

Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière

2006



COMPOURTEMENT DES USAGERS ET SUPPORT POLITIQUE

Peter Silveran;

Département Comportement des Usagers et Support Politique
Institut Belge pour la Sécurité Routière



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

jesuispour.be >>

MESURE D'ATTITUDES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE 2006

Peter Silverans
Département Comportement des Usagers et Support Politique
Institut Belge pour la Sécurité Routière

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	5
2. METHODE	6
3. RESULTATS ET DISCUSSION	7
3.1. Perception des accidents de la route	7
3.1.1. Préoccupation relative aux accidents de la route par comparaison avec d'autres thèmes sociaux	7
3.1.2. Causes perçues des accidents de la route	9
3.2. Attitudes concernant les mesures de sécurité routière	12
3.2.1. Evaluation subjective des mesures de sécurité routière	12
3.2.2. Attitudes à l'égard des lois et des sanctions	13
3.2.2.1. Sévérité des règles	14
3.2.2.2. Difficulté à respecter les règles	15
3.2.2.3. Clarté des règles	16
3.2.2.4. Adhésion sociale aux mesures de répression en matière de circulation	17
3.2.2.5. Evaluation de la sévérité des sanctions	18
3.2.3. Attitudes concernant les campagnes de sécurité routière	20
3.2.3.1. La campagne BOB	20
3.2.3.2. La campagne tatouceinture	21
3.2.3.3. L'initiative "je suis pour"	22
3.2.3.4. Communication de la modification du code de la route à la date du 31 mars 2006	23
3.3. Risque subjectif de se faire prendre et risque subjectif d'être sanctionné	26
3.3.1. Conduite sous l'influence de l'alcool	26
3.3.2. Conduite sous l'influence de drogues illicites	29
3.3.3. Le port de la ceinture de sécurité	30
3.3.4. Respect des limitations de vitesse	32
3.3.5. Comparaison du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné	34
3.3.6. Evolution du risque subjectif de se faire prendre	35
3.4. Attitudes en matière de conduite sous influence	37
3.4.1. Connaissance du taux d'alcool légal autorisé dans le sang	37
3.4.2. Conduite avouée sous l'influence de l'alcool	38
3.4.3. Risque objectif avoué de se faire prendre : nombre d'alcootests rapportés au cours des 12 derniers mois	40
3.4.4. Conduite sous l'influence de drogues illicites	40
3.5. Attitudes à l'égard de la vitesse	41
3.5.1. Objectifs des Etats Généraux de 2002	41
3.5.2. Respect avoué des limitations de vitesse	44
3.6. Attitudes concernant le port de la ceinture et les sièges-autos.	45
3.6.1. Port de la ceinture	45
3.6.2. Sièges-autos	47
3.7. Accidents, contrôles et sanctions avoués	49
3.7.1. Accidents	49
3.7.2. Contrôles de police avoués	49
3.7.3. Amendes et condamnations avouées	50
4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	52
5. ANNEXES	55
5.1. Méthodologie	55
5.1.1. Echantillonnage	55
5.1.2. Travail de terrain	56
5.1.3. Absence de réponse	56
5.1.4. Echantillon et analyse	59
5.2. Liste des tableaux	64
5.3. Liste des figures	66
5.4. Questionnaire	67
6. REFERENCES	83

Tableau 1. Liste des abréviations

IC	Intervalle de confiance (95%)
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière
Limite supérieure	Limite supérieure de l'intervalle de confiance de 95%
Limite inférieure	Limite inférieure de l'intervalle de confiance de 95%
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, un projet d'étude comparative européen sur les attitudes des conducteurs.
EGSR	Etats Généraux de la Sécurité Routière (2002)
St.Err.	Erreur standard (Standard Error)

1. INTRODUCTION

A l'occasion des premiers Etats Généraux de la Sécurité Routière réunis en 2002, un large éventail d'indicateurs de sécurité routière ont été définis qui permettent de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs peuvent être répartis grosso modo en trois catégories. La première concerne les indicateurs au niveau du nombre d'accidents comme, par exemple, les statistiques d'accidents telles qu'elles sont rapportées par l'INS ou dans le Baromètre de la Sécurité Routière. Une deuxième catégorie d'indicateurs se situe au niveau du comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation. Pour mesurer ces indicateurs, l'IBSR organise régulièrement des comptages comme, par exemple, celui du port de la ceinture, le respect des limitations de vitesse et la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool. Ces mesures de comportement permettent de savoir dans quelle mesure les conducteurs belges respectent la réglementation routière en la matière. Un troisième groupe d'indicateurs a trait aux attitudes des conducteurs belges à l'égard de la sécurité routière ou, en d'autres termes, à des aspects plutôt subjectifs de la sécurité routière. L'IBSR a réalisé une première mesure d'attitudes à ce sujet en 2003. Le présent rapport commente les résultats de la deuxième mesure d'attitudes effectuée en 2006.

A l'instar des fameuses études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe¹), nous appliquons, lors de l'étude de ces attitudes, la notion d'attitude², au sens large. Comme dans l'étude SARTRE, l'analyse des attitudes menée par l'IBSR considère comme telles l'ensemble des opinions, avis et préférences ad hoc à l'égard de tous les aspects possibles de la sécurité routière (p.ex. perception subjective du risque, mesures de sécurité routière, comportement personnel, etc.). Ceci inclut également l'évaluation du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné lesquels, dans la présente enquête, ont reçu une place de premier plan étant donné qu'ils concernent des déterminants cruciaux du comportement routier (voir Elvik & Vaa (2004)).

Ce rapport fait le compte rendu des résultats de la mesure d'attitudes de 2006 pour la population totale de conducteurs. Des analyses plus détaillées seront ensuite réalisées afin de vérifier l'incidence de facteurs tels que la région, l'âge et le sexe sur les attitudes des conducteurs. De même, les relations entre les différentes attitudes et avis seront discutées dans la deuxième partie du rapport. Dans ce rapport, nous comparons toutefois les résultats de la population totale avec la mesure d'attitudes de 2003 et avec les mesures d'attitudes qui ont été effectuées dans le cadre du projet SARTRE par l'IBSR. Nous retraçons ainsi l'évolution des attitudes en matière de sécurité routière pour les années écoulées. L'objectif de cette analyse est de permettre de suivre la politique menée en matière de sécurité routière et de la corriger si nécessaire.

¹ Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998) et SARTRE 3 (2004). Le travail de terrain de ces enquêtes a été réalisé respectivement en 1992, 1996 et 2002.

² Les études SARTRE ne définissent la notion « attitude sociale » dans aucune de leurs publications. A chaque fois, elles précisent brièvement que l'on entend par attitudes les opinions and self reported behaviours des conducteurs.

2. METHODE

Pour la lisibilité du présent rapport, nous avons repris en annexe tous les aspects méthodologiques de l'enquête. La procédure d'échantillonnage, la composition précise de l'échantillon, la procédure d'interview et l'analyse statistique des résultats sont décrits de manière détaillée dans l'annexe 5.1 (p. 55). Le questionnaire complet a été repris à l'annexe 5.4 (p. 67). Le paragraphe ci-après se contente d'aborder de manière succincte les aspects méthodologiques qui sont immédiatement pertinents pour l'interprétation des résultats rapportés.

Pour la présente mesure d'attitudes, nous avons interviewé un échantillon représentatif de 972 conducteurs domiciliés en Belgique qui avaient parcouru au cours des 6 derniers mois au moins 1.500 km au volant d'un véhicule à moteur. Les interviews ont été réalisées au domicile des personnes interrogées sur la base d'un questionnaire standardisé avec des possibilités de réponses fermées concernant les principaux thèmes de sécurité routière. Les interviews ont été enregistrées verbalement par des interviewers du bureau d'étude Significant GfK entre février et juin 2007.

Le questionnaire utilisé pour la mesure d'attitudes en 2006 était basé sur une refonte approfondie du questionnaire utilisé en 2003. Le travail de terrain et l'analyse des résultats de 2003 indiquaient en effet clairement que la façon dont certains thèmes ont été sondés fournissait des réponses nettement insuffisantes à des questions cruciales de l'enquête ou étaient plus difficiles à analyser que ce qui avait été estimé initialement. Pour limiter les coûts et la durée de l'enquête, le questionnaire de 2006 a été aussi notablement raccourci par rapport au questionnaire de 2003. En raison de la similitude avec l'enquête précédente, la formulation des questions de la mesure d'attitudes précédente et des études SARTRE a été reprise littéralement lorsque cela était possible. Etant donné que la formulation textuelle des questions posées est d'une importance cruciale pour l'interprétation des résultats de l'enquête, nous avons repris le questionnaire complet en annexe (voir annexe 5.4, p. 67 et suivantes).

3. RESULTATS ET DISCUSSION

Les résultats de la mesure d'attitudes sont regroupés ci-après dans sept grandes catégories thématiques (cf. table des matières p. 1). En premier lieu, nous abordons la perception des accidents de la route et de leurs causes par les conducteurs. Ensuite, nous consignons les attitudes des conducteurs à l'égard de différentes mesures de sécurité routière. Dans un troisième chapitre distinct, nous commentons le risque subjectif de se faire prendre et le risque subjectif d'être sanctionné pour les quatre thèmes principaux de sécurité routière, à savoir la conduite sous influence (alcool et drogues), le port de la ceinture de sécurité et la vitesse. Dans les chapitres qui suivent, nous avons regroupé les attitudes mesurées selon le contenu. Ces chapitres traitent donc successivement de la conduite sous influence, de la vitesse et des moyens de protection. Nous terminons par un dernier chapitre succinct sur les accidents, contrôles et sanctions avoués.

