L'utilisation du GSM est par ailleurs inversement proportionnelle à l'âge : plus on vieillit, moins on utilise de GSM au

volant. Toutes opérations confondues, nous constatons que la prévalence autodéclarée est significativement plus faible auprès des deux groupes les plus âgés qu'auprès des trois groupes les plus jeunes et que la prévalence du groupe le plus âgé est, à son tour, significativement inférieure à celle du deuxième groupe le plus âgé. La différence la plus marquée concerne le fait d'envoyer un sms, un message ou un e-mail, qui diffère significativement d'un groupe d'âge à l'autre. Pour ce qui est des divergences entre les régions, nous notons deux différences significatives : premièrement, les automobilistes bruxellois concèdent plus fréquemment téléphoner avec un kit mains libres que leurs homologues wallons et flamands et, deuxièmement, le pourcentage d'automobilistes téléphonant GSM en main est plus faible en Flandre. À titre de comparaison : la mesure de comportement de l'IBSR a souligné d'importantes différences en fonction du sexe et de la région des automobilistes. L'utilisation du GSM en général, est significativement plus répandue chez les hommes et chez les conducteurs de la région Bruxelles-Capitale que chez les femmes et les automobilistes des autres régions. Il est utile de souligner une nouvelle fois que la mesure d'attitudes se base sur le domicile de l'automobiliste tandis que la mesure de comportement prend en considération l'endroit où se déplace le conducteur au moment de l'analyse.

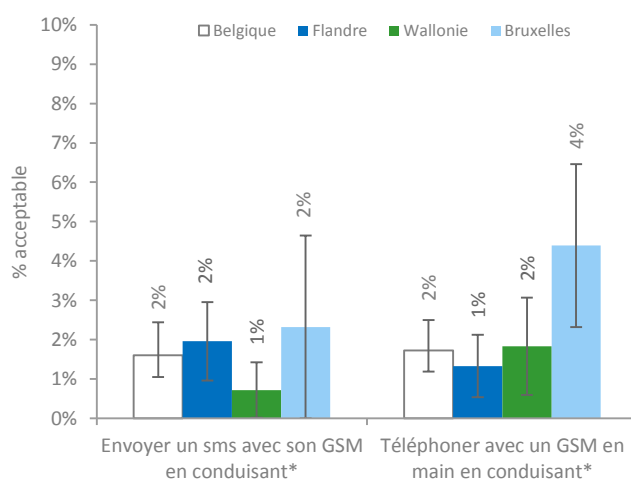
### 3.6.2 Acceptabilité de l'utilisation du GSM au volant

Parmi les 14 formes de comportements dangereux susmentionnés, deux ont directement trait à l'usage du GSM au volant : « Envoyer un sms avec son GSM en conduisant » et « Téléphoner avec un GSM en main en conduisant ». Les répondants étaient invités à exprimer leur acceptabilité subjective au sujet de ces comportements sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable). La liste complète des comportements est disponible au § 3.1.2.

Compte tenu de la prévalence relativement élevée de l'usage du GSM au volant, il aurait été logique que le taux acceptabilité pour ce comportement soit, lui aussi, élevé, ce qui n'est, en réalité, pas le cas. En 2015, 93 % des répondants trouvent qu'envoyer un sms au volant est inacceptable (scores 1+2 de l'échelle). 91 % des personnes interrogées rejettent la possibilité de téléphoner au volant. Seuls 2 % des automobilistes trouvent ces comportements acceptables (scores 4+5) ; en d'autres termes, seules quatre autres formes de comportements dangereux sont jugées moins acceptables. Par rapport aux autres mesures, nous observons une diminution (non-significative) de l'acceptabilité de ces comportements.

L'acceptabilité varie significativement en fonction de l'âge et de la région des répondants. Le fait d'envoyer un sms au volant est davantage méconsidéré par les deux groupes les plus âgés que par les deux groupes les plus jeunes. Envoyer un sms au volant est considéré plus acceptable par les automobilistes flamands que par les Wallons. En outre, téléphoner avec le GSM en main est jugé plus acceptable à Bruxelles que dans les deux autres régions (Figure 17). Aucune différence significative n'a été observée entre les hommes et les femmes.

**Figure 17 : Acceptabilité de l'utilisation du GSM au volant en fonction de la région (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

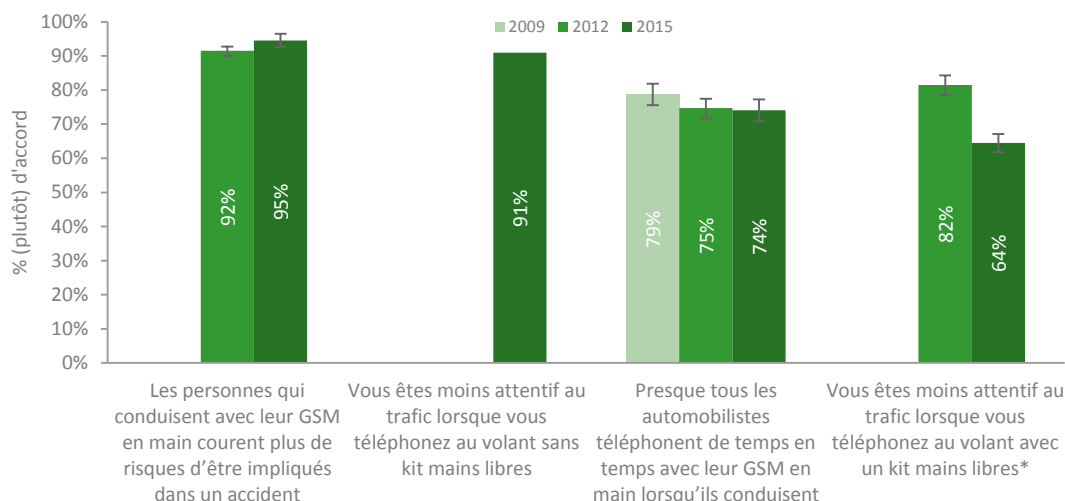
### 3.6.3 Opinion relative à l'utilisation du GSM au volant

Afin de sonder les opinions sous-jacentes des automobilistes belges en ce qui concerne l'utilisation du GSM au volant, nous leur avons proposé quatre affirmations. Les répondants étaient invités à se prononcer sur ces affirmations à l'aide d'une échelle allant de 1 à 5 (pas d'accord, plutôt pas d'accord, neutre, plutôt d'accord, d'accord). Ces affirmations nous permettent d'évaluer la conscience du risque des automobilistes et la norme sociale perçue en matière d'usage du GSM au volant.

Concernant la perception du risque, 95 % des répondants déclarent être (plutôt) d'accord avec l'affirmation « Les personnes qui conduisent avec leur GSM en main courent plus de risques d'être impliqués dans un accident ». Par ailleurs, 91 % des personnes sondées approuvent l'assertion « Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant sans kit mains libres ». Ce pourcentage diffère radicalement de celui obtenu pour l'affirmation permettant d'évaluer la conscience du risque lié au fait de téléphoner avec un kit mains libres : seuls 64 % des personnes interrogées pensent que « vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant avec un kit mains libres ». Par rapport à 2012, nous constatons une diminution significative de la conscience des risques liés à l'utilisation d'un kit mains libres (Figure 18).

Eu égard à la norme sociale, il apparaît que 74 % des automobilistes sont (plutôt) d'accord avec l'affirmation « Presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent ». Ce résultat est semblable à celui obtenu en 2012 (Figure 18).

**Figure 18 : Évolution de l'opinion relative aux affirmations concernant l'utilisation du GSM au volant (2009-2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Si nous analysons les différences de perception des risques entre les groupes, nous constatons que les hommes sont (significativement) moins conscients des risques que les femmes. L'âge a également un impact graduel : plus on vieillit, plus on est conscient des risques liés à l'utilisation du GSM au volant. Le taux d'approbation des deux groupes les plus âgés est significativement supérieur à celui des trois groupes les plus jeunes pour la quasi-totalité des affirmations. Nous observons de surcroît que la perception du risque est significativement plus faible pour l'ensemble des affirmations à Bruxelles qu'en Flandre.

Concernant la norme sociale, nous constatons uniquement une différence significative en ce qui concerne la région de résidence des automobilistes. Les conducteurs wallons pensent (significativement) plus souvent (86 %) que les conducteurs des deux autres régions que « presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent ».

### 3.7 Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures

La politique criminelle en matière de circulation a pour objectif que les usagers de la route se comportent de façon plus sûre et respectent davantage la législation et les règles en vigueur. Elle constitue à ce titre une manière de changer le comportement des automobilistes (Adriaensens et al, 2015). Par « politique criminelle en matière de circulation », on entend (1) la mise en place de règles et de normes légales définissant la notion de déplacement sûr dans la circulation, (2) les contrôles (effectués principalement par la police) en vue de s'assurer que ces règles sont bien respectées par l'ensemble des usagers et enfin (3) les amendes et/ou autres sanctions imposées aux personnes qui enfreignent les règles (Rothengatter, 1990). Selon la théorie de la dissuasion, le succès de la politique criminelle s'explique avant tout par l'idée selon laquelle le citoyen respecte la loi de peur d'être sanctionné. Cette vision accorde une importance prépondérante au risque objectif et subjectif de se faire prendre comme moyens d'influencer le comportement des conducteurs. Vous trouverez davantage d'informations à ce sujet dans le Dossier Thématique « Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures » de l'IBSR (Adriaensens et al, 2015).

La mesure d'attitudes a évalué le vécu personnel des répondants en matière de contrôles et de sanctions (le risque objectif de se faire prendre et d'être sanctionné), ainsi que l'évaluation subjective du risque de se faire contrôler (le risque subjectif de se faire prendre). Par ailleurs, nous avons également analysé l'attitude des automobilistes par rapport aux mesures qui composent la politique actuelle de sécurité routière et aux mesures qui pourraient s'y ajouter.

#### 3.7.1 Risque subjectif de se faire prendre

Le risque subjectif de se faire prendre fait référence à l'évaluation personnelle du risque d'être contrôlé en cas d'infraction de roulage. Pour chaque thème étudié (vitesse, alcool, port de la ceinture et drogues), nous avons demandé aux répondants d'évaluer le risque de se faire contrôler par la police pendant un déplacement normal en voiture. Les personnes interrogées avaient le choix entre les possibilités de réponse suivantes : « très petite chance », « petite chance », « chance moyenne », « grande chance » ou « très grande chance ».

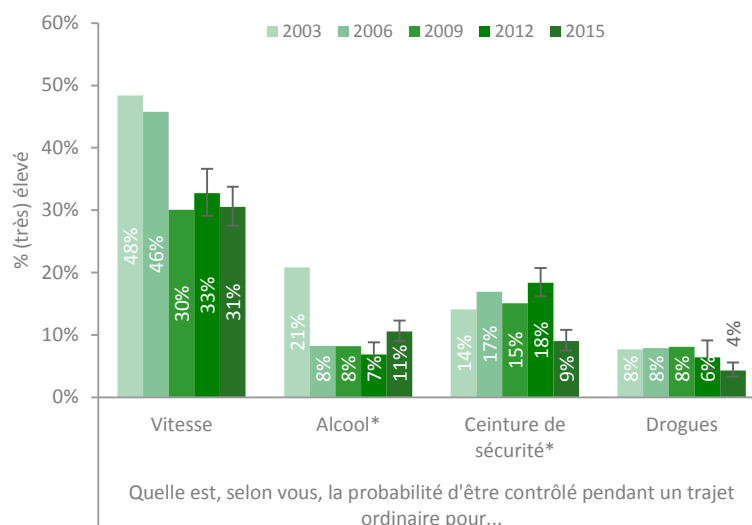
Un tiers des automobilistes belges estiment (très) élevé le risque que leur vitesse soit contrôlée (tant par un radar mobile que par un radar automatique). Seuls 11 % des personnes sondées jugent (très) élevé le risque d'être soumis à un contrôle d'alcoolémie (un test d'haleine) par la police pendant un trajet ordinaire. Ce pourcentage est encore plus faible pour un éventuel contrôle du port de la ceinture du conducteur et des passagers (9 %). Enfin, 4 % à peine des répondants considèrent que le risque d'être contrôlé quant à la consommation de drogues illégales<sup>13</sup> est (très) élevé.

Le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse était nettement supérieur dans les études de 2003 et de 2006 que dans les trois dernières mesures. Cette observation vaut également pour la conduite sous l'influence de l'alcool : les résultats de la mesure de 2003 sont plus élevés que ceux des mesures suivantes. Si nous comparons les données de 2015 à celles de 2012, nous constatons que le risque subjectif de se faire prendre a significativement augmenté pour la conduite sous influence<sup>14</sup>, alors qu'il a significativement diminué pour le non-port de la ceinture de sécurité (Figure 19).

<sup>13</sup> Cannabis et dérivés, opium et dérivés, cocaïne, ecstasy, amphétamines, LSD et champignons hallucinogènes.

<sup>14</sup> Voir aussi l'augmentation du risque objectif de se faire prendre en matière de contrôles d'alcoolémie au point 3.7.2 du présent rapport.

**Figure 19: Évaluation du risque subjectif de se faire prendre pour les différentes infractions de roulage (2003-2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

En 2002, les États généraux de la Sécurité routière avaient fixé pour objectif qu'au moins 90 % des conducteurs estiment très élevé le risque d'être contrôlé pour conduite sous influence. Cet objectif est contraste fortement avec la réalité. En 2015, les résultats sont encore loin de correspondre à cet objectif : 2 % à peine des répondants pensent que le risque de se faire prendre sous l'influence de l'alcool (risque subjectif de se faire prendre) est « très élevé ».