3.1. Perception des accidents de la route

3.1.1. Préoccupation relative aux accidents de la route par comparaison avec d'autres thèmes sociaux

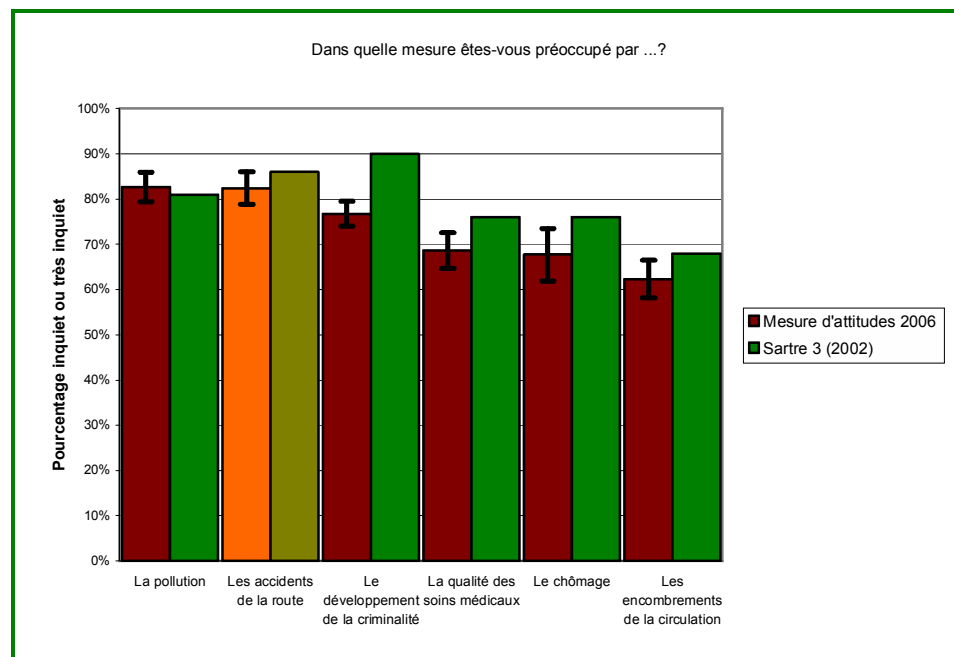
Pour savoir dans quelle mesure le public est préoccupé par les accidents de la route, nous avons demandé aux personnes interrogées d'indiquer dans quelle mesure elles sont préoccupées par un certain nombre de thèmes sociaux actuels tels que criminalité, pollution de l'environnement, accidents de la route, etc. Les possibilités de réponse étaient les suivantes : tout à fait préoccupé, plutôt préoccupé, plutôt pas préoccupé ou pas du tout préoccupé. Etant donné que cette question a été reprise littéralement de l'étude SARTRE, nous avons comparé les résultats de notre enquête aux résultats les plus récents obtenus dans l'étude SARTRE [SARTRE 3, dont le travail de terrain a été exécuté en octobre et en novembre 2002 (cf. SARTRE 3, 2004)]. Le pourcentage de personnes interrogées qui ont indiqué être préoccupées ou très préoccupées pour chaque thème est consigné dans le Tableau 2 ci-après.

Tableau 2. Pourcentage de personnes interrogées se disant inquiètes ou très inquiètes à cause de différents problèmes sociaux

Je vais vous soumettre une série de problèmes de société. Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes préoccupé par chacun de ces problèmes ?	Proportion 2006	SARTRE 3 (2002)³	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Le développement de la criminalité	76.73%	90%	73.98%	79.48%	1.37%
La pollution	82.67%	81%	79.43%	85.90%	1.62%
Les accidents de la route	82.43%	86%	78.79%	86.06%	1.81%
La qualité des soins médicaux	68.63%	76%	64.66%	72.60%	1.98%
Les encombrements de la circulation	62.31%	68%	58.19%	66.44%	2.06%
Le chômage	67.71%	76%	61.91%	73.50%	2.89%

Ces résultats sont résumés dans la Figure 1 ci-après par ordre décroissant d'inquiétude et comparés avec les résultats de SARTRE 3 pour la Belgique.

Figure 1: Inquiétude par rapport aux accidents de la route en comparaison avec d'autres problèmes sociaux actuels



³ Cf. SARTRE 3, Part I Report on principal results (Inrets, 2004), p. 191.

Ces résultats montrent à l'évidence que les conducteurs sont très préoccupés par les accidents de la route. En effet, non moins de 82,4 % des personnes interrogées indiquent être préoccupées ou très préoccupées par les accidents de la route. Ceux-ci obtiennent ainsi un score aussi élevé que la pollution de l'environnement (82,6 %) et un score supérieur à la criminalité (76,7 %; $F(1, 55) = 9.13$; $p < .01$). Les autres thèmes ont obtenu à chaque fois entre 60 et 70 % de réponses « préoccupé ».

Une comparaison de ces résultats avec l'étude SARTRE 3 montre qu'en 2006 les conducteurs sont généralement moins préoccupés que les personnes interrogées dans le cadre de l'étude SARTRE de 2002. La position relative des différents thèmes reste pratiquement la même. Deux légères exceptions à cette tendance générale résident dans le fait que le thème de la criminalité suscite moins d'inquiétude en 2006 qu'en 2002, contrairement à l'environnement. Pour notre enquête, la constatation la plus importante est évidemment que les accidents de la route continuent à susciter beaucoup d'inquiétude.

La mesure dans laquelle les gens sont préoccupés par les accidents de la route, comme ceci est mesuré dans notre mesure d'attitudes, n'est pas directement comparable avec le risque subjectif d'être victime d'un accident de la route comme ceci est mesuré dans le Moniteur de Sécurité de la Police Fédérale (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde (2006)), mais les résultats sont toutefois assez parallèles. Au cours de la période 2000-2006, entre 35 et 45 % des Belges estiment, selon le Moniteur de la Sécurité, que le risque d'être victime d'un accident de la route est élevé ou très élevé. Par comparaison avec le risque d'être victime d'un vol ou d'un cambriolage, ce risque est plus de 10 % plus élevé. Parmi les trois principaux problèmes de quartier analysés par le Moniteur de la Sécurité, la sécurité routière occupe également (à côté des cambriolages) la première et la troisième places avec une vitesse inadaptée et un comportement agressif au volant. En 2006, 60 % des Belges considéraient la vitesse inadaptée comme étant « tout à fait » ou « un peu » un problème de quartier. Pour le comportement agressif au volant, ce pourcentage atteignait environ 54 %. Par ailleurs, 25 % des Belges considèrent également les collisions comme un problème. Si l'on considère l'ensemble des résultats du Moniteur de la Sécurité, il n'est donc pas surprenant qu'une très large majorité de conducteurs belges admettent également, lors de notre enquête, être préoccupés ou très préoccupés par les accidents de la route.

3.1.2. Causes perçues des accidents de la route

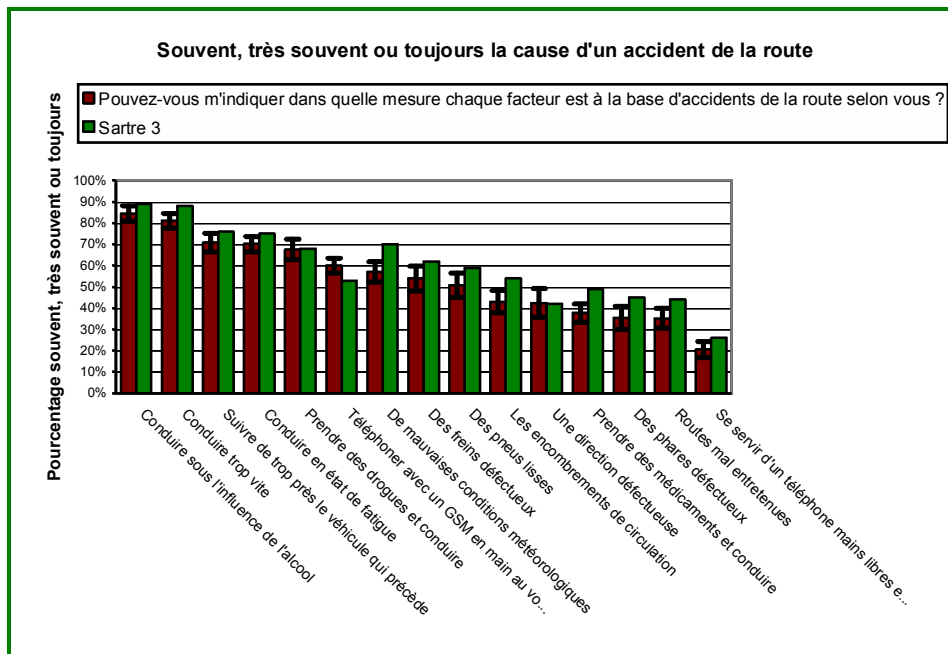
Pour mesurer l'importance perçue des causes les plus souvent mentionnées d'accidents de la route, nous avons repris, dans notre mesure d'attitudes, la question posée en la matière dans l'étude SARTRE. Pour chacune des causes possibles d'accidents, les personnes interrogées devaient indiquer si elles ne sont jamais, rarement, parfois, souvent, très souvent ou toujours la cause d'un accident de la route. Les résultats de cette question sont récapitulés dans le Tableau 3 et la Figure 2 ci-après. Comme dans l'analyse SARTRE 3, nous avons analysé à chaque fois le pourcentage des personnes interrogées qui indiquent qu'un facteur défini est souvent, très souvent ou toujours la cause d'accidents de la route.

Tableau 3. Pourcentage de personnes interrogées qui pensent qu'un certain facteur est souvent, très souvent ou toujours la cause d'un accident de la route

Je vais, à présent, vous soumettre un certain nombre de facteurs qui pourraient être à l'origine d'un accident de la circulation. Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous pensez que ces facteurs peuvent être la cause d'accidents de la route?	SARTRE 3	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Conduire en état de fatigue	75%	70.16%	66.53%	73.79%	1.81%
Conduire sous l'influence de l'alcool	89%	84.45%	80.77%	88.12%	1.83%
Suivre de trop près le véhicule qui précède	76%	70.90%	66.57%	75.24%	2.16%
Conduire trop vite	88%	81.07%	77.51%	84.63%	1.78%
Prendre des médicaments et conduire	49%	37.73%	33.44%	42.01%	2.14%
Prendre des drogues et conduire	68%	67.54%	62.66%	72.43%	2.44%
Routes mal entretenues	44%	35.22%	30.52%	39.93%	2.35%
Téléphoner avec un GSM en main au volant	53%	59.98%	56.43%	63.52%	1.77%
Se servir d'un téléphone main libres au volant	26%	20.64%	16.79%	24.48%	1.92%
Les encombrements de circulation	54%	43.14%	38.00%	48.28%	2.56%
De mauvaises conditions météorologiques	70%	57.09%	52.26%	61.93%	2.41%
Des freins défectueux	62%	53.97%	48.16%	59.79%	2.90%
Des pneus lisses	59%	50.85%	45.18%	56.52%	2.83%
Des phares défectueux	45%	35.51%	30.08%	40.93%	2.71%
Une direction défectueuse	42%	42.37%	35.53%	49.22%	3.42%

Ces résultats sont récapitulés dans la Figure 2 ci-dessous en ordre décroissant d'importance comme cause perçue d'un accident de la route.