Les 63+ estiment la probabilité d'un contrôle de vitesse ou d'alcoolémie pendant un trajet ordinaire significativement moins élevée que les trois catégories d'âge les plus jeunes. De plus, les automobilistes wallons ont également tendance à considérer (significativement) moins probable le fait d'être contrôlé en matière de vitesse d'alcoolémie que les automobilistes bruxellois. Aucune différence significative n'a été observée en fonction du sexe.

Nous observons que le risque subjectif des Belges est, à l'exception des contrôles de vitesse, inférieur à celui de la majorité des autres pays européens (ESRA, Buttler, 2016).

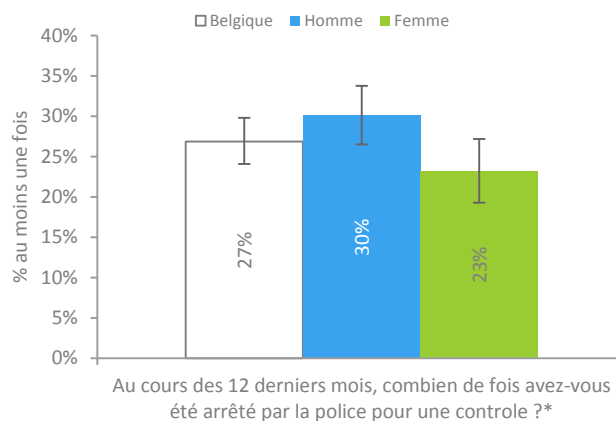
### 3.7.2 Risque objectif de se faire prendre

#### Risque objectif de se faire prendre en général

Pour mesurer le risque objectif de se faire prendre, nous avons posé la question suivante aux répondants : « Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été arrêté par la police pour un contrôle ? ». Cette question s'applique à différents types de contrôle – et ne reprend donc pas les contrôles réalisés par des radars automatiques. 27 % des conducteurs déclarent avoir été arrêtés au moins une fois par la police au cours des 12 derniers mois pour un contrôle. Ce résultat est ne diffère pas statistiquement de celui obtenu dans la mesure de 2012. Par rapport aux autres pays, nous constatons que le risque objectif de se faire prendre en Belgique est nettement inférieur à la moyenne européenne (ESRA, Buttler, 2016).

Du reste, nous observons un impact significatif de l'âge et du sexe des répondants sur les résultats. Le risque objectif est beaucoup moins élevé chez les femmes et les 63+ que chez les hommes et les autres catégories d'âge (Figure 20). Aucun écart significatif n'a été observé en fonction de la région.



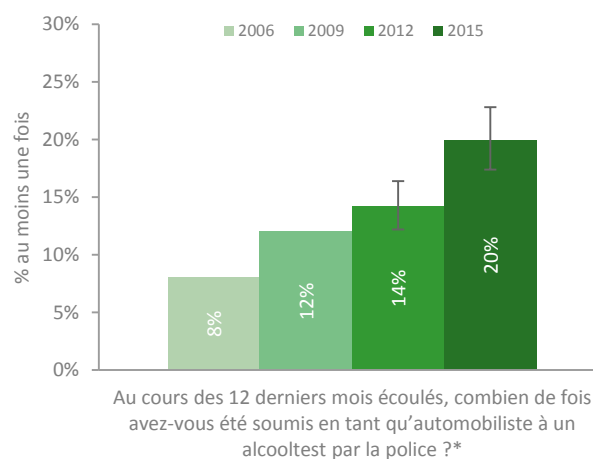
**Figure 20: Risque objectif d'être contrôlé par la police en fonction du sexe (2015)**

*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

### Risque objectif de se faire prendre en matière de conduite sous influence

Depuis 2006, nous interrogeons également les automobilistes au sujet des contrôles d'alcoolémie. La question qui leur est posée est formulée de la manière suivante : « Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été soumis, en tant qu'automobiliste, à un alcootest par la police ? ». En 2015, 20 % des participants déclarent avoir été soumis à un test d'haleine au moins une fois au cours de l'année écoulée. Ce pourcentage croît à chaque mesure et nous observons par ailleurs une augmentation significative entre 2012 et 2015. En 2007, les États généraux avaient déjà proposé qu'au moins un tiers des automobilistes soient contrôlés en matière d'alcoolémie chaque année. Cet objectif n'est pas encore atteint en 2015 (Figure 21). Par ailleurs, l'enquête ESRA (2015) révèle que le nombre d'automobilistes belges ayant été soumis à un contrôle d'alcoolémie reste inférieur à la moyenne européenne (ESRA, Buttler, 2016).

**Figure 21 : Évolution du risque subjectif d'être contrôlé en matière d'alcoolémie (2006-2015)**

*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

Enfin, la mesure d'attitudes de l'IBSR indique que le risque objectif de se faire prendre en train de conduire sous influence est significativement plus faible pour les 63+ que pour les autres catégories d'âge.



### 3.7.3 Amendes et condamnations autodéclarées pour un délit routier

Outre le nombre de fois qu'ils ont été contrôlés par la police, nous avons également interrogé les participants sur le nombre d'amendes qu'ils ont reçues pour infraction de roulage. La formulation exacte des questions était la suivante : « Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous dû payer une amende pour délit routier ? » et « Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été condamné par le tribunal pour délit routier ? ».

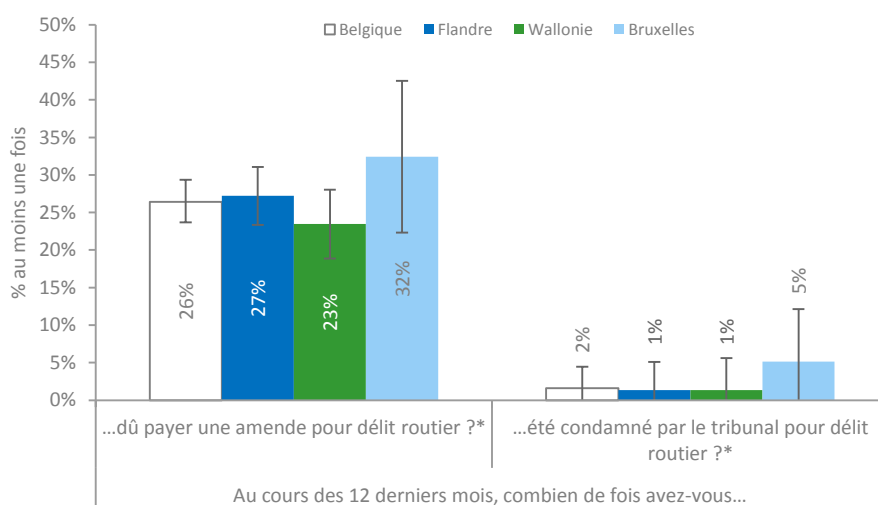
En 2015, 26 % des personnes interrogées déclarent avoir dû payer au moins une amende au cours de l'année écoulée, tandis que 2 % affirment avoir été condamnés au moins une fois par un tribunal. Le nombre d'amendes distribuées a significativement diminué depuis 2012 (34 %).

En ce qui concerne les divergences entre les groupes, nous remarquons des différences significatives en fonction de l'âge et de la région de résidence des automobilistes. Le groupe qui a dû payer le plus d'amendes est celui des 30-38 ans (39 %). Ce pourcentage s'éloigne significativement de celui des trois autres catégories d'âge. En outre, la proportion observée auprès des deux groupes les plus âgés est significativement inférieure à celle des autres catégories d'âge. La prévalence la plus faible de condamnations par un tribunal a également été observée chez les deux groupes les plus âgés (différence significative par rapport aux 18-29 ans et aux 39-49 ans).

Eu égard au lieu de résidence (région) des répondants, nous constatons que la prévalence autodéclarée du nombre d'amendes payées est significativement importante chez les automobilistes bruxellois que chez les conducteurs wallons. La prévalence des condamnations par un tribunal est, au même titre, significativement plus élevée à Bruxelles que dans les autres régions (Figure 22).

Du reste, 29 % des hommes déclarent avoir dû payer une amende pour une infraction de roulage contre 24% des femmes. Cet écart n'est pas significatif.

**Figure 22 : Amendes et condamnations autodéclarées pour un délit routier en fonction de la région (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

### 3.7.4 Avis sur les règles et les sanctions en vigueur

L'étude a également cherché à sonder les opinions des automobilistes belges à l'égard des contrôles, des sanctions et des mesures potentielles. Ces données permettent de se faire une idée plus précise de la politique criminelle (§ 3.7.4) et de l'adhésion sociale aux mesures existantes et potentielles (§ 3.7.5).

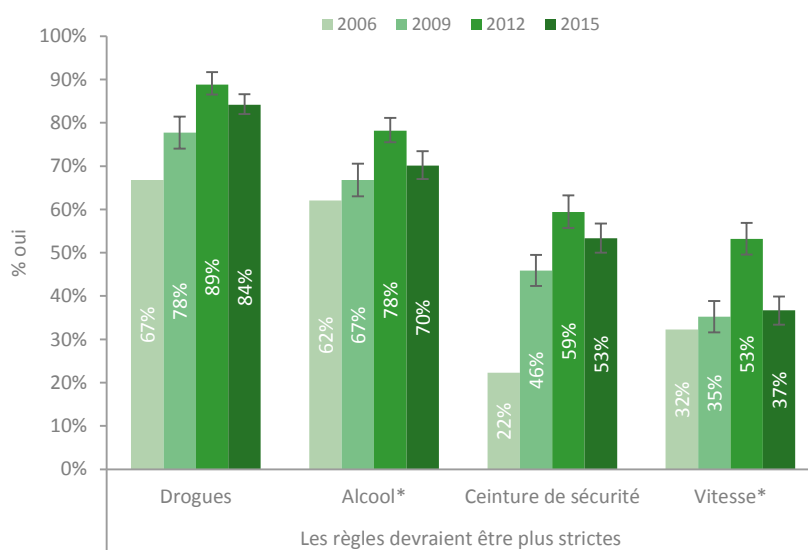
Les répondants ont été interrogés au sujet des règles en matière de vitesse, d'alcool, de drogues et de ceinture de sécurité. La question posée allait comme suit : « Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ? ». Les énoncés concernaient la sévérité des règles (« les règles devraient être plus strictes »), l'intensité des contrôles (« le respect des règles fait l'objet d'un suivi

insuffisant») et des sanctions (« les sanctions sont trop sévères»). Les répondants étaient invités à répondre aux questions par « oui » ou par « non ».

### Adhésion sociale à des règles plus strictes

Le domaine dans lequel l'adhésion sociale à des mesures plus strictes est la plus élevée est celui de la conduite sous l'influence de drogues (84 %). 70 % des répondants trouvent par ailleurs que les règles en matière d'alcool devraient être plus strictes contre un peu plus de la moitié pour les règles relatives au port de la ceinture de sécurité (53 %). Le taux d'adhésion sociale le plus faible concerne le durcissement des limitations de vitesse : seuls 37 % des personnes interrogées trouvent que les limitations devraient être renforcées. L'adhésion sociale à des règles plus strictes en matière d'alcool et de vitesse a significativement diminué par rapport à 2012 (Figure 23).

**Figure 23 : Évolution de l'adhésion sociale à des règles plus strictes (2006-2015)**



\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

L'adhésion sociale à des règles plus strictes varie de façon significative en fonction de l'âge et du lieu de résidence (région) des répondants. En règle générale, cette adhésion augmente avec l'âge. Cette différence est particulièrement visible en ce qui concerne les excès de vitesse pour lesquels l'adhésion sociale à des règles plus strictes varie significativement d'une catégorie d'âge à l'autre. La mise en place de règles plus strictes en matière d'alcool est davantage soutenue par les jeunes conducteurs que par les 30-39 ans. Concernant le port de la ceinture de sécurité, l'adhésion sociale à un renforcement des règles est plus importante chez les 63+ que dans les autres catégories d'âge. Pour ce qui est des drogues, nous observons une seule différence significative entre les 63+ d'une part et les 30-39 ans d'autre part. Les seules différences significatives en fonction de la région concernent le port de la ceinture de sécurité, l'adhésion sociale à une intensification des règles en la matière étant inférieure à Bruxelles qu'en Wallonie. Nous n'observons aucune différence significative entre les hommes et les femmes.