Figure 2: Perception des causes d'un accident de la route



Il ressort de ces résultats que l'importance perçue de ces causes d'accidents est pratiquement la même que pour SARTRE 3 (mesure 2002). Indépendamment du fait que, de manière globale, nos pourcentages sont systématiquement inférieurs de quelques pourcents à ceux de la mesure de SARTRE 3, l'ordre relatif des causes étudiées reste, en effet, pratiquement le même. Conduire sous l'influence de l'alcool et une vitesse excessive restent aussi, avec des pourcentages supérieurs à 80 %, les causes d'accidents perçues comme les plus importantes dans notre mesure. Elles sont suivies de près par le respect d'une distance insuffisante et la fatigue au volant. De même, la conduite sous l'influence de drogues et le fait de téléphoner avec un GSM en main restent des causes d'accidents importantes selon les personnes que nous avons interrogées.

Pour être complet, il faut toutefois préciser que ces résultats ne peuvent pas être interprétés de manière univoque. La question : « *Pouvez-vous m'indiquer pour chaque facteur la fréquence avec laquelle, selon vous, celui-ci est la cause d'un accident de la route ?* » peut, en effet, être interprétée de deux manières différentes. D'une part, on peut se demander dans combien de pour cents de tous les accidents un facteur déterminé (alcool, vitesse, etc.) joue un rôle. D'autre part, on peut aussi s'interroger sur l'importance du risque d'accident en présence d'un facteur déterminé. Selon la première interprétation, des freins défectueux devraient, statistiquement, être une cause peu fréquente d'accidents. Selon la seconde interprétation, des freins défectueux devraient être considérés comme une cause fréquente d'accidents étant donné qu'une voiture dont les freins sont défectueux est plus susceptible d'être impliquée dans un accident. Le fait que, selon plus de 50 % des personnes interrogées, des facteurs tels que des freins défectueux ou des pneus lisses sont souvent à toujours la cause d'accidents de la route est plus compréhensible à partir de la deuxième interprétation. Il serait donc intéressant, lors des prochaines enquêtes, que les interviewers demandent aux personnes interrogées comment elles interprètent la question.

Pour l'instant, l'élément principal est toutefois que le risque d'accident perçu en cas de conduite

sous l'influence de l'alcool, de vitesse excessive, de distance inadaptée et de fatigue est considéré à juste titre par plus de 70 % des personnes interrogées comme une cause fréquente d'accident. En d'autres termes, les conducteurs belges semblent avoir une perception correcte de l'importance des différentes causes d'accidents.

3.2. Attitudes concernant les mesures de sécurité routière

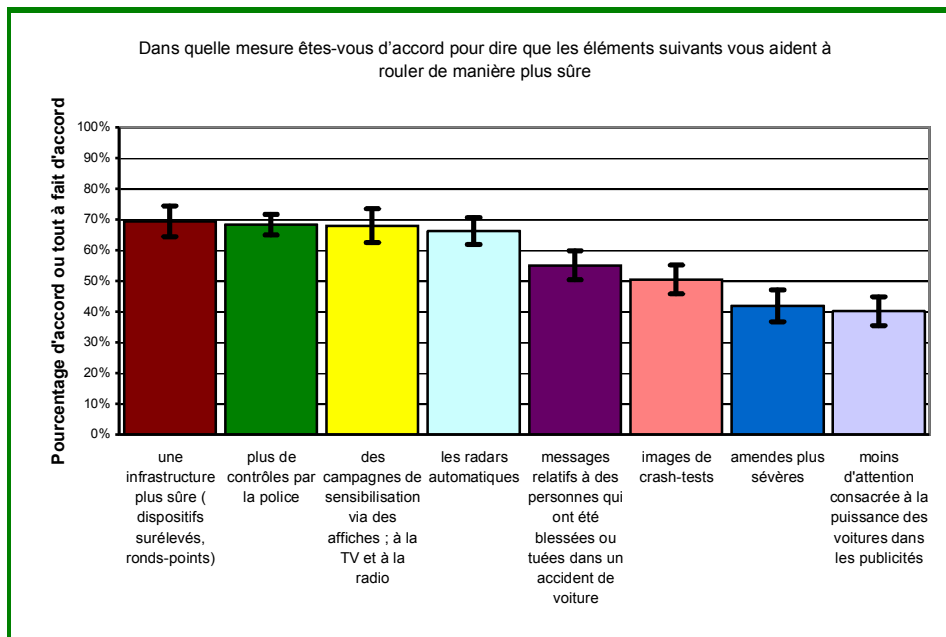
3.2.1. Evaluation subjective des mesures de sécurité routière

La perception précitée de causes d'accidents ne représente, bien sûr, qu'un élément des attitudes des conducteurs par rapport à la problématique de la sécurité routière. Il faut également tenir compte de leur attitude par rapport aux mesures qui sont prévues par les pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière. Pour commencer, nous avons donc demandé aux conducteurs quelles mesures ils considèrent personnellement comme une aide pour rouler en toute sécurité. Les mesures sondées sont énoncées dans le Tableau 4 ci-après et vont des amendes et des contrôles aux mesures d'infrastructure en passant par les campagnes de sensibilisation. Le Tableau 4 reprend également, pour toutes les mesures sondées, le pourcentage de personnes interrogées tout à fait d'accord avec les mesures suggérées. Ces résultats sont présentés dans la Figure 3 dans l'ordre décroissant de leur efficacité subjective.

Tableau 4. Pourcentage de personnes interrogées qui sont d'accord ou tout à fait d'accord avec le fait que la mesure les aide à conduire plus prudemment

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident à rouler de manière plus sûre?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Des amendes plus sévères	41.9%	36.7%	47.1%	2.6%
Des messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture	55.0%	50.3%	59.8%	2.4%
Des images de crash-tests	50.4%	45.7%	55.1%	2.3%
Plus de contrôles par la police	68.3%	64.9%	71.7%	1.7%
Moins d'attention consacrée à la puissance des voitures dans les publicités	40.2%	35.5%	44.9%	2.3%
Des campagnes de sensibilisation via des affiches, à la télévision et à la radio	68.0%	62.5%	73.5%	2.7%
Les radars automatiques	66.2%	61.9%	70.6%	2.2%
Une infrastructure plus sûre (dispositifs surélevés, ronds-points)	69.4%	64.4%	74.4%	2.5%

Figure 3: Evaluation subjective des mesures de sécurité routière (pourcentage d'accord)



Ces résultats montrent que, pour l'ensemble des mesures suggérées, entre 40 et 70 % des personnes interrogées sont d'accord pour dire que celles-ci les aident à rouler en toute sécurité. Les conducteurs, en tant que groupe, ne font donc guère de différence entre les diverses mesures. Toutefois, quatre mesures sortent quelque peu du lot avec un pourcentage de réponses d'accord compris entre 65 et 70 %. Ces mesures concernent l'infrastructure plus sûre, les contrôles de police (y compris par des caméras automatiques) et les campagnes de sensibilisation. Avec environ 40 % de réponses d'accord, des amendes plus lourdes et une moins grande attention portée à la puissance des véhicules sont, de manière relative, les moins considérées comme une aide.

Ces résultats indiquent que le grand public est d'accord avec les autorités en ce qui concerne les mesures prioritaires pour promouvoir la sécurité routière. En effet, pour résoudre le problème de la sécurité routière, les autorités publiques prônent une politique intégrée qui s'appuie en même temps sur des mesures d'infrastructure, la répression et la sensibilisation. En matière de répression, l'accent est surtout placé sur l'augmentation du risque subjectif de se faire prendre plutôt que sur l'importance des amendes. Cet aspect semble être également approuvé par le grand public.

3.2.2. Attitudes à l'égard des lois et des sanctions

Cinq questions sondent l'adhésion sociale aux lois et sanctions en vigueur concernant quatre thèmes : vitesse, alcool, drogues et port de la ceinture de sécurité. Les aspects évalués sont la sévérité des règles, la difficulté à respecter les règles, la clarté des règles, l'intensité de la répression et la lourdeur des sanctions. Pour pouvoir aborder tous ces éléments dans un laps de temps très court, il a également été demandé aux personnes interrogées pour quels thèmes elles trouvaient cinq points de vue applicables ou non (cf. question A5 au bas de la page **Fout! Bladwijzer niet**

gedefinieerd. de l'annexe 5.4). Pour éviter l'influence de la systématique sur les réponses, certaines questions ont été posées sous une forme affirmative et d'autres sous une forme négative. Lors de l'interprétation des réponses, il fallait donc tenir compte de la tendance générale des personnes interrogées à répondre par l'affirmative lors de la participation au sondage d'opinion (voir p.ex. Billiet, 1984, 1996).

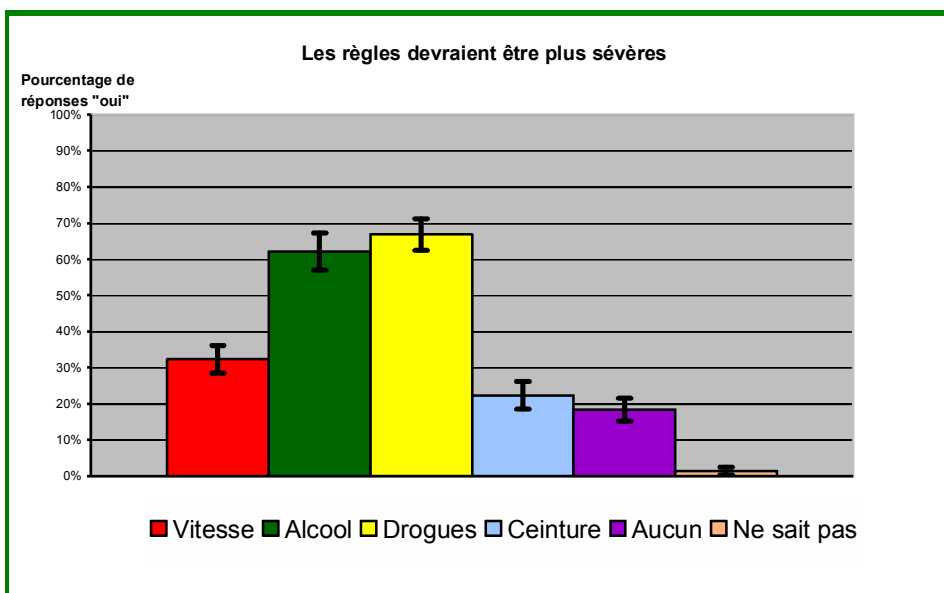
3.2.2.1. Sévérité des règles

La première question posée aux sondés consistait à savoir si les règles devraient être plus sévères pour chacun de ces thèmes. D'après les réponses, les personnes interrogées pensent que les règles à l'égard de l'alcool et des drogues devraient être plus sévères, contrairement aux règles relatives à la vitesse et au port de la ceinture de sécurité. Les résultats sont rassemblés dans le Tableau 5 et la Figure 4 ci-après.

Tableau 5. Support social pour la sévérité des lois

Les règles devraient être plus sévères pour	Proportion	Limite inférieure	Limie supérieure	St.Err.
Vitesse	32.26%	28.43%	36.10%	1.91%
Alcool	62.05%	56.87%	67.23%	2.59%
Drogues	66.82%	62.42%	71.22%	2.19%
Ceinture	22.30%	18.49%	26.11%	1.90%
Aucun	18.31%	15.18%	21.45%	1.56%
Ne sait pas	1.41%	0.37%	2.44%	0.52%

Figure 4: Support social pour la sévérité des règles



La tendance générale qui ressort de ces réponses est donc qu'une majorité de 60 à 65 % est favorable à un renforcement de la réglementation concernant la conduite sous influence, alors qu'une

minorité de 22 à 32 % seulement se prononce pour le renforcement des règles relatives à la vitesse et au port de la ceinture de sécurité. Lors d'une prochaine enquête, il faudrait examiner si ceci doit être considéré comme un plaidoyer général pour un nouvel abaissement des limites légalement admises en matière d'alcool et de drogues pour tous les conducteurs ou pour certains groupes cibles.

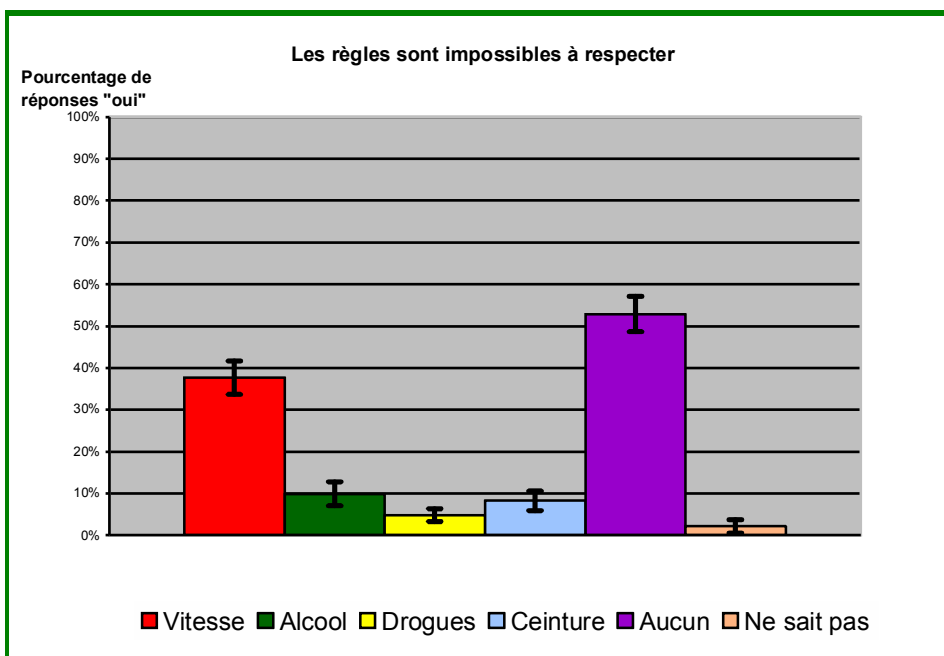
3.2.2.2. Difficulté à respecter les règles

Pour sonder la difficulté perçue à respecter les règles, nous avons demandé aux personnes interrogées si elles considéraient comme impossible (ou non) de respecter les règles pour chacun des quatre thèmes. Les réponses du Tableau 6 et de la Figure 5 ci-après montrent que la moitié des personnes interrogées n'éprouve aucune difficulté à respecter les règles. Parmi l'autre moitié des personnes interrogées, la plupart éprouvent des difficultés à respecter les règles en matière de vitesse.

Tableau 6. Perception de la difficulté à respecter les règles

Les règles sont impossibles à respecter	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	37.69%	33.69%	41.68%	2.00%
Alcool	9.91%	7.01%	12.81%	1.45%
Drogues	4.82%	3.28%	6.36%	0.77%
Ceinture	8.25%	5.91%	10.60%	1.17%
Aucun	52.88%	48.61%	57.14%	2.13%
Ne sait pas	2.17%	0.59%	3.74%	0.79%

Figure 5: Perception de la difficulté à respecter les règles



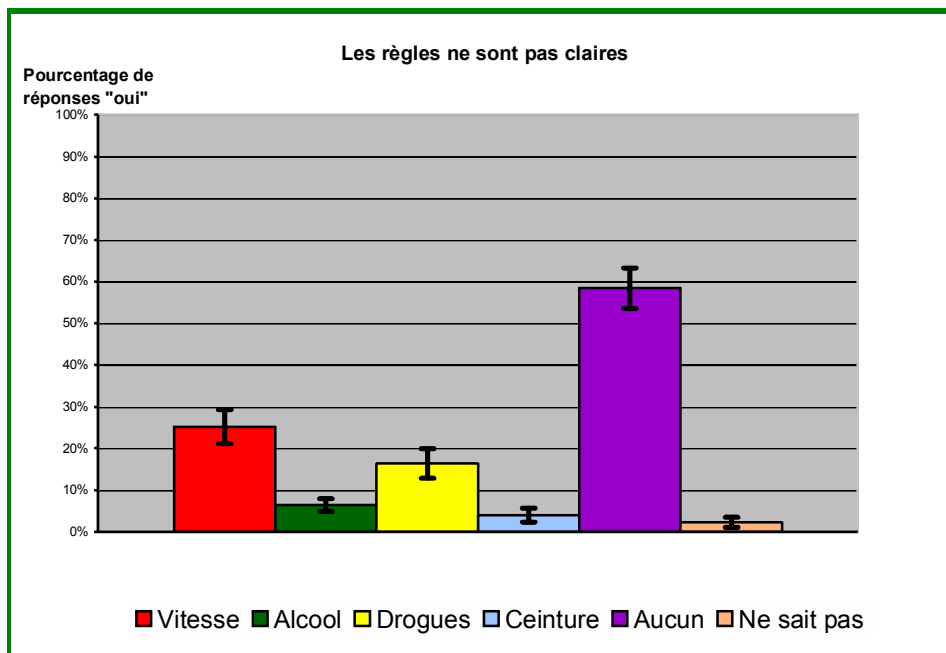
3.2.2.3. Clarté des règles

Comme le montrent les résultats du Tableau 7 et de la Figure 6 ci-après, 58 % des personnes interrogées ne trouvent aucune des règles peu claires. Le pourcentage le plus élevé de réponses affirmatives concernant le fait de savoir si les règles sont peu claires a été observé pour la vitesse (25 %) et, dans une moindre mesure, pour la conduite sous l'influence de drogues (16 %). Les règles concernant la conduite sous l'influence de l'alcool et le port de la ceinture de sécurité se sont avérées les plus évidentes. Moins de 10 % des personnes interrogées ont répondu par l'affirmative pour ces deux points.

Tableau 7. Perception de la clarté des règles

Les règles ne sont pas claires	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	25.21%	21.14%	29.29%	2.03%
Alcool	6.42%	4.90%	7.94%	0.76%
Drogues	16.38%	12.81%	19.96%	1.78%
Ceinture	4.04%	2.36%	5.73%	0.84%
Aucun	58.42%	53.62%	63.22%	2.40%
Ne sait pas	2.26%	1.09%	3.44%	0.59%

Figure 6: Perception de la clarté des règles



Il n'est pas surprenant que la règle très simple concernant le port de la ceinture de sécurité soit unanimement perçue comme claire. Le fait que la règle parfois difficile à interpréter concernant le taux d'alcool maximum autorisé ne soit perçue comme peu claire par presque personne pourrait signifier que les conducteurs ne se fixent pas sur le calcul du nombre de verres qu'ils peuvent boire ou non,

mais acceptent le principe général qui veut que l'on ne peut tout simplement pas boire si l'on veut conduire. Ceci rejoindrait d'ailleurs le fait que pour la première question, un grand groupe s'est prononcé en faveur d'un renforcement des règles concernant la conduite sous influence. Le fait d'ajouter un certain nombre de questions ouvertes dans les futures mesures d'attitudes permettrait d'y voir plus clair sur le sujet.

Un quart des conducteurs trouve que les règles en matière de vitesse sont peu claires. Ceci pourrait indiquer un problème concernant la signalisation des limitations de vitesse. Des facteurs subjectifs comme l'adaptation de la limitation de vitesse à la perception du risque en fonction de l'aspect de la voie pourraient également jouer un rôle en la matière. Le fait que 38 % des conducteurs pensent qu'il est impossible de respecter les règles en matière de vitesse (cf. résultats concernant la difficulté de respecter les règles) semble également l'indiquer. Etant donné que l'acceptation sociale des limitations de vitesse fait de plus en plus l'objet du débat public (cf. Etats Généraux 2007), des informations supplémentaires devraient être recueillies à ce sujet lors des futures mesures d'attitudes.