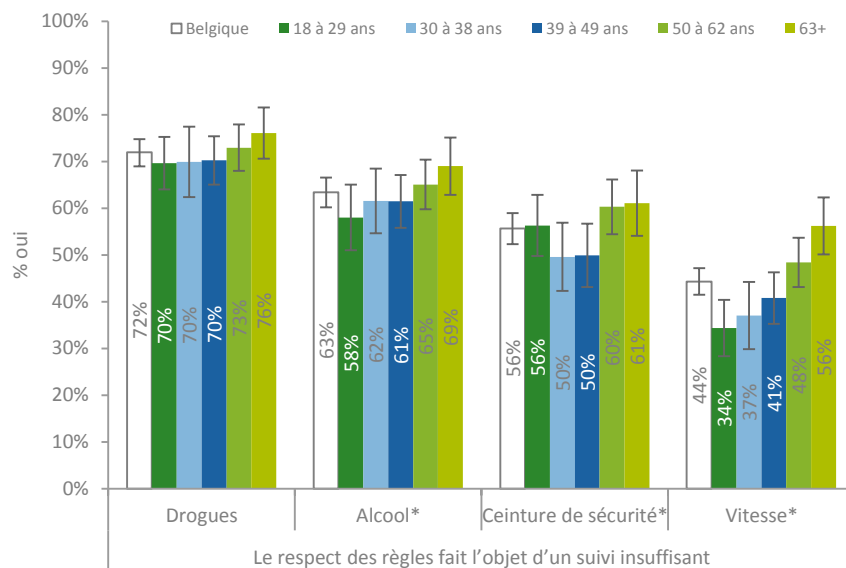
### Adhésion sociale à l'intensification des contrôles

72 % des automobilistes belges trouvent que les contrôles de dépistage de drogues devraient être intensifiés. Avec 63 % des répondants favorables à une augmentation du nombre de contrôles, l'alcool arrive en deuxième place, suivi par la ceinture de sécurité (56 %). Seuls 44 % des personnes interrogées sont en faveur d'une multiplication des contrôles de vitesse. Ces résultats ne diffèrent pas significativement de ceux de 2012.

L'adhésion sociale à une intensification des contrôles augmente proportionnellement avec l'âge des répondants pour l'ensemble des infractions étudiées (Figure 24). L'impact de l'âge est une fois de plus particulièrement visible en ce qui concerne les contrôles de vitesse ; l'adhésion sociale à une intensification

des contrôles de vitesse est significativement plus élevée auprès des 63+ qu'auprès des autres catégories d'âge. Pour les contrôles du port de la ceinture de sécurité, l'adhésion sociale des 30-39 ans et des 40-49 ans est significativement inférieure à celle des deux groupes les plus âgés. L'adhésion sociale à l'intensification des contrôles d'alcoolémie est significativement moins élevée auprès des 18-29 ans et des 39-49 ans qu'auprès des 63+. Il n'y a qu'en matière de contrôle toxicologique qu'il n'y a aucune différence significative selon l'âge.

**Figure 24 : Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de l'âge (2015)**



\*significatif

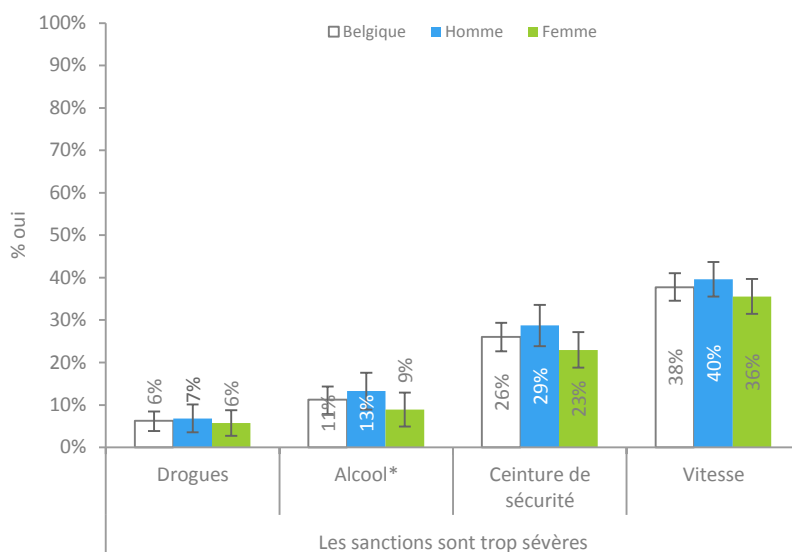
Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

L'adhésion sociale à l'intensification des contrôles d'alcoolémie et des contrôles de toxicologie est significativement plus élevée en Wallonie que dans les deux autres régions. L'adhésion à une intensification des contrôles de vitesse est, une nouvelle fois, significativement plus élevée en Wallonie qu'en Flandre, tandis que Bruxelles occupe une place intermédiaire. Aucune différence significative n'a été observée en fonction du sexe.

### Opinion relative aux sanctions

En 2015, seuls 6 % des répondants trouvaient que les sanctions imposées en cas de conduite sous l'influence de drogues étaient trop lourdes ; ce taux était de 11 % pour les sanctions liées à la conduite sous l'influence de l'alcool. La proportion d'automobilistes estimant que les sanctions liées au non-port de la ceinture et aux excès de vitesse sont trop lourdes est ostensiblement plus élevée (ceinture : 26 % et vitesse : 38 %). Ces résultats ne diffèrent pas significativement de ceux obtenus en 2012.

De façon significative, les hommes pensent plus fréquemment que les femmes que les sanctions en matière d'alcool et de non-port de la ceinture de sécurité sont trop lourdes (Figure 25). Nous n'observons aucun effet graduel de l'âge sur les résultats. Le groupe le plus âgé est significativement moins d'accord avec le fait que les sanctions en matière d'alcool et d'excès de vitesse sont trop lourdes que le deuxième groupe le plus âgé. La seule différence significative en ce qui concerne la sévérité des sanctions imposées en cas d'ébriété au volant a été observée entre le groupe le plus jeune (qui trouve moins fréquemment que les sanctions sont trop lourdes) et les automobilistes âgés de 39 à 49 ans. Enfin, les Bruxellois sont (de façon significative) beaucoup plus souvent d'avis que les sanctions imposées pour les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de drogues et le non-port de la ceinture de sécurité sont trop lourdes.

**Figure 25 : Opinion relative à la sévérité des sanctions en fonction du sexe (2015)**

\*significatif

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

### 3.7.5 Opinion relative aux mesures potentielles de sécurité routière

Hormis les questions relatives à la réglementation et aux sanctions en vigueur, nous avons également demandé aux répondants de se prononcer sur des mesures potentielles de sécurité routière. Ces mesures n'existaient pas encore en Belgique au moment de l'entretien, mais étaient susceptibles d'être instaurées à l'avenir. Les mesures soumises à l'appréciation des répondants étaient les suivantes :

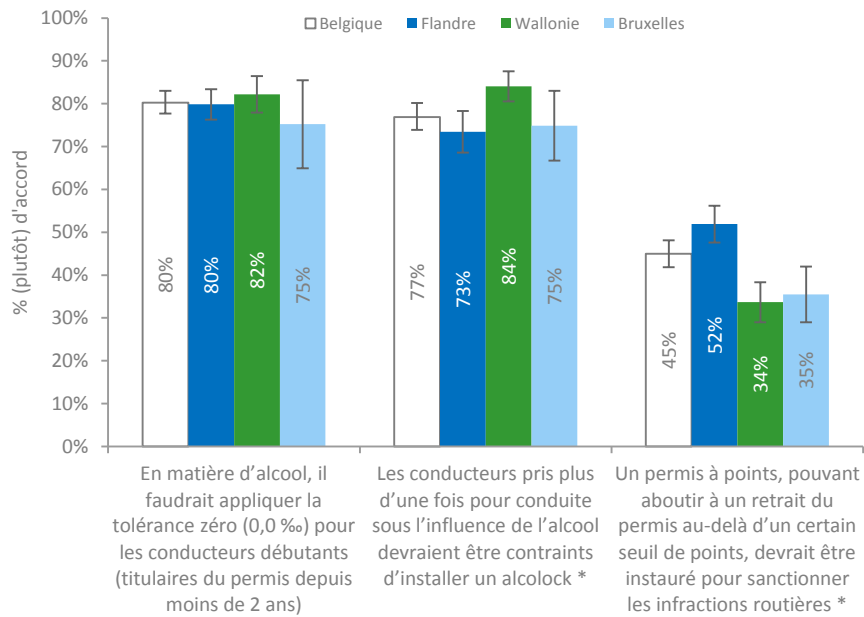
- "Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières."
- "Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock."
- "En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 %) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)."

Pour ce faire, les personnes interrogées ont évalué les mesures potentielles sur une échelle de 1 à 5 (pas d'accord, plutôt pas d'accord, neutre, plutôt d'accord, d'accord).

Des trois mesures potentielles de sécurité routière, celle qui a concentré le plus fort taux d'adhésion sociale est la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants (80 % des répondants ont affirmé être (plutôt) d'accord avec cette affirmation). L'installation d'un alcolock pour les conducteurs ayant été pris plus d'une fois sous l'influence de l'alcool au volant était soutenue par 77 % des automobilistes. Enfin, un peu moins de la moitié des participants (45 %) étaient favorables à l'instauration d'un permis à points. L'adhésion à ces mesures n'a pas changé de manière significative depuis 2012.

De façon significative, les femmes sont davantage favorables que les hommes à l'introduction d'une tolérance zéro pour les conducteurs novices ainsi que pour l'installation d'un alcolock pour les conducteurs ayant été pris plus d'une fois sous l'influence de l'alcool au volant. Cette dernière mesure et l'instauration d'un permis à points sont (de façon significative) plus fréquemment soutenues par le groupe le plus âgé que par les autres catégories d'âge. La catégorie d'âge la moins favorable à l'instauration d'une tolérance zéro pour les conducteurs débutants sont les 30-38 ans (71 % ; écart significatif par rapport aux trois groupes les plus âgés). L'adhésion sociale des 18-29 ans – soit le principal groupe concerné par cette mesure – est quant à elle de 76 %, significativement moins que les 50- 62 ans (84 %). Par rapport aux régions, nous observons que la Wallonie affiche la plus forte adhésion sociale à l'installation d'un alcolock (84 % ; différence significative par rapport à la Flandre et à Bruxelles) alors que la Flandre est la région la plus encline à l'instauration d'un permis à points (52 % ; différence significative par rapport à la Wallonie et à Bruxelles) (Figure 26).

**Figure 26 : Adhésion sociale à de potentielles mesures de sécurité routière en fonction de la région (2015)**



*\*significatif*

Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015

## 4 COMPARAISONS SUPPLÉMENTAIRES

La prochaine partie de ce rapport reprend certains résultats de l'enquête ESRA (Torfs et al., 2015), une étude internationale réalisée en ligne et qui mesure également les attitudes des usagers de la route en matière de sécurité routière. Ce chapitre s'attèle dans un premier temps à exposer et comparer succinctement les résultats observés en Belgique par rapport à la moyenne européenne. Les différences entre les deux méthodologies utilisées (questionnaire face-à-face vs. questionnaire en ligne) sont ensuite examinées.

### 4.1 Comparaison internationale (ESRA 2015)

Le projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes) est une initiative conjointe d'organismes de recherche et d'instituts de sécurité routière – elle regroupe pour le moment (décembre 2016) des organisations de 24 pays (dont 19 européens). L'objectif de ce projet est de collecter des données (inter)nationales comparables au sujet des attitudes et du comportement des usagers de la route en matière de sécurité routière. Le projet a été financé par les fonds propres de ses partenaires et coordonné par l'IBSR. Les 17 pays ayant participé à la première enquête ESRA (2015) étaient : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Pologne, le Portugal, la Slovénie, l'Espagne, la Suède, la Suisse, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

L'enquête ESRA consiste en un questionnaire en ligne proposé à un échantillon représentatif de la population nationale adulte de chaque pays étudié (au moins 1000 répondants par pays). Les responsables du projet ont élaboré une liste de questions qui a ensuite été traduite dans chacune des langues parlées dans les pays analysés. Les sujets abordés par l'enquête ESRA 2015 comprenaient entre autres : les attitudes à l'égard des comportements dangereux au volant, le comportement (dangereux) autodéclaré au volant, les expériences des automobilistes en matière de politique criminelle et l'adhésion sociale aux mesures de sécurité routière. Les données ont été collectées simultanément dans les 17 pays (été 2015). Au total, ce sont plus de 17 000 usagers de la route (dont 11 000 conducteurs fréquents) qui ont été interrogés, ce qui a permis à l'enquête ESRA d'accumuler un nombre extrêmement important de données. Vous pouvez consulter un aperçu du projet et ses résultats sur [www.esranet.eu](http://www.esranet.eu) (Torfs et al., 2016).

Le chapitre 3 de ce rapport a déjà fait référence à plusieurs reprises aux résultats de l'enquête ESRA 2015. Les chiffres présentés sur la prochaine page (Figure 27) sont extraits de la « country fact sheet » de l'enquête ESRA consacrée à la Belgique (IBSR, 2016). Cette figure compare la Belgique (vert) à la moyenne européenne calculée pour l'ensemble des pays ayant participé à ESRA (blanc) pour une sélection de variables. Contrairement à la mesure nationale d'attitudes de l'IBSR, les chiffres présentés concernent l'ensemble des usagers de la route et non seulement les automobilistes réguliers. Il est par conséquent impossible de comparer directement ces données à celles de la mesure d'attitudes menée en Belgique. Le paragraphe suivant présente certaines analyses complémentaires qui ont été réalisées. L'objectif était ici de comparer différentes méthodologies de sondages, ainsi que les réponses apportées par les automobilistes réguliers uniquement.