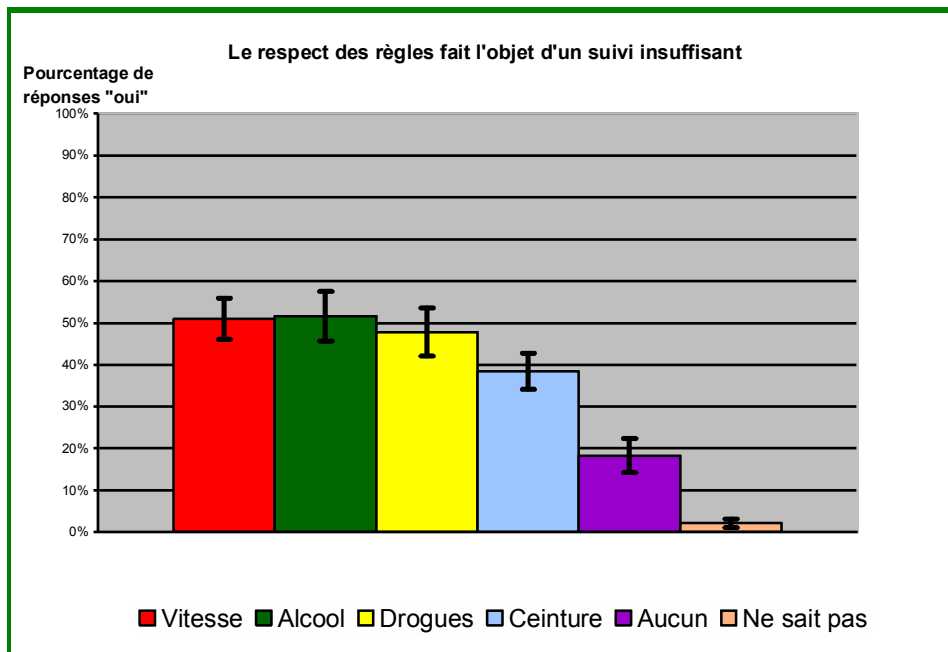
3.2.2.4. Adhésion sociale aux mesures de répression en matière de circulation

Pour sonder l'adhésion sociale aux mesures actuelles de répression en matière de circulation, nous avons demandé aux personnes interrogées si elles étaient ou non d'accord sur le fait que les règles font l'objet de trop peu de contrôles policiers. Les résultats pour les quatre thèmes sondés sont rapportés dans le Tableau 8 et la Figure 7 ci-après. Ces résultats indiquent qu'il existe un support social assez important pour une intensification de la répression concernant les thèmes les plus connus.

Tableau 8. Support social pour le respect du code de la route

Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	50.96%	45.98%	55.95%	2.49%
Alcool	51.61%	45.69%	57.52%	2.95%
Drogues	47.79%	42.06%	53.53%	2.86%
Ceinture	38.42%	34.09%	42.75%	2.16%
Aucun	18.30%	14.18%	22.41%	2.05%
Ne sait pas	2.14%	1.11%	3.18%	0.52%

Figure 7: Support social pour le respect du code de la route



Pratiquement la moitié des personnes interrogées pense qu'il faut plus de contrôles de police, tant pour la vitesse que pour la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Seul le pourcentage de réponses affirmatives pour les contrôles ceintures est nettement inférieur aux trois autres thèmes. Toutefois, 38 % des personnes interrogées pensent encore que le port de la ceinture doit lui aussi faire l'objet de plus de contrôles. Seuls 18,3 % des personnes interrogées pensent que les contrôles pour tous les thèmes sondés est suffisant. Les réponses à ces questions témoignent donc d'un appel assez général à un plus grand nombre de contrôles de police.

3.2.2.5. Evaluation de la sévérité des sanctions

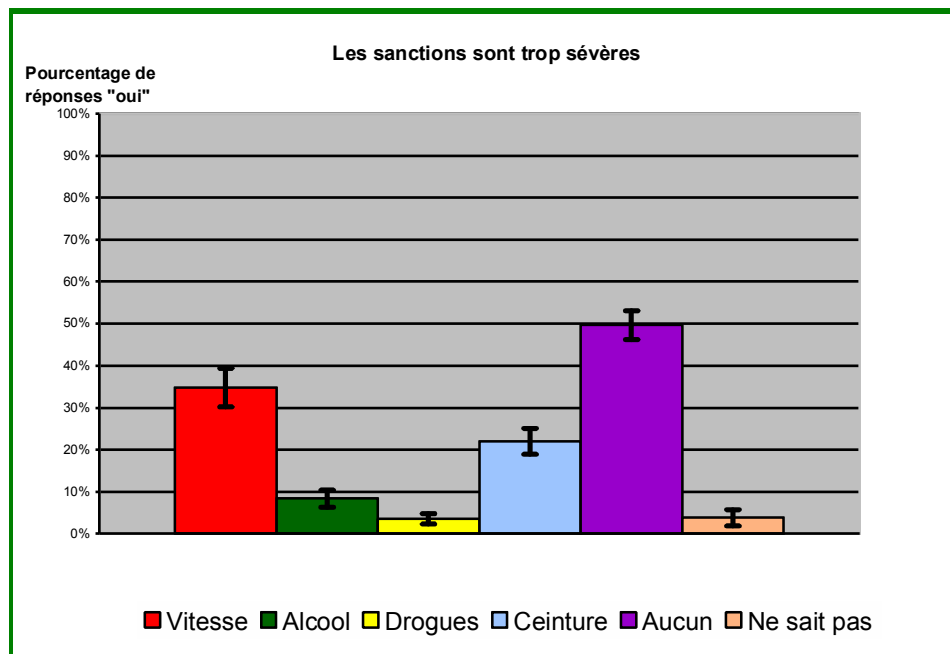
La dernière question posée concernant l'adhésion sociale aux règles et sanctions en vigueur était de savoir si l'on trouvait ou non les sanctions trop sévères. Les réponses à cette question montrent que la moitié des personnes interrogées ne trouvait les sanctions trop lourdes pour aucun des thèmes abordés. La plupart des personnes interrogées qui ont tout de même indiqué un thème, ont cité la vitesse. Au total, 35 % des personnes interrogées trouvaient que les sanctions pour excès

de vitesse étaient trop lourdes. Les résultats complets pour cette question sont présentés dans le Tableau 9 et la Figure 8 ci-après.

Tableau 9. Evaluation de la sévérité des sanctions

Les sanctions sont trop sévères	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	34.80%	30.16%	39.44%	2.31%
Alcool	8.35%	6.32%	10.39%	1.01%
Drogues	3.52%	2.26%	4.79%	0.63%
Ceinture	21.99%	18.86%	25.13%	1.56%
Aucun	49.64%	46.19%	53.10%	1.72%
Ne sait pas	3.81%	1.87%	5.75%	0.97%

Figure 8: Evaluation de la sévérité des sanctions



Si nous plaçons les unes à côté des autres toutes les attitudes à l'égard des règles et des sanctions, l'image générale qui prévaut est qu'il existe, chez les conducteurs, une vaste adhésion sociale à la politique de répression en vigueur. Tout comme les décideurs politiques, les conducteurs sont pour un contrôle strict et fréquent du respect du code de la route et ne sont pas partisans d'un nouveau renforcement des sanctions. Ce n'est qu'en matière de vitesse qu'un groupe représentant un quart à un tiers des conducteurs éprouve des difficultés au niveau des règles et des sanctions, ce qui se traduit par le fait qu'ils prétendent que les règles sont impossibles à respecter et que les règles sont peu claires.

3.2.3. Attitudes concernant les campagnes de sécurité routière

3.2.3.1. La campagne BOB

A quelques pour cents près, tous les conducteurs semblent connaître la campagne BOB (96 % de réponses affirmatives, IC de 94,4 à 97,2 %). Comme le montrent les résultats du Tableau 10, 98 % ont opté pour la réponse correcte (IC de 94,5 à 97,2 %) lorsqu'ils ont dû indiquer l'objet de la campagne BOB parmi quatre possibilités de réponse que nous avons imaginées.

Tableau 10. Question à choix multiple sur la campagne BOB

Quel est, d'après vous, le sujet des campagnes BOB?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
La conduite sous l'influence de l'alcool	98.00%	97.0%	99.0%	0.53%
La vitesse excessive et inadaptée	1.30%	0.3%	2.3%	0.49%
Le recrutement de nouveaux agents de police	0.20%	0%	0.6%	0.20%
La protestation contre les super-amendes	0.40%	0%	0.9%	0.23%

A la question de savoir quel type de campagne (sensibilisation, répression ou les deux) représente la campagne BOB, 36,8 % des personnes interrogées qui ont répondu correctement à la question à choix multiple concernant le thème de la campagne BOB indiquent qu'il s'agit d'une campagne de sensibilisation, 10 % qu'il s'agit d'une campagne de répression et 51.7 % qu'il s'agit à la fois d'une campagne de sensibilisation et d'une campagne de contrôle de la police. Les intervalles de confiance respectifs sont repris dans le Tableau 11 ci-après.

Tableau 11. Perception de la campagne BOB

De quel type sont les campagnes BOB?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Des campagnes de sensibilisation	36.8%	32.1%	41.5%	2.4%
Des campagnes de contrôle de la police	10.2%	7.2%	13.2%	1.5%
À la fois des campagnes de sensibilisation et des campagnes de contrôle par la police	51.7%	47.3%	56.1%	2.2%
Ne le sait pas	1.0%	0.1%	1.9%	0.5%

La moitié des personnes interrogées semble donc convaincue que la campagne BOB est une campagne basée sur deux volets où la sensibilisation et la répression vont de pair. Un vaste groupe de 37 % des personnes interrogées, a, visiblement, été surtout marqué par le volet « sensibilisation » de la campagne BOB.

Le volet « sensibilisation » de la campagne BOB a été évalué positivement par la grande majorité des personnes interrogées, comme le montrent les résultats du Tableau 12 ci-après.

Tableau 12. Evaluation de la campagne BOB

Que pensez-vous des campagnes BOB en tant que campagne de sensibilisation?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très mauvaise	0.37%	0.23%	0.82%	0.00%
Mauvaise	0.47%	0.24%	0.94%	0.00%
Neutre	5.64%	1.10%	7.79%	3.50%
Bien	48.35%	2.19%	52.63%	44.06%
Très bien	44.90%	2.50%	49.80%	40.00%
Ne le sait pas	0.26%	0.17%	0.60%	0.00%

Une majorité convaincante de 93 % des personnes interrogées considère la campagne BOB comme une bonne ou très bonne campagne de sensibilisation, ce qui prouve qu'il existe une importante adhésion sociale en la matière.