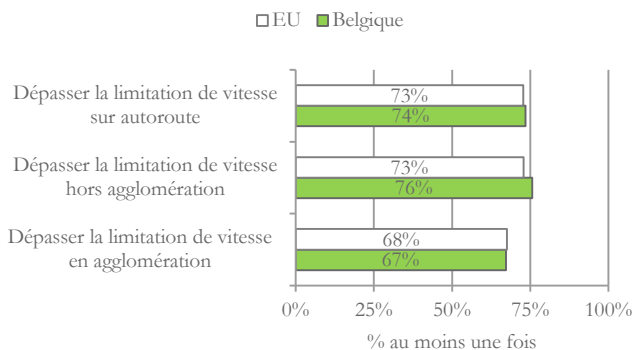
Les résultats de l'ESRA (2015) démontrent clairement que la Belgique accuse un retard par rapport aux autres pays ayant participé à l'étude en ce qui concerne : la prévalence autodéclarée de conduite sous l'influence de l'alcool, le nombre de contrôles de police rapportés (risque objectif de se faire prendre en général) et le risque subjectif de se faire prendre (seul le risque subjectif de se faire prendre en matière de contrôles de vitesse est plus élevé en Belgique que dans les autres pays). La Belgique obtient, en revanche, de bons résultats en matière de prévalence autodéclarée du port de la ceinture de sécurité, d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, de conduite sous l'influence de drogues et d'appels téléphoniques avec kit mains libres au volant. La Belgique se situe dans la moyenne européenne pour l'ensemble des chiffres présentés dans la Figure 27.

Figure 27 : Comparaison internationale Belgique – Europe (ESRA)

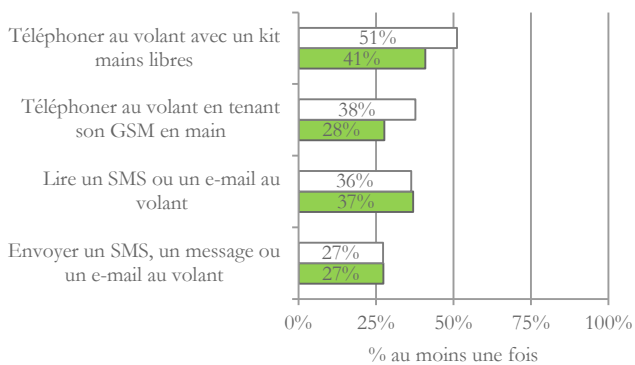
## Comportement autodéclaré

Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager... ? (Echelle à 5 niveaux, 1= jamais à 5= (presque, toujours))

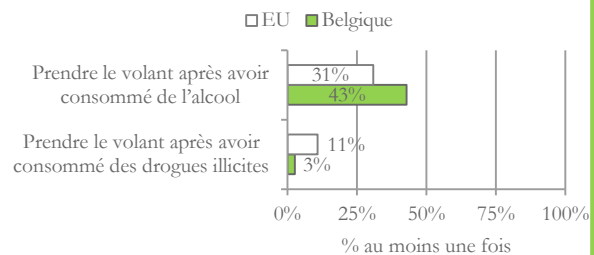
## Vitesse



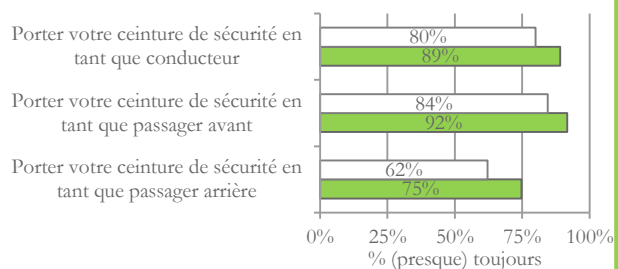
## Distraction



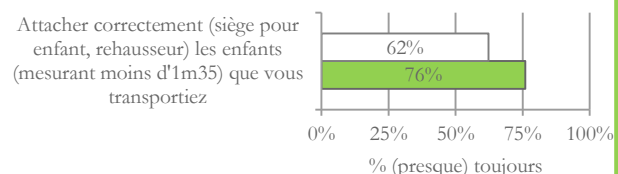
## Conduite sous influence



## Port de la ceinture de sécurité

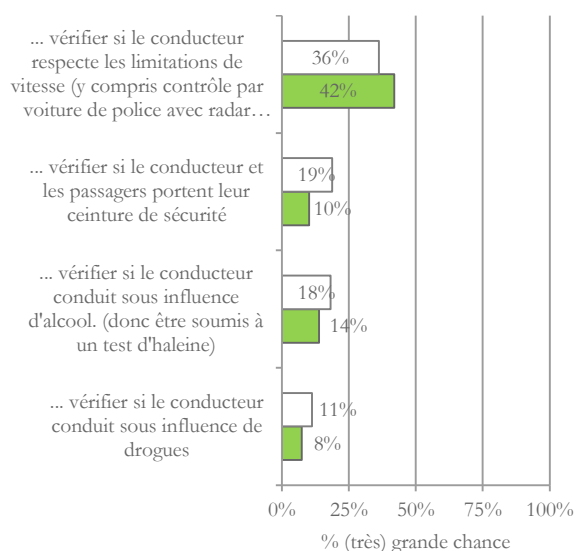


## Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

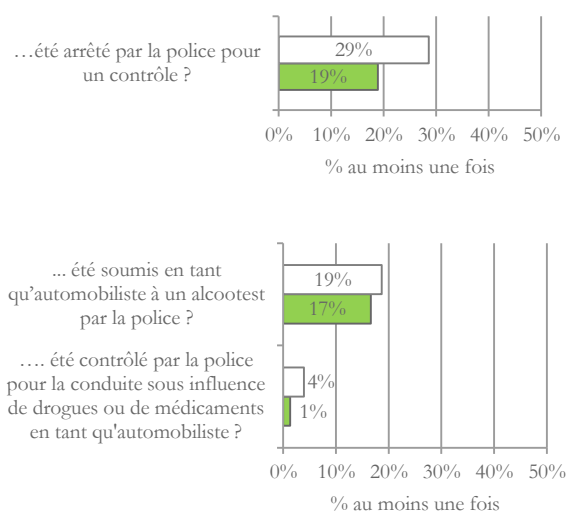


## Politique criminelle

Quelle est, à votre avis, la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour... ? (Echelle à 5 niveaux, 1= très petite chance à 5= très grande chance)



Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous...








## 4.2 Comparaison des mesures d'attitudes sur la base de différentes méthodes

La Belgique peut s'appuyer sur une longue tradition en matière d'évaluation des attitudes des usagers de la route. Depuis 2003, le rapport triennal de l'IBSR s'attache à mesurer les attitudes des automobilistes à partir d'entretiens en face-à-face. Il s'agit d'une méthode particulièrement longue et onéreuse. En 2015, une collecte de données sur une plateforme en ligne avait été organisée en plus des entretiens en face-à-face. Les questions posées dans les deux cas étaient en partie similaires. L'IBSR avait à l'époque franchi cette étape afin d'évaluer les conséquences d'une éventuelle transition vers une mesure d'attitudes en ligne qui permettrait de suivre l'évolution de la sécurité routière belge à moindres frais. La collecte de données en ligne contenait en outre 20 questions quasiment identiques à celles du projet ESRA (voir point précédent). Ces trois études constituent une opportunité unique de comparer à la fois les résultats obtenus par le biais de deux méthodes différentes (entretien en face-à-face (CAPI<sup>15</sup>) et questionnaire panel (CAWI<sup>16</sup>) et les effets liés à l'utilisation d'une composition différente de l'échantillon.

La population interrogée dans le cadre des entretiens en face-à-face étant exclusivement constituée d'automobilistes réguliers, la comparaison entre les trois études se limite à ce groupe<sup>17</sup> (Vous retrouverez les spécificités des trois études dans le Tableau 2).

**Tableau 2 : Spécificités des trois études**

	Mesure d'attitudes		ESRA (Belgique)
	 CAPI	 CAWI 1	 CAWI 2
Méthode	Entretiens en face-à-face	Panel online_2	Panel online_1
Taille de l'échantillon (automobilistes réguliers)	N= 1.537	N = 1.486	N = 630
Travail de terrain	mai – juin 2015	avril – mai 2015	juin 2015
Bureau d'étude	GfK	GfK	iVOX

Source : IBSR, ESRA 2015 ; IBSR, Mesure d'attitudes nationale 2015

La prochaine partie de ce rapport s'attèle dans un premier temps à comparer les échantillons sondés dans les différentes études. S'ensuit une comparaison des réponses apportées par les personnes interrogées dans le cadre des différentes études à l'aide d'un « independent samples t-test » (degré de fiabilité : 95 %). Voici les résultats les plus significatifs de cette comparaison, illustrés à l'aide de quelques exemples.

### 4.2.1 Comparaison des échantillons

Plusieurs études démontrent que la composition des panels en ligne est susceptible de biaiser les résultats obtenus en raison de la surreprésentation des groupes sociaux les plus privilégiés (entre autres Baker et al., 2010). Bien que cela soit vrai dans certains cas de figure et constitue une préoccupation majeure lorsque l'on travaille avec des panels en ligne, nous sommes contraints de remarquer que les différences de composition des échantillons des trois études sont minimales. Le Tableau 3 présente la ventilation des répondants des trois études et de la population nationale de référence (les Belges qui possèdent un permis de conduire ; BELDAM) en fonction de leur sexe, de leur âge, de leur région de résidence et de leur niveau d'éducation. Nous constatons que la composition des trois échantillons et de la population de référence est quasiment identique. Seul l'échantillon de la mesure d'attitudes en ligne (panel\_2) diffère légèrement : niveau d'éducation des répondants supérieur à celui des deux autres échantillons et de la

<sup>15</sup> CAPI = Computer-assisted personal interviewing





<sup>16</sup> CAWI = Computer aided web interviewing

<sup>17</sup> En d'autres termes, les résultats de l'étude ESRA détaillés au point 4.1. sont susceptibles de légèrement différer de ceux présentés au point 4.2. car le point 4.2. reprend uniquement une partie de l'échantillon complet étudié dans le projet ESRA, à savoir les conducteurs réguliers.

population de référence, et légère différence concernant les catégories d'âge la plus jeune et la plus âgée en Wallonie.

Afin de limiter l'impact potentiel de la composition des trois échantillons, les données obtenues sur la base des échantillons ont été pondérées en fonction des données de référence (BELDAM ; Cornelis et al., 2012). La pondération repose sur l'âge, le sexe et la région de résidence des répondants.

**Tableau 3 : Ventilation de la population et des échantillons des trois études (non pondéré)**

		Population nationale de référence (source : BELDAM)		ESRA (Belgique) En ligne (N = 630)	Mesure d'attitudes	
						
				CAWI 2	CAWI 1	CAPI
		%		% non pondéré	% non pondéré	% non pondéré
Flandre	Homme	18-29 ans	5	5	3	5
		30-38 ans	5	3	3	5
		39-49 ans	7	7	5	7
		50-62 ans	7	9	5	7
		63+	7	10	5	7
	Femme	18-29 ans	4	4	3	4
		30-38 ans	5	3	3	5
		39-49 ans	7	7	5	7
		50-62 ans	7	8	5	7
		63+	6	3	4	6
Bruxelles	Homme	18-29 ans	1	1	.1	1
		30-38 ans	1	1	.5	1
		39-49 ans	1	1	.4	1
		50-62 ans	1	1	.3	1
		63+	1	1	.1	1
	Femme	18-29 ans	1	.3	.1	1
		30-38 ans	1	1	.3	1
		39-49 ans	1	1	.3	1
		50-62 ans	1	1	.3	1
		63+	1	.5	.2	1
Wallonie	Homme	18-29 ans	2	3	<b>6</b>	2
		30-38 ans	3	2	3	3
		39-49 ans	4	4	5	4
		50-62 ans	4	5	7	4
		63+	4	5	<b>10</b>	4
	Femme	18-29 ans	2	2	6	2
		30-38 ans	2	2	2	2
		39-49 ans	4	3	5	4
		50-62 ans	4	4	5	4
		63+	3	2	5	3
Niveau d'éducation	Enseignement secondaire	62	62	44	60	
	Enseignement supérieur (bachelier ou plus)	38	38	<b>56</b>	40	

Remarque : les pourcentages en gras indiquent les valeurs qui diffèrent de la population nationale de référence

Source : Torfs et al., 2016

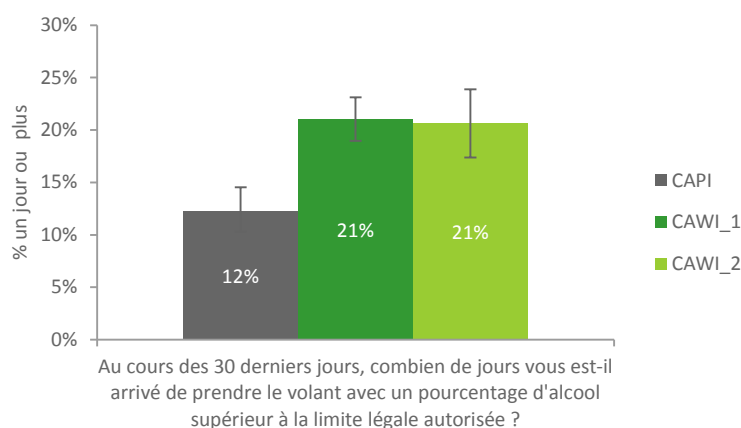
#### 4.2.2 Comparaison des réponses

Étant donné que les différences en matière de composition de l'échantillon des différentes études sont minimales, la comparaison s'est principalement concentrée sur les effets potentiels des différentes méthodes utilisées (effets de modalité). En règle générale, nous observons que les résultats de la comparaison entre les entretiens en face-à-face et les deux sondages en ligne s'accordent avec les observations des études précédentes, à savoir que la présence d'un interviewer conduit les personnes interrogées à montrer

davantage de désirabilité sociale dans leurs réponses que dans le cadre de sondages réalisés en ligne (entre autres Baker et al., 2010 ; Goldenfeld & de Craen, 2013).