3.2.3.2. La campagne tatouceinture

La campagne tatouceinture semble un peu moins connue que la campagne BOB. A la question de savoir si l'on connaît la campagne tatouceinture, 58,2 % ont répondu par l'affirmative (IC de 54,13 % à 62,37 %, St.Err. de 2,1 %). Comme le montrent les résultats du Tableau 13 ci-après, le pourcentage de personnes interrogées qui perçoit la campagne tatouceinture comme une campagne de sensibilisation et/ou comme une campagne de contrôle est comparable aux pourcentages respectifs qui ont été constatés pour la campagne BOB⁴. Pour être tout à fait clairs, nous devons toutefois mentionner ici que lors des questions précédentes concernant la campagne BOB, après la question sur le type de campagne, il a à chaque fois été précisé que la réponse exacte à cette question était que la campagne BOB est tant une campagne de sensibilisation qu'une campagne de contrôle. Ceci pour être sûr que tous les sondés évaluent le même aspect de la campagne dans la question d'évaluation suivante. Ceci pourrait avoir eu un effet sur les réponses à la même question concernant la campagne tatouceinture. Pour savoir si c'est le cas, il faudrait varier systématiquement l'ordre des questions concernant les campagnes BOB et tatouceinture au cours de la mesure d'attitudes suivante.

⁴ Cette question a uniquement été posée aux sondés qui ont répondu correctement à une question à choix multiple sur le thème de la campagne tatouceinture. Etant donné que, réflexion faite, les possibilités de réponse avaient été mal choisies, nous ne nous attarderons pas sur ces résultats.

Tableau 13. Perception de la campagne tatoueinture

De quel type est la campagne tatoueinture?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Campagne de sensibilisation	36.46%	31.10%	41.82%	2.73%
Campagne de contrôle de la police	8.60%	5.28%	11.92%	1.69%
À la fois une campagne de sensibilisation et une campagne de contrôle par la police	51.10%	45.67%	56.52%	2.77%
Ne le sait pas	3.84%	2.01%	5.68%	0.94%

Tout comme pour la campagne BOB, les conducteurs qui connaissaient la campagne tatoueinture ont évalué celle-ci de manière positive en tant que campagne de sensibilisation. Les résultats de ces questions sont résumés ci-après dans le Tableau 14.

Tableau 14. Evaluation de la campagne tatoueinture

Que pensez-vous de la campagne tatoueinture en tant que campagne de sensibilisation ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très mauvaise	0.79%	0.12%	1.46%	0.34%
Mauvaise	2.54%	1.03%	4.04%	0.77%
Neutre	12.53%	9.72%	15.33%	1.43%
Bien	44.03%	39.63%	48.43%	2.24%
Très bien	33.72%	29.12%	38.32%	2.35%
Ne le sait pas (pas lu à haute voix)	6.40%	4.03%	8.77%	1.21%

Pour la campagne tatoueinture, toutefois, un pourcentage plus important de personnes interrogées ne s'est pas avéré en mesure d'exprimer une évaluation (6,3 % n'ont pu donner aucune évaluation). Avec 77,7% d'évaluations positives, nous pouvons toutefois affirmer que la campagne de sensibilisation tatoueinture a été nettement appréciée par le grand public. Ceci ressort également de l'absence quasi complète d'évaluations négatives (3,3 % seulement).

3.2.3.3. L'initiative "je suis pour"

Contrairement aux campagnes BOB et tatoueinture bien connues, l'initiative "je suis pour" est apparue comme encore peu connue : une personne interrogée sur quatre seulement s'est avérée connaître l'initiative (23,3 % de réponses oui à la question de savoir si on connaît cette initiative, contre 75,6% de réponses non et 1 % de réponses ne sait pas [les IC respectifs vont de 19,29 % à 27,39 % (St.Err. =2,07 %), de 71.4% à 79,85 % (St.Err. =2,16 %) et de 36 % à 1,71 % (St.Err. =.34 %)]. Etant donné que "je suis pour" est une initiative très récente pour laquelle on n'a pas vraiment mené campagne, ceci n'est pas surprenant. Le fait que, malgré l'attention relativement peu importante accordée à l'initiative par les médias, 23 % des conducteurs la connaissaient peut être attribué au fait que le timing du travail de terrain de notre mesure d'attitudes était favorable. En effet, le travail sur le terrain a été exécuté de fin février à début juin 2006. Cette période se situait presque

immédiatement après la campagne d'affichage "www.jesuispour.be/31 mars 2006" qui a été menée le long des autoroutes du 13 février au 12 mars 2006⁵.

Comme le montrent les résultats du Tableau 15 ci-après, un quart des personnes interrogées qui connaissait l'initiative « je suis pour » a jugé que celle-ci était globalement positive (51,6 %) ou neutre (41,2 %).

Tableau 15. Evaluation de l'initiative "je suis pour" par les personnes interrogées qui la connaissent (n=232)

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de cette initiative?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très mauvaise	0.52%	-0.48%	1.52%	0.51%
Mauvaise	6.04%	0.63%	11.45%	2.76%
Neutre	41.21%	32.95%	49.47%	4.22%
Bien	42.64%	34.91%	50.36%	3.94%
Très bien	9.60%	5.57%	13.62%	2.05%
Ne sait pas (pas lu à haute voix)	0.52%	-0.48%	1.52%	0.51%

Nous pouvons donc conclure que l'initiative a bien démarré. Lors des mesures d'attitudes suivantes, nous suivrons de plus près l'évolution de la notoriété de l'initiative et son évaluation par les conducteurs.

3.2.3.4. Communication de la modification du code de la route à la date du 31 mars 2006

La modification du code de la route à la date du 31 mars 2006 n'était sans doute pas une campagne de sécurité routière au sens strict du terme. Attendu qu'une vaste action de communication a néanmoins été menée pour faire connaître les modifications du code et les raisons de cette modification au grand public, nous avons également sondé, par un certain nombre de questions spécifiques, la perception de la modification du code par les conducteurs. Pour ce faire, nous avons posé des questions tant sur le contenu que sur les aspects d'évaluation. Outre la question de savoir si l'on était au courant de la modification, la connaissance du contenu du code a été vérifiée en demandant, à propos d'un certain nombre de modifications, si elles faisaient bien partie du nouveau code de la route. Enfin, nous avons demandé d'évaluer le nouveau code sur une échelle allant de très mauvais à très bon. Etant donné que le travail de terrain a eu lieu de février à juin 2006, l'adaptation du code de la route est tombée en plein dans cette période. Dans la partie 2 de ce rapport, nous analyserons donc si le moment de l'interview a eu une incidence sur la connaissance et l'appréciation du nouveau code de la route.

⁵ cf. http://bivvweb.ipower.be/newsletter/voor_pour/archive/fr/2006%2003%20mars.html

CONNAISSANCE DE LA MODIFICATION DU CODE DE LA ROUTE

57,9 % des personnes interrogées ont affirmé être au courant du fait que le code de la route avait été modifié en date du 31 mars 2006 (IC de 50,9 à 65,0 %, St.Err. = 3,5 %). Pour vérifier la manière dont le grand public perçoit les changements apportés au code de la route, nous avons donc demandé aux personnes interrogées qui avaient répondu par oui à cette question (n = 590) en quoi le code de la route avait été modifié.

CHANGEMENTS APPORTÉS AU CODE DE LA ROUTE SELON LES PERSONNES INTERROGÉES

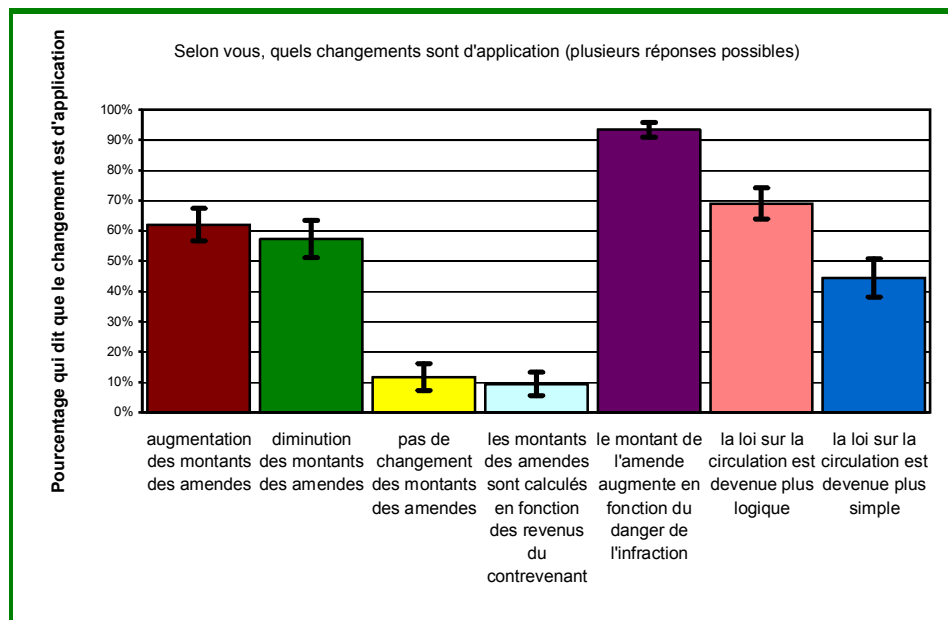
Les changements éventuels au code de la route soumis aux personnes interrogées ont été repris dans le Tableau 16 ci-après avec les résultats. Le Tableau 16 donne pour chaque changement à évaluer le pourcentage de personnes interrogées qui ont affirmé que ceci constituait un élément du nouveau code de la route. Les pourcentages de ce tableau sont basés sur les personnes interrogées qui ont affirmé être au courant de la modification du code de la route.

Tableau 16. Pourcentage de personnes interrogées indiquant que les changements mentionnés font partie du code de la route modifié (seules les personnes interrogées qui sont au courant du changement, n=590)

Selon vous, quels changements sont d'application (plusieurs réponses sont possibles)?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Augmentation des montants des amendes	61.98%	56.63%	67.33%	2.67%
Les amendes ont été diminuées	57.21%	51.07%	63.34%	3.06%
Pas de changement des montants des amendes	11.71%	7.21%	16.21%	2.24%
Les amendes sont calculées en fonction du revenu du contrevenant	9.43%	5.55%	13.32%	1.94%
Le montant de l'amende augmente en fonction du danger de l'infraction	93.33%	90.88%	95.77%	1.22%
Le montant de l'amende augmente en fonction du danger de l'infraction	68.98%	63.89%	74.08%	2.54%
La loi sur la circulation est devenue plus simple	44.47%	38.12%	50.83%	3.17%

Ces résultats sont résumés dans la Figure 9 ci-après.

Figure 9: Perception du changement du code de la route par les personnes interrogées (n=590) disant être au courant de ce changement



Un résultat contradictoire, à première vue, consiste dans le fait que 62 % affirment que les amendes ont été augmentées alors que 57 % affirment que les amendes ont été abaissées. Si l'on examine les choses de plus près, ceci ne semble toutefois pas impossible. Ces pourcentages sont les réponses à deux questions distinctes, ce qui fait que les personnes interrogées qui ont pensé que certaines amendes avaient été augmentées et que certaines amendes avaient été abaissées ont pu répondre par l'affirmative aux deux thèses. Ceci ressort également d'un tableau croisé des réponses aux deux questions. 33,7 % ont pensé que les amendes avaient été augmentées et diminuées tandis que 14,5 % ont pensé que les amendes n'avaient été ni diminuées ni augmentées.

Le principal résultat de cette question réside toutefois dans le fait que la quasi totalité des conducteurs qui étaient au courant du changement apporté au code de la route étaient bien informés sur l'objectif dudit changement. En effet, 93,3 % savaient que le montant des amendes avait été mieux adapté au risque lié à l'infraction. 70 % estimaient, en outre, que le code de la route était devenu plus logique. Le fait que seule une minorité de 44,5 % trouvait que le changement du code était une simplification n'était pas surprenant vu le moment du questionnaire (les mois qui précèdent et qui suivent immédiatement les changements apportés au code de la route).

EVALUATION DU CHANGEMENT APORTE AU CODE DE LA ROUTE

Sur une échelle allant de très mauvais à très bon, une majorité de 63 % des personnes interrogées qui étaient au courant du changement du code (n=590) a évalué ce changement comme bon ou très bon (IC de 58,2 à 67,7 %, St.Err. = 2,4 %). Seule une minorité de 8 % de personnes interrogées a rejeté les changements apportés au code de la route (réponses très mauvais ou mauvais). Les 29 % restants sont restés neutres vis-à-vis de l'adaptation ou étaient sans opinion.

3.3. Risque subjectif de se faire prendre et risque subjectif d'être sanctionné

Pour chacun des quatre thèmes étudiés, nous avons demandé d'évaluer la probabilité (très petite à très grande) d'être contrôlé pendant un trajet en voiture type⁶ (risque subjectif de se faire prendre), la probabilité de se faire verbaliser en cas de contrôle positif (risque subjectif d'être verbalisé) et la probabilité d'être effectivement sanctionné après l'établissement d'un procès-verbal (risque subjectif d'être sanctionné). Cette subdivision du risque subjectif de se faire prendre en trois composantes a été introduite étant donné que lors de la mesure d'attitudes de 2003, il était apparu que le risque d'être sanctionné était souvent évalué comme étant (très) réduit. En posant des questions explicites sur les étapes intermédiaires qui précèdent nécessairement une sanction effective, nous espérons, cette fois, en savoir un peu plus sur les arguments des personnes interrogées qui évaluent le risque d'être sanctionné comme réduit ou très réduit.

Dans les lignes qui suivent, nous décrivons successivement en détail le risque subjectif de se faire prendre (tableaux verts) et le risque subjectif d'être verbalisé (tableaux jaunes) et d'être effectivement sanctionné (tableaux gris) pour la conduite sous influence, le port de la ceinture et la vitesse. Dans le dernier chapitre de ce paragraphe, nous alignons tous les risques et nous les comparons aux résultats du risque subjectif de se faire prendre de la mesure d'attitudes de 2003. Étant donné que le risque subjectif d'être sanctionné lors de la mesure d'attitudes de 2003 avait été sondé autrement, ces résultats ne sont pas directement comparables.

3.3.1. Conduite sous l'influence de l'alcool

Le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool a été mesuré en demandant aux conducteurs d'évaluer le risque de subir un contrôle alcool par la police au cours d'un trajet en voiture type. À cet effet, il a fallu utiliser une échelle de réponse comportant 5 possibilités de réponses : risque très réduit, risque réduit, risque moyen, gros risque et très gros risque. Le risque subjectif de se faire prendre en cas de conduite sous l'influence de l'alcool est récapitulé dans le Tableau 17 ci-après.

⁶ À l'exception des alternatives de réponses, nos questions concernant le risque subjectif de se faire prendre ont été posées de la même manière que dans l'étude SARTRE.

Tableau 17. Risque subjectif de contrôle de la conduite sous l'influence de l'alcool

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de l'alcool?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	32.42%	28.30%	36.54%	2.10%
Petite chance	33.22%	29.82%	36.63%	1.74%
Chance moyenne	25.52%	21.49%	29.54%	2.06%
Grande chance	7.12%	5.30%	8.95%	0.93%
Très grande chance	1.13%	-0.02%	2.27%	0.59%
Ne sait pas	0.60%	-0.10%	1.29%	0.36%

Ce tableau montre que, comme pour la mesure d'attitudes précédente, le risque subjectif de se faire prendre en cas de conduite sous l'influence de l'alcool est très faible. Une majorité de 67 % estime que le risque est réduit et seule une très faible minorité de 8 % estime que le risque est élevé. Les réponses indiquant un très grand risque restent limitées ici à environ 1 % des personnes interrogées. Tout comme dans la mesure d'attitudes de 2003, ces résultats se situent loin en deçà des objectifs des Etats Généraux de 2002. Ceux-ci poursuivaient en effet l'objectif suivant :

Pour 2005 au plus tard, le risque subjectif de se faire prendre doit être tel qu'au moins 90 % de la population belge en possession d'un permis de conduire estiment que le risque de se faire prendre en état de conduite sous l'influence d'alcool et/ou de drogues illicites est très élevé, compte tenu de la limite inférieure d'un intervalle de confiance de 95 %, calculé selon la théorie des échantillons aléatoires (pour lesquels le résultat concret « très élevé » doit être obtenu en conformité avec l'étude européenne SARTRE).

Avec un pour cent de réponses « risque très élevé », ces résultats se situent, tout comme en 2003, à l'autre extrême des possibilités de réponse.

Le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle alcool positif obtient un meilleur score. Comme le révèlent les résultats du Tableau 18, la majorité des personnes interrogées est convaincue du fait que le risque d'être verbalisé est élevé après un contrôle positif pour conduite sous l'influence de l'alcool.

Tableau 18. Risque subjectif de procès-verbal en cas de contrôle alcool positif

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif pour conduite sous l'influence de l'alcool?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	10.71%	6.63%	14.79%	2.08%
Petite chance	11.27%	8.59%	13.95%	1.37%
Chance moyenne	15.69%	12.75%	18.63%	1.50%
Grande chance	32.98%	28.09%	37.87%	2.49%
Très grande chance	27.89%	23.37%	32.41%	2.30%
Ne sait pas	1.46%	0.55%	2.37%	0.46%

Environ 60 % des personnes interrogées pensent que le risque d'être verbalisé est élevé. Le plus surprenant est toutefois qu'environ 20 % des personnes interrogées pensent qu'il y a très peu ou peu de chance d'être verbalisé après un contrôle alcool positif. Une personne interrogée sur cinq semble donc, en d'autres termes, partir de l'hypothèse que la police laisse régulièrement sans suite les contrôles alcool positifs.

La troisième question qui a été posée aux personnes interrogées concernant l'alcool était de savoir comment elles évaluaient le risque d'être effectivement sanctionné (en spécifiant qu'il pouvait s'agir ici d'une perception immédiate, d'une amende, du retrait du permis de conduire, d'une peine d'emprisonnement, de la prestation de travaux d'intérêt général, etc.) après l'établissement d'un procès-verbal pour conduite sous l'influence de l'alcool. Comme le montrent les résultats du Tableau 19, l'estimation de ce risque était du même ordre de grandeur que celui pour le risque d'être verbalisé.

Tableau 19. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous l'influence de l'alcool

Quelle est la probabilité d'être effectivement sanctionné en cas de procès-verbal pour conduite sous l'influence de l'alcool?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	10.78%	6.66%	14.90%	2.10%
Petite chance	9.38%	5.98%	12.79%	1.74%
Chance moyenne	15.99%	12.97%	19.00%	1.54%
Grande chance	32.89%	31.06%	34.72%	0.93%
Très grande chance	28.98%	27.84%	30.13%	0.59%
Ne sait pas	1.97%	1.27%	2.67%	0.36%

Comme pour le risque d'être verbalisé, environ 60 % estiment que le risque est grand et le pourcentage de réponses « risque peu élevé » tourne autour de 20 %. L'ensemble des résultats concernant le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle positif et le risque subjectif d'être effectivement sanctionné après l'établissement d'un procès-verbal confirment le faible risque subjectif d'être sanctionné constaté lors de la mesure d'attitudes de 2003. En 2003, le risque subjectif de sanction avait toutefois été constaté uniquement dans sa globalité. En effet, la question posée en 2003 s'énonçait comme suit : « quelle est la probabilité d'être effectivement sanctionné en cas de contrôle positif pour conduite sous l'influence de l'alcool ». Les résultats de la mesure de 2006 révèlent que tant le risque d'être verbalisé que le risque d'être sanctionné après un procès-verbal sont considérés comme réduits par environ 20 % des personnes interrogées. Ces personnes estiment donc qu'il existe un problème tant sur le plan de l'intervention policière que sur le plan du traitement judiciaire des procès-verbaux. Ce résultat vaut également pour la conduite sous l'influence de drogues illicites.

3.3.2. Conduite sous l'influence de drogues illicites

Les résultats du Tableau 20 indiquent que le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites se situe à peu près au même niveau que pour la conduite sous l'influence de l'alcool. En effet, plus de 70 % trouvent que le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues est réduit (risque très réduit ou réduit) tandis que 8 % seulement pensent que le risque subjectif de se faire prendre est élevé (risque élevé ou très élevé). Etant donné que le risque objectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues est nettement plus réduit que pour la conduite sous l'influence de l'alcool, on peut se demander pourquoi le risque de se faire prendre pour des drogues illicites n'est pas encore plus réduit que pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Ceci est sans doute imputable à un effet de plafond. Le risque subjectif de se faire prendre pour l'alcool est déjà si faible qu'il est pratiquement impossible de constater ici des valeurs significativement plus réduites.