Les personnes interrogées en face-à-face déclaraient beaucoup moins souvent avoir un **comportement** à risque que les répondants aux deux enquêtes en ligne. On constate par exemple que, dans les deux sondages en ligne (CAWI 1-2), près de 20 % des répondants avouaient avoir roulé sous l'influence de l'alcool au cours des 30 derniers jours, tandis que ce taux était à peine de 12 % dans le cadre des entretiens en face-à-face (CAPI ; Figure 28).

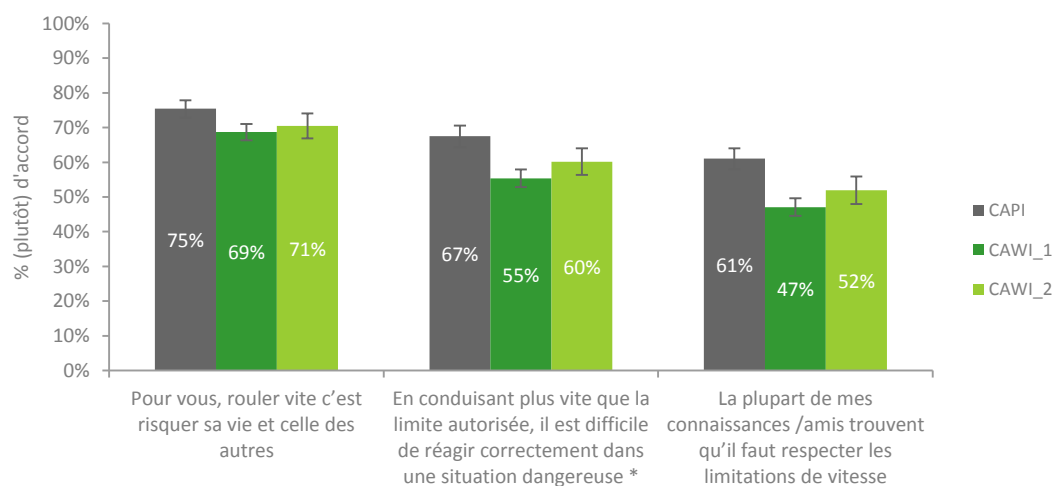
**Figure 28 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous l'influence de l'alcool (comparaison des méthodes)**



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015 (face-à-face et en ligne), ESR-A 2015 (sondage en ligne)

Nous constatons par ailleurs que les répondants aux entretiens en face-à-face rapportent des attitudes davantage « sécuritaires » que les répondants aux sondages en ligne, concernant les différents thèmes de sécurité routière. La Figure 29, relative aux affirmations en matière de vitesse (excessive), démontre bien cette différence. Nous observons clairement que les personnes interrogées en face-à-face (CAPI) font part d'une **opinion** plus favorable à la sécurité routière que les participants aux différents sondages en ligne (CAWI 1-2). Enfin, nous remarquons que les répondants aux sondages en ligne trouvent l'ensemble des comportements dangereux ayant pu être comparés plus **acceptables** que les répondants aux entretiens en face-à-face<sup>18</sup>.

**Figure 29 : Opinion relative à la vitesse (excessive) (comparaison des méthodes)**



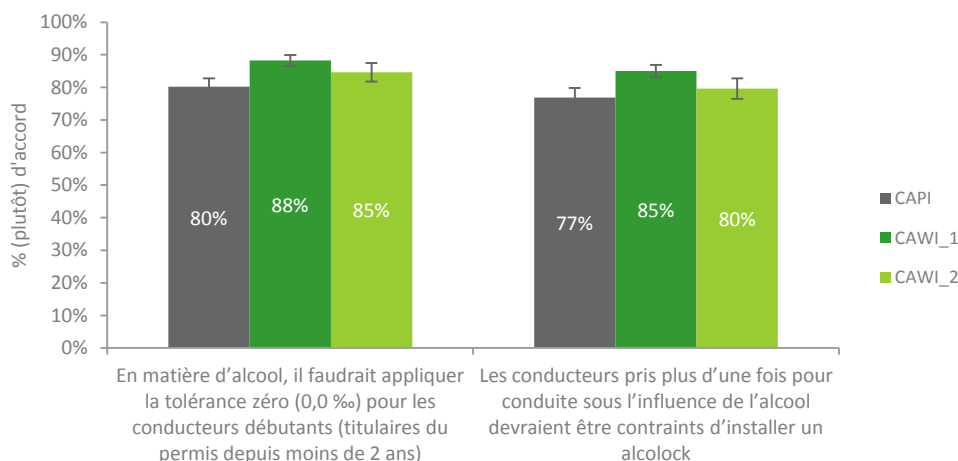
Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015 (face-à-face et en ligne), ESR-A 2015 (sondage en ligne)

<sup>18</sup> Les résultats en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et de vitesse n'ont pu être comparés en raison d'une modification dans la formulation de la question.

Le pourcentage moins élevé de comportements à risque autodéclarés, ainsi que l'attitude moins favorable à l'égard des comportements dangereux (au volant) s'expliquent au moins en partie par le fait que la tendance des participants à fournir des réponses socialement souhaitables (désirabilité sociale) varie selon la méthode de questionnement utilisée (effet de modalité). Un outil supplémentaire permettant de situer les réponses obtenues sur une échelle de désirabilité sociale permettrait d'obtenir une vue plus précise sur ce phénomène.

Outre le comportement autodéclaré, les opinions et l'acceptabilité, les études se sont également intéressées à l'adhésion sociale des répondants à l'instauration potentielle de certaines mesures. Il n'y a en général pas de lien direct entre ce type de questions et la désirabilité sociale. Nous observons toutefois que les résultats s'inscrivent dans la lignée de l'étude SARTRE4 au cours de laquelle Goldenbeld & de Craen (2013) avaient également comparé les réponses obtenues dans le cadre d'entretiens en face-à-face et de sondages en ligne. Cette étude avait, entre autres, conclu que les répondants aux entretiens en face-à-face (CAPI) se montraient moins favorables à l'instauration de certaines mesures (dont l'installation d'un alcolock) que les répondants au CAWI. La comparaison de l'IBSR vient confirmer cette observation. La Figure 30 indique en effet que l'adhésion sociale à l'instauration d'une tolérance zéro pour les conducteurs débutants et l'installation obligatoire d'un alcolock dans le véhicule des récidivistes est plus élevée pour les deux sondages en ligne (CAWI 1-2) que pour les entretiens en face-à-face.

**Figure 30 : Adhésion sociale aux mesures potentielles de sécurité routière (comparaison des méthodes)**

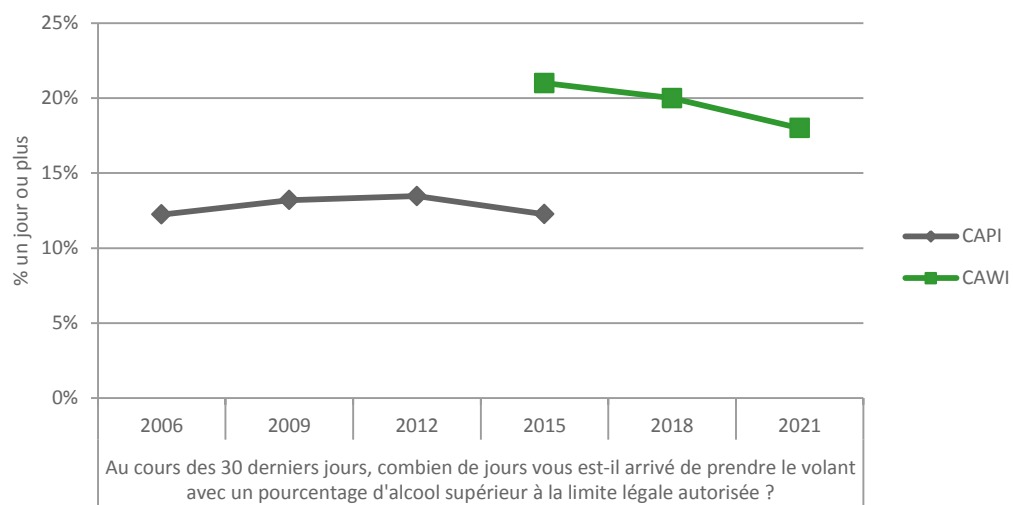


Source : IBSR, *Mesure nationale d'attitudes 2015 (face-à-face et en ligne)*, *ESRA 2015 (sondage en ligne)*

#### 4.2.3 Conclusions de la comparaison des méthodes et prochaines étapes

En conclusion, nous pouvons affirmer que chaque méthode a ses avantages et ses inconvénients (vous trouverez un aperçu détaillé de ces avantages et inconvénients dans De Leeuw et al., 2008). En tant qu'instrument de suivi des attitudes, il est conseillé sur le plan méthodologique de toujours conserver le même échantillonnage et la même méthodologie afin de garantir un maximum de comparabilité des résultats obtenus. Il est toutefois possible de tenter de comparer les résultats de plusieurs études ayant utilisé une méthodologie différente comme c'est le cas dans Torfs et al., (2016) qui compare l'étude SARTRE4 (Social Attitudes to Road Traffic Risk) et de l'enquête ESRA 2015.

De plus, d'autres facteurs influencent le choix de la méthodologie utilisée, par exemple l'aspect financier, le temps, etc. En cas de transition de la méthode traditionnelle utilisée par l'IBSR dans ses mesures d'attitudes (entretiens en face-à-face) vers des sondages en ligne, il serait provisoirement impossible de comparer les séries temporelles en raison d'une rupture dans la chronologie, mais une nouvelle ligne du temps démarrant avec les données de 2015 serait mise en place (voir exemple Figure 31).

**Figure 31 : Exemple - Évolution des contrôles d'alcoolémie en fonction des différentes méthodes**

## 5 CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET RECOMMANDATIONS

Les mesures d'attitudes de l'IBSR aident à mieux comprendre les facteurs sous-jacents des comportements à risque sur la voie publique. Les résultats de ces études contribuent à l'identification de certains groupes cibles et à la compréhension des motifs sous-tendant les comportements à risque sur la route. Ces résultats permettent de formuler des recommandations relatives à différents aspects de la sécurité routière.

En règle générale, le comportement des conducteurs est, avec les dysfonctionnements des véhicules et les problèmes d'infrastructure, perçu comme l'une des principales causes des accidents de la route. Il est dès lors indispensable de réduire les comportements à risque des usagers si l'on souhaite améliorer la sécurité routière. Ce comportement peut être influencé de diverses manières. Parmi les leviers envisageables, on peut citer : la législation, les sanctions, les modifications d'infrastructures et les modifications techniques des véhicules, l'éducation et la sensibilisation. Les approches intégrées englobant plusieurs mesures permettent généralement d'obtenir de meilleurs résultats (p. ex. Delaney et al., 2004).

La suite de ce rapport présente un à un les différents groupes cibles primaires de chaque thème de sécurité routière et expose différentes pistes de réflexion envisageables en vue de l'établissement de mesures censées provoquer une transformation des causes (sociocognitives) sous-jacentes à l'apparition du comportement à risque visé.

### Conduite sous l'influence de l'alcool

Seule une minorité des automobilistes belges déclarent rouler sous l'influence de l'alcool. Néanmoins, ce phénomène demeure plus répandu en Belgique que dans les autres pays européens. Les mesures en matière de conduite sous l'influence de l'alcool devraient avoir pour principale vocation de modifier le comportement des hommes (principal groupe à risque). Les pistes de réflexion comprennent l'acceptabilité sociale et, partant, l'environnement social du répondant (norme sociale). En 2015, nous constatons qu'un nombre croissant de répondants pensent que leurs amis/connaissances trouvent inacceptable le fait de conduire sous l'influence de l'alcool par rapport à 2012. Cette augmentation n'est toutefois pas encore significative. Nous observons de nets progrès en matière de risque objectif et subjectif de se faire prendre pour conduite sous influence de l'alcool. Davantage de contrôles d'alcoolémie ont visiblement été organisés en 2015 qu'au cours des années précédentes.

### Vitesse et vitesse excessive

La vitesse excessive demeure un phénomène largement répandu en Belgique et est jugée socialement acceptable par les automobilistes. Nous constatons une légère amélioration (non significative) en matière de prévalence autodéclarée d'excès de vitesse sur les autoroutes. Les hommes en général et les conducteurs jeunes et d'âge moyen constituent les principaux groupes à risque. C'est donc sur eux que doivent être ciblées les mesures. Il est nécessaire de sensibiliser les automobilistes à l'anormalité de la norme sociale et à l'acceptabilité personnelle de la vitesse excessive. Les chiffres actuels attestent d'une légère amélioration (non significative) en matière de (non-)acceptabilité de la vitesse excessive. Une autre piste de réflexion consiste dans la perception limitée des automobilistes quant aux risques liés à la vitesse excessive. Compte tenu du faible taux d'adhésion sociale aux limitations en vigueur, il est également important (après avoir établi des limitations acceptables adaptées au réseau routier) d'informer et de sensibiliser les automobilistes à la logique sous-jacente aux limitations de vitesse.

### Port de la ceinture de sécurité

Nous observons une augmentation considérable du port de la ceinture de sécurité. La Belgique obtient par ailleurs de meilleurs résultats en la matière que la majorité des autres pays européens. Néanmoins, il y a encore une marge d'amélioration, surtout en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité à l'arrière du véhicule. Il reste indispensable de sensibiliser la population quant aux risques liés au non-port de la ceinture de sécurité (surtout à l'arrière du véhicule). Les campagnes de communication et la politique criminelle resteront donc deux aspects importants dans les années à venir. Ces mesures doivent entre autres aspirer à un changement d'attitudes des hommes et des jeunes conducteurs. Par ailleurs, nous

observons des opinions moins favorables et une acceptabilité plus élevée du non -port de la ceinture par les conducteurs bruxellois.

### Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

L'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants est également plus répandue en Belgique que dans la plupart des autres pays européens. Le pourcentage d'automobilistes qui affirment toujours attacher correctement leurs enfants est cependant nettement inférieur à la proportion de conducteurs et de passagers qui déclarent toujours boucler leur ceinture de sécurité à l'avant du véhicule. Par rapport à 2012, nous constatons une légère amélioration en ce qui concerne le nombre d'enfants correctement attachés. Sur la base des résultats des mesures (d'attitudes et de comportement) de l'IBSR, nous avons conclu que les campagnes de sensibilisation relatives aux sièges-enfants devraient principalement s'axer sur l'utilisation correcte de ces dispositifs de sécurité. Parmi les autres pistes de réflexion, spécialement pour les conducteurs âgés, on peut citer l'évaluation du risque pendant les trajets ordinaires et la clarification des modes d'emploi de ces dispositifs. Enfin la sensibilisation au port de la ceinture de sécurité peut également avoir un impact positif sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

### Distraction due à l'utilisation du GSM au volant

Le lien entre la distraction au volant et la sécurité routière est encore sous-estimé en Belgique. Les mesures en la matière devraient être principalement destinées aux jeunes conducteurs et porter sur la sensibilisation aux risques, l'amélioration de la norme sociale et l'acceptabilité générale de ce comportement à risque (il est aussi essentiel d'aborder les risques liés à l'utilisation d'un kit mains libres). La sensibilisation restera donc un aspect clé des politiques des années à venir, tout comme l'application permanente de sanctions pour les personnes qui téléphonent avec leur GSM en main et envoient ou lisent des sms au volant.

### Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures

Il semble que les automobilistes belges s'accordent de manière plus ou moins consensuelle sur la nécessité de résoudre les problèmes de sécurité routière. L'approche combinée de la politique criminelle, des campagnes de sensibilisation et des mesures infrastructurelles doit être approfondie et, bien entendu, étayée par des études portant sur les différents groupes cibles et leurs problèmes respectifs (en matière de comportement et d'attitude). Des actions ciblées sur le terrain (politique criminelle, sensibilisation, éducation) contribueront également à l'amélioration de la sécurité routière.



## LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

### Tableaux

Tableau 1 : Répartition effective des répondants par région, sexe et âge.....	16
Tableau 2 : Spécificités des trois études.....	47
Tableau 3 : Ventilation de la population et des échantillons des trois études (non pondéré).....	48
Tableau 4 : Répartition théorique de l'échantillon par sexe, âge et région.....	60
Tableau 5 : Les différents motifs des non-réponses.....	61
Tableau 6 : Répartition effective des répondants par région, sexe et âge.....	61
Tableau 7 : Répartition des titulaires d'un permis de conduire selon la région, le sexe et l'âge (BELDAM, 2009).....	62
Tableau 8 : Facteurs de pondération des répondants par région, sexe et âge (sur la base de la part dans la population totale).....	62

### Figures

Figure 1 : Évolution du niveau de préoccupation au sujet de problèmes sociétaux (2002-2015).....	18
Figure 2 : Acceptabilité des comportements dangereux au volant (2015).....	19
Figure 3 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous l'influence de l'alcool en fonction de la région (2015).....	21
Figure 4 : Acceptabilité de la conduite sous influence en fonction du sexe (2015).....	21
Figure 5 : Opinion relative aux affirmations en matière de conduite sous influence en fonction de l'âge (2015).....	22
Figure 6 : Prévalence autodéclarée de vitesse excessive en fonction de l'âge (2015).....	24
Figure 7 : Acceptabilité de la vitesse excessive en fonction du sexe (2015).....	25
Figure 8 : Évolution de l'opinion relative aux affirmations des États généraux de la Sécurité routière en matière de vitesse excessive (2003-2015).....	26
Figure 9 : Opinion relative aux différentes affirmations concernant la vitesse excessive en fonction de l'âge (2015).....	27
Figure 10 : Évolution de la prévalence autodéclarée du port de la ceinture (2003-2015).....	28
Figure 11 : Acceptabilité du non-port de la ceinture en fonction de la région (2015).....	29
Figure 12 : Opinion relative aux différentes affirmations concernant le port de la ceinture en fonction du sexe (2015).....	30
Figure 13 : Évolution de l'utilisation autodéclarée des dispositifs de retenue pour enfants (2003-2015).....	31
Figure 14 : Acceptabilité de la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants en fonction de l'âge (2015).....	32
Figure 15 : Opinion relative aux différentes affirmations relatives à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfant en fonction de l'âge (2015).....	33
Figure 16 : Évolution de l'utilisation autodéclarée du GSM au volant (2009-2015).....	34
Figure 17 : Acceptabilité de l'utilisation du GSM au volant en fonction de la région (2015).....	35
Figure 18 : Évolution de l'opinion relative aux affirmations concernant l'utilisation du GSM au volant (2009-2015).....	36
Figure 19: Évaluation du risque subjectif de se faire prendre pour les différentes infractions de roulage (2003-2015).....	38

Figure 20: Risque objectif d'être contrôlé par la police en fonction du sexe (2015) .....	39
Figure 21 : Évolution du risque subjectif d'être contrôlé en matière d'alcoolémie (2006-2015).....	39
Figure 22 : Amendes et condamnations autodéclarées pour un délit routier en fonction de la région (2015) .....	40
Figure 23 : Évolution de l'adhésion sociale à des règles plus strictes (2006-2015) .....	41
Figure 24 : Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de l'âge (2015) .....	42
Figure 25 : Opinion relative à la sévérité des sanctions en fonction du sexe (2015) .....	43
Figure 26 : Adhésion sociale à de potentielles mesures de sécurité routière en fonction de la région (2015) .....	44
Figure 27 : Comparaison internationale Belgique – Europe (ESRA) .....	46
Figure 28 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous l'influence de l'alcool (comparaison des méthodes) .....	49
Figure 29 : Opinion relative à la vitesse (excessive) (comparaison des méthodes).....	49
Figure 30 : Adhésion sociale aux mesures potentielles de sécurité routière (comparaison des méthodes) ..	50
Figure 31 : Exemple - Évolution des contrôles d'alcoolémie en fonction des différentes méthodes .....	51
<b>Annexes</b>	
Annexe 1 : Description détaillée de la méthodologie .....	59
Annexe 2 : Questionnaire.....	63

**REFERENCES**

- Achermann Stürmer, Y. (2016). *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA thematic report no. 2. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
- Adriaenssens, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015). *Dossier thématique sécurité routière n° 3. "Mise en application du code de la route"*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Baker, R., Blumberg, S., Brick, J., Couper, M., Courtright, M., Dennis, M., et al. (2010). AAPOR Report on online panels. *Public Opinion quarterly*, 74(4), 711-781.
- Belgian Road Safety Institute. (2016). *Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). *Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study*. Stamford: Dunlap and Associates, Inc.
- Boets, S. (2015). The impact of distraction on driving behaviour of car drivers in urban traffic. Results of a simulator-based study conducted for and with KfV. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière.
- Boets, S., & Meesmann, U. (2014). *Vitesse et vitesse excessive. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Buttler, I. (2016). *Enforcement and support for road safety policy measures. ESRA thematic report no.6. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Warschau, Poland: Instytutu Transportu Samochodowego.
- Cornelis, E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriache, G., De Witte, A., et al. (2012). *La mobilité en Belgique en 2010: résultats de l'enquête BELDAM*. Bruxelles: BELSPO/SPF Mobilité et Transports.
- De Leeuw, E., Hox, J., & Dillman, D. (2008). *International handbook of survey methodology*. New York: Taylor & Francis.
- Delaney, A., Lough, B., Whelan, M., & Cameron, M. (2004). *A review of mass media campaigns in road safety*. Victoria: Monash University Accident Research Centre MUARC.
- DG MOVE. (2015). *Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions - Final report*. Consulté le March 28, 2016, sur [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/behavior/distraction\\_study.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/distraction_study.pdf)
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures* (éd. Second). Emerald Group Publishing.
- ETSC. (2010). *Tackling the three main killers on the roads. A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme. PIN Flash nr. 16*. Brussels: European Transport Safety Council.
- European Road Safety Observatory. (2006). *Alcohol*. Consulté le December 30, 2015, sur [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/erso/pdf/safety\\_issues/hazardous\\_behavior/02-alcohol\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/hazardous_behavior/02-alcohol_en.pdf)
- Focant, N. (2016). *Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2015*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Furian, G., Brandstätter, C., Kaiser, S., & Witzik, A. (2016). *Subjective safety and risk perception. ESRA thematic report no. 5. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

- Global Road Safety Partnership. (2007). *Drinking and Driving: a road safety manual for decisionmakers and practitioners*. Consulté le December 30, 2015, sur <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/0-Introduction.pdf>
- Goldenbeld, C., & de Craen, S. (2013). The comparison of road safety survey answers between webpanel and face-to-face. Dutch results of SARTRE4 survey. *Journal of Safety Research*, 46, 13-20.
- Hels, T., Bernhoft, I., Lyckegaard, A., Houwing, S., & et al. (2011). *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. Deliverable 2.3.5. of DRUID Driving under the influence of Drugs, Alcohol and Medicines*. Brussels: European Commission.
- Houwing S., H. M.-A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part I: General results*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part I.
- IBSR. (en préparation). *Dossier Thématique "Vitesse"*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Keall, M., Frith, W., & Patterson, T. (2004). The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 49-61.
- Lequeux, Q. (2016). *Quid du respect du port de la ceinture de sécurité? Résultats de la mesure de comportement ceinture 2015*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U. (in voorbereiding). *Themadossier Alcohol*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014a). *Gebruik van de veiligheids gordel en kinderbevestigings systemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014b). *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014c). *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014d). *Fatigue et distraction due à l'usage du GSM. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- NSC. (2015). *Annual Estimate of Cell Phone Crashes 2013*. National Safety Council.
- Nuyttens, N., Focant, N., & Casteels, Y. (2012). *Analyse statistique des accidents de la route 2010*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- OECD/ECMT. (2006). *Speed Management*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development/ European Conference of Ministers of Transport.
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). *Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Rothengatter, T. (1990). The scope of automatic detection and enforcement systems. *Road Safety and Traffic Environment in Europe*. Gothenburg, Sweden: VTI.
- Roynard, M. (2012). *Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbevestigings systemen 2011*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Roynard, M. (2015). *Les enfants sont-ils transportés en toute sécurité ? Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2014*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

- Roynard, M., & Golinvaux, S. (2015). *Dossier thématique sécurité routière n° 6: "Dispositifs de retenue (Ceinture et sièges enfant)"*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière.
- Slootmans, F. (2015). *Dossier thématique sécurité routière n° 5: "Distraction au volant"*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- SWOV. (2012). *SWOV-Factsheet: De relatie tussen snelheid en ongevallen*. Den Haag, Nederland: SWOV.
- SWOV. (2016). *SWOV-Factsheet Rijden onder invloed van alcohol*. Den Haag, Nederland: SWOV.
- Temmerman, P. (2016). *Trop vite en agglomération - Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). *ESRA 2015 - The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Trigoso, J., Areal, A., & Pires, C. (2016). *Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Lisbon, Portugal: Prevenção Rodoviária Portuguesa.
- Trotta, M. (2016). *Que nous apprennent les données GPS sur la vitesse sur nos routes ? - Mesure de comportement vitesse hors agglomération 2015*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2016). *Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Van Den Steen, I., & Van Den Bogaerde, E. (2006). *Veiligheidsmonitor 2006*. Bruxelles, Belgique: Police Fédérale.
- WHO. (2011). *Mobile phone use: a growing problem of driver distraction*. Genève, Switzerland: World Health Organization.
- WHO. (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Geneva: World Health Organisation.
- Yannis, G., Laiou, A., Theofilatos, A., & Dragomanovits, A. (2016). *Speeding. ESRA thematic report no. 1. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Athens, Greece: National Technical University of Athens.

## ANNEXE 1 : DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MÉTHODOLOGIE

### Echantillonnage

Le groupe cible de la mesure d'attitudes se composait de conducteurs domiciliés en Belgique qui avaient parcouru au moins 1500 kilomètres au volant d'une voiture ou d'une camionnette au cours des 6 derniers mois et qui étaient en possession d'un permis de conduire catégorie B. En outre, ces personnes devaient avoir un niveau de français ou de néerlandais suffisamment bon pour répondre au questionnaire. Pour étudier les attitudes de ce groupe cible en matière de sécurité routière, il a été décidé de soumettre un échantillon aléatoire représentatif de 1500 répondants à une interview en face à face, basée sur un questionnaire structuré.

Afin de pouvoir réaliser des comparaisons statistiquement significatives entre sous-groupes au sein de chacune des trois régions (Région flamande, Région wallonne et Région de Bruxelles-Capitale), il a été décidé de ne pas sélectionner ces 1500 répondants proportionnellement aux populations de ces régions. Pour éviter que le nombre d'interviewés en Région de Bruxelles-Capitale ne soit trop faible que pour pouvoir effectuer des comparaisons entre certains sous-groupes (par ex. hommes versus femmes, seniors versus jeunes), nous avons opté pour un échantillon disproportionnel dans le cadre duquel 700, 500 et 300 répondants ont été interrogés respectivement en Flandre, en Wallonie et en Région de Bruxelles-Capitale.

Pour ce faire, nous avons utilisé un échantillon (disproportionnel) stratifié en grappes sur deux niveaux (cf. par ex. Thompson, 2002). Cet échantillon est issu d'un fichier géré par le bureau d'études (Significant GfK) contenant toutes les adresses de Belgique. Pour chaque adresse, les informations suivantes sont connues : le nombre de personnes qui y habitent, leur âge et leur sexe.

Dans une première phase, 150 communes<sup>19</sup> (primary sampling units) ont été sélectionnées, 10 répondants devant être interviewés dans chacune d'entre elles (1500/150). Ce choix a été opéré dans un souci de faisabilité du travail de terrain. Le tirage s'est effectué en trois parties, c'est-à-dire par région. Conformément à la répartition entre les trois régions (700-500-300), 70 communes ont été sélectionnées en Flandre et 50 autres en Wallonie. La Région de Bruxelles-Capitale ne comptant que 19 communes, certaines de ces communes ont été sélectionnées plusieurs fois afin d'atteindre un total de 30 communes. La sélection des communes a été réalisée comme suit : tout d'abord, par région, les répondants ont été triés selon leur commune de résidence. Ensuite, sur la base de la méthode des intervalles<sup>20</sup>, 70/50/30 adresses (donc, répondants) ont été sélectionnés, ces 70/50/30 adresses déterminant également les communes sélectionnées. Les communes importantes (en termes de population) avaient donc davantage de chances d'être sélectionnées que les communes plus petites. Cette méthode (tirage par intervalle et par région) augmente également la probabilité que chaque province soit représentée dans l'échantillonnage.

Au cours d'une deuxième phase, 9 autres répondants ont été tirés au sein de chaque commune de manière tout à fait arbitraire (et donc représentative) mais en tenant compte des quotas en matière d'âge et de sexe. Les quotas d'âge et de sexe s'appliquent au niveau régional et non pour chaque commune (Tableau 4). La répartition de l'échantillon en 5 groupes d'âge s'est déroulée de manière identique à celle de la mesure d'attitudes de 2003 (et donc également de 2006, 2009 et de 2012), dont les mêmes groupes d'âge<sup>21</sup> ont été utilisés (Silverans et al., 2005, p. 20).

Le bureau d'études chargé de l'enquête voulait être certain de pouvoir réaliser 1500 interviews et avait dès lors prévu, dès le début du travail de terrain, un léger sur-échantillonnage de 20 répondants supplémentaires (donc 2 communes supplémentaires) par région (voir également Tableau 1 pour la répartition effective de l'échantillon final).

<sup>19</sup> Zones INS-5 (communes)

<sup>20</sup> La méthode des intervalles signifie que quelqu'un est sélectionné toutes les  $x$  nombre d'adresses. Par exemple, afin de sélectionner 50 adresses dans un dossier de 10.000 adresses, on décide de reprendre dans l'échantillon toutes les 200<sup>èmes</sup> adresses.

<sup>21</sup> En 2003, les groupes d'âge ont été délimités de manière à ce que la population totale (de titulaires du permis de conduire à l'époque) soit répartie en 5 groupes de taille égale.

**Tableau 4 : Répartition théorique de l'échantillon par sexe, âge et région**

	Hommes						Femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
<b>Flandre</b>	63	49	71	79	58	25	61	49	67	78	61	39	<b>700</b>
<b>Wallonie</b>	48	36	50	56	34	16	47	35	50	56	44	28	<b>500</b>
<b>Bruxelles</b>	31	28	31	26	18	9	33	27	31	29	23	14	<b>300</b>
	<b>142</b>	<b>113</b>	<b>152</b>	<b>161</b>	<b>110</b>	<b>50</b>	<b>141</b>	<b>111</b>	<b>148</b>	<b>163</b>	<b>128</b>	<b>81</b>	<b>1500</b>

La troisième et dernière phase consistait dans le tirage des adresses de réserve nécessaires en vue de pallier un taux de réponse que l'on savait faible. Pour remédier aux non-réponses, 8 adresses (voire 12 en RBC) ont été prévues pour obtenir 1 interview achevée. Pour la catégorie d'âge la plus élevée (77+) également, 11 adresses de substitution ont été prévues afin d'obtenir une interview finalisée. Les adresses de substitution étaient les adresses de personnes du même sexe et appartenant à la même catégorie d'âge que le répondant de l'adresse d'origine. Pour des raisons pratiques, les adresses de réserve ont d'abord été recherchées dans la même rue, puis dans la même commune.

### Travail de terrain

Le travail de terrain a été réalisé entre le 07/05/2015 et le 17/07/2015. Chaque interviewer devait traiter une grappe de 10 ou 20 interviews (donc 1 ou 2 communes) et a reçu, pour ce faire, 80 ou 160 adresses. En outre, il était obligé de retourner aux 8 ou 12 mêmes adresses jusqu'à ce qu'une interview ait pu être menée intégralement.

Avant de pouvoir commencer l'interview proprement dite, l'interviewer devait à chaque fois contrôler si le répondant sélectionné entrait dans les quotas de l'étude. Les répondants qui n'étaient pas en possession d'un permis de conduire ou qui n'avaient pas parcouru 1500 kilomètres durant les 6 derniers mois ne pouvaient pas participer.

La durée moyenne d'une interview était de 19 minutes.

### Non-réponses

Aux fins du système d'adresses de substitution pour 1 répondant (série de 8 adresses pour la Flandre et la Wallonie ou 12 adresses pour Bruxelles et les 77+), une base de données reprenant 14.115 a été créée. Toutes ces adresses n'ont pas été utilisées pour obtenir l'échantillon final de 1500 répondants. Une fois un des répondants de la série d'adresse disposé à participer à l'enquête, les adresses restantes de la série n'étaient plus utilisées. Des 14.115 adresses, seules 6287 ont été réellement utilisées. 1537 interviews validées ont été réalisées. Par conséquent, selon l'estimation la plus pessimiste des non-réponses, une interview a été menée pour seulement 24% du fichier d'adresses initialement sélectionnées, ce qui correspond à un taux de non-réponse de 76%.



**Tableau 5 : Les différents motifs des non-réponses**

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Adresse inutilisable (déménagé, décédé, inconnu)	479	8%
Pas de contact	1960	31%
Contact mais participation impossible (langue, capacités mentales, vacances...)	298	5%
Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection	896	14%
Contact mais refus (raisons diverses)	1117	18%
Interview réalisée	1537	24%
<b>Total</b>	<b>6287</b>	<b>100%</b>
Contact mais refus (raisons diverses)	1117	42%
Interview réalisée	1537	58%
<b>Total</b>	<b>2654</b>	<b>100%</b>

Dans le Tableau 5, les non-réponses sont réparties entre les différentes raisons de non-réponse. Comme dans le cadre de toute enquête, un certain nombre d'adresses se sont avérées inutilisables parce que les répondants avaient déménagé ou étaient décédés, ou en raison d'erreurs administratives. Ceci a été le cas pour 479 adresses au total. Par conséquent, pour pouvoir mener les 1537 interviews effectivement réalisées,  $6287 - 479 = 5808$  contacts réels étaient possibles. Les non-réponses peuvent être interprétées de différentes façons : en fonction du nombre de répondants que l'on a effectivement pu contacter, en fonction du nombre de répondants qui se sont finalement avérés en mesure d'accepter une interview, en fonction de ceux qui, dans ce dernier groupe, répondaient également aux critères de sélection, etc.

La dernière partie du Tableau 5 indique que, sur les répondants contactés qui satisfaisaient effectivement aux critères de sélection, 58 % ont été interviewés et 42 % ont refusé (pour diverses raisons) de participer. La mesure la plus courante du taux de réponse dans le cadre d'une enquête par interview étant le nombre d'interviews réelles divisé par la somme des refus et des interviews réelles (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), nous pouvons conclure que le taux de réponse est de 58 %. Ce taux de réponse est nettement supérieur qu'en 2012 (48%), mais moins élevé qu'en 2006 et 2009 (65-66% dans les deux cas).

### Echantillon et analyse

La tâche consistait à interviewer 1500 automobilistes belges dans le respect des quotas de région, de sexe et d'âge (Tableau 4). Le bureau d'études a décidé de prévoir un sur-échantillon (20 répondants supplémentaires par région). Compte tenu du taux de réponse inférieur attendu pour certains groupes cibles, 1537 interviews ont finalement été réalisées. Le Tableau 6 présente la répartition effective des répondants par région, sexe et âge.

**Tableau 6 : Répartition effective des répondants par région, sexe et âge**

	Hommes						Femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
<b>Flandre</b>	60	51	75	85	65	23	63	48	71	78	63	35	<b>717</b>
<b>Wallonie</b>	53	33	53	60	38	13	42	40	55	56	51	21	<b>515</b>
<b>Bruxelles</b>	30	33	32	24	23	6	32	30	33	29	24	9	<b>305</b>
<b>Total</b>	<b>143</b>	<b>117</b>	<b>160</b>	<b>169</b>	<b>126</b>	<b>42</b>	<b>137</b>	<b>118</b>	<b>159</b>	<b>163</b>	<b>138</b>	<b>65</b>	<b>1537</b>

Comme l'objectif est d'obtenir des résultats représentatifs de la population belge et que l'échantillon ne fournit pas (comme souvent) une image réaliste de la population totale souhaitée, il a été décidé de

pondérer le fichier sur la base des données BELDAM<sup>22</sup> (2009). Le Tableau 7 présente la répartition par région, sexe et âge des titulaires d'un permis de conduire B (BELDAM, 2009) et le Tableau 8 fournit les facteurs de pondération appliqués aux répondants. La part de l'échantillon dans une cellule spécifique et la population totale dans cette cellule ont été pris en compte dans le calcul des facteurs de pondération. Un exemple permet de mieux illustrer cela : dans le groupe « hommes flamands entre 18 et 29 ans » 60 répondants ont été interrogés. Comme ce groupe compte un total de 308.224 titulaires d'un permis de conduire, les réponses de ce groupe ont donc été pondérées avec un coefficient de  $308.224/60 = 5137$ . Ces coefficients ont été calculés pour chaque groupe (voir Tableau 8). En raison de la part disproportionnellement élevée de répondants de la Région de Bruxelles-Capitale, les réponses de ces personnes pèseront dans une moindre mesure dans le résultat final.

**Tableau 7 : Répartition des titulaires d'un permis de conduire selon la région, le sexe et l'âge (BELDAM, 2009)**

	Hommes						Femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	
<b>Flandre</b>	308224	309223	456689	468017	471493	2013646	258796	294826	458478	442185	386478	1840763	3854410
<b>Wallonie</b>	151157	166104	242662	255714	223511	1039148	130648	144670	233677	229270	184657	922922	1962070
<b>Bruxelles</b>	39100	69488	67373	53437	51817	281216	33597	45569	47816	44537	45504	217023	498239
<b>Total</b>	498481	544816	766724	777168	746821	3334010	423040	485066	739971	715993	616638	2980708	6314718

**Tableau 8 : Facteurs de pondération des répondants par région, sexe et âge (sur la base de la part dans la population totale)**

Facteur de pondération	Hommes					Femmes				
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	18-29	30-38	39-49	50-62	63+
<b>Flandre</b>	5137	6063	6089	5506	5358	4108	6142	6457	5669	3944
<b>Wallonie</b>	2852	5033	4579	4262	4383	3111	3617	4249	4094	2565
<b>Bruxelles</b>	1303	2106	2105	2227	1787	1050	1519	1449	1536	1379

Les analyses ont été effectuées à l'aide du programme STATA 13.0. Ce logiciel offre la possibilité de prendre en compte, lors des analyses, le plan d'échantillonnage spécifique. L'analyse prend en considération la stratification de l'échantillon et le fait que celui-ci a été établi sur la base d'une sélection d'unités primaires d'échantillonnage (les communes sélectionnées proportionnellement à leur importance). Ceci est nécessaire afin d'obtenir une estimation correcte des intervalles de confiance (Thompson, 2002).

Pour chaque attitude étudiée, il a été examiné si oui ou non il y avait un lien entre les réponses et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, région). Pour déterminer la significativité, les catégories « ne sait pas (NSP) » et « ne s'applique pas (NA) » ont tout d'abord été redéfinies comme valeurs manquantes. Les variables ont ensuite chacune été codées sous forme de variables binaires (plus d'informations sur ce recodage peuvent être trouvées dans: Annexe 2 « Questionnaire »). Enfin, le test de "Wald ajusté" a été utilisé afin de vérifier s'il y avait des différences significatives selon le sexe, l'âge ou la région du répondant.

<sup>22</sup> BELDAM est une enquête sur la mobilité quotidienne des Belges. Elle a été réalisée de décembre 2009 à décembre 2010, auprès de 15.821 personnes, et a sondé, entre autres, la possession d'un permis de conduire B. Une estimation réaliste de la population belge en possession d'un tel permis a pu être réalisée sur la base des résultats de cette étude.

**ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE****MESURE D'ATTITUDES DU CONDUCTEUR BELGE****Questionnaire 2015****RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE**

Non-réponse

- interview réalisée (oui/non)
- sexe
- âge
- disposé à participer, mais hors des quotas (par ex., ne conduit plus ou nombre de km insuffisant)
- ne parle pas français/néerlandais
- personne décédée
- refus de participation

**INTRODUCTION**

Nous nous adressons à vous à la demande de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière dans le cadre d'une enquête relative à la sécurité sur nos routes. L'objectif de cette étude est d'interroger, tous les trois ans, des automobilistes belges sur divers aspects de la sécurité routière. Ceci permet de mieux tenir compte des opinions des conducteurs lorsqu'on détermine la politique en matière de sécurité routière.

Nous tenons tout particulièrement à insister sur le fait que le but n'est pas de vous juger, mais uniquement de connaître votre avis. Vous n'êtes, bien entendu, pas obligé de participer à cette enquête ni de répondre à toutes les questions. Le temps nécessaire pour répondre aux questions est d'environ 15 minutes.

Les réponses au questionnaire ne seront pas analysées de manière individuelle et resteront donc strictement confidentielles et anonymes. Les seules personnes qui ont accès aux données sont les collaborateurs de GfK et les chercheurs de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

**IDENTIFICATION**

Numéro unique du répondant

**QUESTIONS DE RECRUTEMENT****Question 1**Avez-vous un permis de conduire B (voiture) ? *oui - non***Question 2**Avez-vous conduit une voiture au cours des 6 derniers mois ? *oui - non***Question 3**Combien de kilomètres avez-vous parcourus, comme conducteur, pendant les six derniers mois ? (arrondi à la centaine) *km OU km par semaine + km par week-end x 4 semaines X 6 mois***Question 4**Vous êtes un/une : *homme - femme***Question 5**

En quelle année êtes-vous né ?

**Question 6**

Quel est le code postal de la commune où vous habitez ?

**Attention !** Le questionnaire ci-dessous porte sur différentes situations de trafic et sur vos réactions vis-à-vis de ces situations. Nous aimerions que vos réponses se basent sur votre avis concernant la sécurité routière en Belgique et ne tiennent par conséquent pas compte de votre éventuelle expérience de la sécurité routière à l'étranger.

## A. SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN GÉNÉRAL

### Question 7

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes préoccupé par chacun des problèmes suivants ? *Echelle de réponse (échelle à 4 niveaux) : pas du tout préoccupé – plutôt pas préoccupé – plutôt préoccupé – tout à fait préoccupé – ne sais pas/pas de réponse*

*Variable binaire : pas préoccupé (1+2) – préoccupé (3+4)*

Items :

- Le développement de la criminalité
- La pollution
- Les accidents de la route
- La qualité des soins médicaux
- Les encombrements de circulation
- Le chômage

### Question 8

Dans quelle mesure estimez-vous personnellement acceptable ou inacceptable chacun de ces comportements ? Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement.

*Variable binaire : inacceptable et neutre (1+2+3) – acceptable (4+5)*

- Conduire avec des pneus mal gonflés
- Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale
- Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic
- Rouler à 70 km/h en agglomération
- Envoyer un sms avec son GSM en conduisant
- Téléphoner avec un GSM en main en conduisant
- Continuer à rouler même lorsqu'on est somnolent
- Conduire après avoir consommé de la drogue
- Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h
- Rouler sans assurance
- Effectuer un stationnement interdit
- Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture
- Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture
- Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture

### Question 9

Les affirmations suivantes concernent des mesures potentielles visant à améliorer la sécurité routière. A quel point êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas d'accord – plutôt pas d'accord – neutre – plutôt d'accord – d'accord – ne sais pas*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

- Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock (F6)
- Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières

- En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans).

F6 : Un alcoolock est un dispositif qui bloque le système de démarrage du véhicule tant que le test d'haleine du conducteur n'est pas négatif en matière d'alcool. En d'autres mots, le conducteur ne peut démarrer sans réussir le test d'haleine.

### **Question 10**

Que pensez-vous des règles de circulation et des sanctions actuellement fixées pour chacun des thèmes suivants ? Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ? *oui – non – sais pas/pas de réponse*

- Les règles devraient être plus strictes. Vitesse – Alcool – Drogues – Ceinture de sécurité
- Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant. Vitesse – Alcool – Drogues – Ceinture de sécurité
- Les sanctions sont trop sévères. Vitesse – Alcool – Drogues – Ceinture de sécurité

### **Question 11**

Quelle est, à votre avis, la probabilité... ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : très petite chance – petite chance – chance moyenne – grande chance – ne sais pas/pas de réponse*

*Variable binaire: chance (très) petite ou moyenne (1+2+3) – grande chance (4+5)*

- ... d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool (la probabilité, donc, d'être soumis à un test de l'haleine)
- ... d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues (drogues illégales : cannabis et ses dérivés, opium et ses dérivés, cocaïne, ecstasy, amphétamines, LSD et champignons hallucinogènes)
- ... d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité
- ... d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle effectué par un radar placé sur une voiture de police et/ou radars automatiques)

## **B. CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL**

### **Question 12**

Au cours des 12 derniers mois écoulés, combien de fois avez-vous été soumis en tant qu'automobiliste à un alcootest par la police ? *un chiffre compris entre zéro et l'infini*

*Variable binaire : jamais (0) – au moins une fois (>0)*

### **Question 13**

Au cours des 30 derniers jours, combien de jours vous est-il arrivé de prendre le volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ? *un chiffre compris entre zéro et trente (inclus)*

*Variable binaire : jamais (0) – un jour ou plus (>0)*

### **Question 14**

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les propositions générales suivantes concernant la conduite sous l'influence de l'alcool ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas d'accord – plutôt pas d'accord – neutre – plutôt d'accord – d'accord – ne sais pas*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

- Conduire sous l'influence de l'alcool accroît considérablement le risque d'accident.
- La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable.
- En conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.

## C. VITESSE

### Question 15

Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous sciemment fait les choses suivantes, lorsque les conditions le permettaient ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : jamais – rarement – souvent – (presque) toujours – ne sais pas/ pas d'application*

*Variable binaire : jamais – au moins une fois (rarement + souvent + (presque) toujours + toujours)*

- Rouler à 140 km/h sur une autoroute
- Rouler à 70 km/h en agglomération
- Rouler à 50 km/h là où vous pouvez rouler à 30 km/h
- Rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale

### Question 16

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les affirmations suivantes ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas du tout d'accord – pas d'accord – ni d'accord, ni pas d'accord – d'accord – tout à fait d'accord – ne sais pas/ pas de réponse*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

Pour vous, rouler vite c'est...

- ... socialement inacceptable
- ... risquer sa vie et celle des autres

### Question 17

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes relatives à la conduite en vitesse excessive (donc plus vite que la vitesse autorisée) ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas d'accord – plutôt pas d'accord – neutre – plutôt d'accord – d'accord – ne sais pas*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

- Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.
- En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.
- La plupart de mes connaissances / amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.
- Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.
- Si vous augmentez votre vitesse de 10 km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.

## D. PORT DE LA CEINTURE

### Question 18

Lorsque vous voyagez en voiture, à quelle fréquence portez-vous votre ceinture... ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : jamais – parfois – la plupart du temps – presque toujours – toujours – ne sais pas/ pas d'application*

*Variable binaire : pas toujours (jamais + parfois + la plupart du temps + presque toujours) – toujours*

- ...en tant que conducteur ?
- ...en tant que passager avant ? (si jamais passager à l'avant : ne s'applique pas)
- ...en tant que passager arrière ? (si jamais passager à l'arrière : ne s'applique)

### Question 19

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes relatives au port de la ceinture ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas d'accord – plutôt pas d'accord – neutre – plutôt d'accord – d'accord – ne sais pas*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

- A l'arrière, il n'est pas nécessaire de s'attacher.

- Je demande toujours à mes passagers de boucler leur ceinture. (si ne transporte jamais de passagers : ne s'applique pas)

### **Question 20**

Lorsque vous transportez un enfant (ou des enfants) de moins d'1,35 m dans votre voiture, à quelle fréquence l'installez-vous (les installez-vous) dans un dispositif de retenue approprié (siège pour enfant, rehausseur) ? *Echelle de réponse (échelle à 4 niveaux) : jamais – parfois – habituellement – toujours – je ne transporte jamais d'enfants de moins d'1,35m*

*Variable binaire : pas toujours (jamais + parfois + habituellement) – toujours*

### **Question 21**

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les affirmations suivantes ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas d'accord – plutôt pas d'accord – neutre – plutôt d'accord – d'accord – ne sais pas*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

- Les modes d'emploi des sièges pour enfant ne sont pas clairs.
- Il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement.
- Pour les petits trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue approprié.

## E. DISTRACTION PENDANT LA CONDUITE

### **Question 22**

Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que vous étiez au volant, en ce compris lorsque vous étiez arrêté au feu rouge ou que vous étiez coincé dans un embouteillage ? *Echelle de réponse (échelle à 4 niveaux) : jamais – rarement – souvent – (presque) toujours – ne sais pas – je n'ai pas/n'utilise pas de téléphone mobile*

*Variable binaire : jamais – au moins une fois (rarement + souvent + (presque) toujours)*

- Téléphoner avec un kit mains libres
- Téléphoner avec le GSM en main
- Lire un SMS, un message ou un e-mail
- Envoyer un SMS, un message ou un e-mail

### **Question 23**

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ? *Echelle de réponse (échelle à 5 niveaux) : pas d'accord – plutôt pas d'accord – neutre – plutôt d'accord – d'accord – ne sais pas*

*Variable binaire : pas d'accord et neutre (1+2+3) – d'accord (4+5)*

- Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant avec un kit mains libres
- Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant sans kit mains libres
- Presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent
- Les personnes qui conduisent avec leur GSM en main courent plus de risques d'être impliqués dans un accident

## F. ACCIDENTS DE LA ROUTE ET CONTRÔLES

Les questions suivantes ont pour but de savoir si vous avez été confronté en tant qu'utilisateur de la route à des éventuels accidents, contrôles et amendes au cours de l'année écoulée.

### **Question 24**

Au cours des 3 derniers mois, avez-vous été impliqué dans un accident de la route en tant que ... *oui – non – ne sais pas/pas de réponse*

- piéton (y compris jogging, roller, skateboard,...)
- cycliste (vélo sans assistance électrique)



- cycliste (vélo à assistance électrique)
- cyclomoteur (cyclomoteur < 50cc)
- motocycliste (moto 50-125 cc)
- motocycliste (moto >125 cc)
- automobiliste
- passager de voiture
- occupant de camionnette / minibus
- occupant de camion
- en train
- en métro
- en tram
- en bus
- autre(s) :

(merci d'également indiquer la gravité de l'accident)

Pour les modes de déplacements auxquels il a été répondu "oui" :

- *Aucun dégât matériel ou blessure*
- *Uniquement avec des dégâts matériels*
- *Une des personnes impliquées (moi ou quelqu'un d'autre) a été blessée (mais sans avoir dû être emmenée à l'hôpital)*
- *Une des personnes impliquées a dû être transportée à l'hôpital*

### **Question 25**

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous... ? *nombre entre 0 et 99 – ne sais pas/pas de réponse*

*Variable binaire : jamais (0) – au moins une fois (>0)*

- ...été arrêté par la police pour un contrôle ?
- ...dû payer une amende pour délit routier ?
- ...été condamné par le tribunal pour délit routier ?

## RENSEIGNEMENTS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES ET EXPOSITION

### **Question 26**

Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ? (tant en enseignement de jour qu'en cours du soir) Dans quel type d'institution ? *École primaire – Secondaire inférieur, général, technique, artistique (autrefois humanités ou enseignement secondaire) – Secondaire supérieur, général, technique, artistique (autrefois humanités ou enseignement secondaire) – Enseignement professionnel inférieur (autrefois technique) – Enseignement professionnel supérieur (autrefois technique) – Études supérieures non universitaires – Études universitaires – Ne sais pas / pas de réponse*

### **Question 27**

A quelle fréquence conduisez-vous une voiture ? *Au moins 4 jours par semaine – De 1 à 3 jours par semaine – Quelques jours par mois – Quelques jours par an – Jamais*

### **Question 28**

Repensez à tous les déplacements que vous avez effectués hier, pas seulement en tant que conducteur de voiture, mais également en tant que piéton, cycliste, passager de voiture, etc. *km – ne sais pas/ pas de réponse*

Moyens de transport

- A pied (y compris jogging, roller, skateboard,...)
- En vélo (sans assistance électrique)
- En vélo à assistance électrique

- En cyclomoteur (< 50cc)
- En moto entre 50-125 cc
- En moto >125 cc
- En tant qu'automobiliste
- En tant que passager de voiture
- En camionnette / minibus
- En camion
- En train
- En métro
- En tram
- En bus
- Autre(s) :

**Question 29**

Avez-vous encore des remarques ?      *Oui – Non*

**Un grand merci pour votre collaboration !**

Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ?



---

Institut Belge pour la Sécurité Routière  
Chaussée de Haecht 1405  
1130 Bruxelles  
[info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be)

Tel.: 02 244 15 11  
Fax: 02 216 43 42