Tableau 20. Risque subjectif de contrôle de la conduite sous l'influence de drogues illicites

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de drogues illicites (drogues illicites: le cannabis et ses dérivés, l'opium et ses dérivés, la cocaïne, l'ecstasy, les amphétamines, le LSD et les champignons hallucinogènes)?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très peu de chance	44.75%	39.72%	49.77%	2.56%
Peu de chance	29.86%	26.22%	33.50%	1.86%
Chance moyenne	15.99%	13.08%	18.90%	1.49%
Grande chance	6.65%	3.98%	9.33%	1.37%
Très grande chance	1.24%	0.48%	2.01%	0.39%
Ne sait pas	1.51%	0.21%	2.81%	0.66%

Etant donné que les Etats Généraux de 2002 s'étaient fixé le même objectif pour le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues que pour l'alcool (minimum 90 % de réponses risque très élevé d'ici 2005), nous devons, tout comme pour l'alcool, conclure que le risque subjectif de se faire prendre se situe loin en deça des objectifs visés, tout comme en 2003.

Le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle positif pour conduite sous l'influence de drogues illicites est reproduit dans le Tableau 21 ci-après.

Tableau 21. Risque subjectif de procès-verbal en cas de contrôle positif pour conduite sous l'influence de drogues illicites

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif pour conduite sous l'influence de drogues illicites?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	16.08%	11.02%	21.15%	2.58%
Petite chance	11.59%	8.76%	14.42%	1.45%
Chance moyenne	14.00%	11.34%	16.65%	1.36%
Grande chance	31.71%	27.93%	35.48%	1.93%
Très grande chance	24.07%	19.66%	28.47%	2.25%
Ne sait pas	2.56%	1.14%	3.98%	0.73%

Ce risque se situe au même niveau que pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Ici aussi, nous voyons qu'environ 27 % estiment que le risque qu'un procès-verbal sera effectivement établi après un contrôle positif est réduit (pour l'alcool, ce chiffre était de 22 %). De même, le risque subjectif d'être sanctionné après un procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues illicites est tout à fait comparable au risque subjectif d'être sanctionné pour conduite sous l'influence de l'alcool. Ce risque est résumé dans le Tableau 22 ci-après.

Tableau 22. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues illicites

Quelle est la probabilité d'être effectivement sanctionné (perception immédiate, amende, retrait de permis, peine d'emprisonnement, travail d'intérêt général, etc.) en cas de procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues illicites?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	14.68%	9.55%	19.82%	2.62%
Petite chance	10.80%	7.88%	13.71%	1.49%
Chance moyenne	15.22%	12.10%	18.34%	1.59%
Grande chance	30.72%	26.04%	35.41%	2.39%
Très grande chance	25.77%	21.41%	30.13%	2.22%
Ne sait pas	2.80%	0.97%	4.62%	0.93%

Seul un quart des personnes interrogées est donc convaincu que le risque qu'un procès-verbal entraînera effectivement une sanction est très élevé. 25 % des personnes interrogées considèrent ce risque comme réduit ou très réduit.

3.3.3. Le port de la ceinture de sécurité

Avec environ 50 % de réponses risque réduit (risque très réduit ou réduit) et 17 % seulement de réponses risque élevé (ou très élevé), le risque subjectif de se faire contrôler au niveau du port de la

ceinture de sécurité par le conducteur et ses passagers est nettement plus élevé que pour la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues illicites. Ces résultats sont résumés dans le Tableau 23 ci-après. Une comparaison du risque subjectif de se faire prendre pour tous les thèmes est reprise dans la Figure 11.

Tableau 23. Risque subjectif de contrôle du port de la ceinture de sécurité

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	22.38%	18.41%	26.35%	2.03%
Petite chance	29.82%	26.62%	33.01%	1.63%
Chance moyenne	30.15%	26.24%	34.06%	2.00%
Grande chance	13.73%	10.88%	16.57%	1.45%
Très grande chance	3.21%	1.72%	4.70%	0.76%
Ne sait pas	0.72%	0.00%	1.48%	0.39%

Le risque subjectif d'établissement d'un procès-verbal après un contrôle positif pour non-port de la ceinture de sécurité est consigné dans le Tableau 24 ci-après.

Tableau 24. Risque subjectif de procès-verbal en cas de contrôle positif pour non-port de la ceinture

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal pour non-port de la ceinture ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	12.53%	8.72%	16.35%	1.95%
Petite chance	19.30%	15.81%	22.78%	1.78%
Chance moyenne	26.10%	21.70%	30.49%	2.24%
Grande chance	27.64%	23.94%	31.34%	1.89%
Très grande chance	13.02%	9.77%	16.27%	1.66%
Ne sait pas	1.41%	0.36%	2.45%	0.53%

Comme prévu, le risque d'être verbalisé pour non-port de la ceinture est nettement plus réduit que pour l'alcool et les drogues. Pour l'alcool, nous avons observé 20 % de réponses risque réduit alors que, pour la ceinture, ce pourcentage atteint 30 %. Le pourcentage de réponses risque élevé présente les mêmes différences : alors que pour l'alcool, le taux de réponses risque élevé atteignait encore près de 60 %, il n'est plus que de 40 % environ pour le port de la ceinture. Ces résultats confirment l'hypothèse découlant de la mesure d'attitudes de 2003, selon laquelle certaines personnes interrogées partent du principe qu'en cas de constat de non-port de la ceinture, certains policiers ferment les yeux et se contentent d'un avertissement.

Le risque subjectif d'être sanctionné en cas de procès-verbal pour non-port de la ceinture de sécurité est consigné dans le Tableau 25 ci-après.

Tableau 25. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour non-port de la ceinture

Quelle est la probabilité d'être effectivement sanctionné en cas de procès-verbal pour non-port de la ceinture?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	18.19%	12.98%	23.41%	2.66%
Petite chance	19.20%	16.31%	22.08%	1.47%
Chance moyenne	20.64%	17.28%	24.00%	1.72%
Grande chance	24.57%	21.30%	27.84%	1.67%
Très grande chance	16.03%	12.19%	19.87%	1.96%
Ne sait pas	1.37%	0.34%	2.40%	0.53%

40 % seulement des personnes interrogées sont convaincues de la probabilité élevée qu'un procès-verbal conduise effectivement à une sanction. Près de 40 % des personnes interrogées estiment ce risque comme réduit ou très réduit. Ceci pourrait indiquer que les personnes interrogées ne font pas suffisamment la distinction entre le risque d'établissement d'un procès-verbal et le risque que ce procès-verbal soit effectivement suivi d'une sanction pour non-port de la ceinture. Lors des futures mesures d'attitudes, nous poserons plusieurs questions ouvertes supplémentaires à ce sujet aux personnes interrogées qui considèrent comme réduit l'un des deux aspects du risque subjectif d'être sanctionné. Indépendamment de l'argumentation précise pour le risque subjectif de se faire prendre, nous pouvons toutefois conclure que le risque subjectif d'être sanctionné pour non-port de la ceinture est, de manière inexplicable, encore plus faible que pour la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Un respect effectif de la loi n'est, en effet, possible que si les infractions constatées sont systématiquement punies. Les conducteurs interrogés ont l'impression subjective que ce n'est pas toujours le cas. Pour augmenter l'incidence de la politique de répression, il semble donc indiqué d'accorder une attention suffisante au risque subjectif d'être sanctionné.

3.3.4. Respect des limitations de vitesse

Avec 12,7 % de réponses risque très élevé, 33 % de réponses risque élevé et 20 % seulement de réponses risque réduit (réponses risque réduit et très réduit confondues), il apparaît que le risque subjectif de se faire prendre en cas de non-respect des limitations de vitesse est le plus élevé pour les quatre thèmes. Ces résultats sont récapitulés dans le Tableau 26 ci-après. De tous les thèmes étudiés, le risque subjectif de se faire prendre pour cause de vitesse était également le plus élevé en 2003. Vu les efforts entrepris pour renforcer et automatiser les contrôles de vitesse, ceci n'est pas surprenant. Etant donné l'omniprésence de caméras, d'annonces de contrôles de vitesse à la radio et de contrôles radars sur le terrain, le pourcentage de réponses risque réduit de 20 % reste élevé. 34 % des personnes interrogées estiment le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse comme modéré.

Tableau 26. Risque subjectif de contrôle du respect des limitations de vitesse

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radar automatique)?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	7.24%	4.37%	10.11%	1.46%
Petite chance	12.22%	9.28%	15.15%	1.50%
Chance moyenne	34.24%	31.01%	37.47%	1.65%
Grande chance	33.05%	29.33%	36.77%	1.90%
Très grande chance	12.74%	10.00%	15.48%	1.40%
Ne sait pas	0.52%	-0.17%	1.21%	0.35%

Ces résultats cadrent avec le fait que 50 % des personnes interrogées trouvent que la vitesse reste encore insuffisamment réprimée (cf. chapitre 3.2.2.4).

Le risque subjectif d'établissement d'un procès-verbal après un contrôle de vitesse positif est restitué dans le Tableau 27.

Tableau 27. Risque subjectif de procès-verbal après un contrôle positif pour infraction aux limitations de vitesse

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif pour non-respect des limitations de vitesse?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	4.77%	1.59%	7.96%	1.62%
Petite chance	5.95%	4.03%	7.87%	0.98%
Chance moyenne	18.31%	14.22%	22.39%	2.08%
Grande chance	37.99%	33.58%	42.39%	2.25%
Très grande chance	32.09%	27.20%	36.98%	2.50%
Ne sait pas	0.89%	0.13%	1.65%	0.39%

Comparé aux trois autres thèmes, le risque subjectif d'être verbalisé pour excès de vitesse est un peu plus élevé que le risque pour l'alcool et les drogues et beaucoup plus élevé que pour le non-port de la ceinture de sécurité. Avec seulement 10 % de « risque très réduit » ou « risque réduit », les personnes interrogées semblent considérer le risque d'être verbalisé après un contrôle positif pour excès de vitesse comme relativement élevé. Ceci pourrait s'expliquer par l'automatisation renforcée de la constatation des excès de vitesse.

Le risque subjectif d'être sanctionné après un procès-verbal pour excès de vitesse est reproduit ci-dessous dans le Tableau 28.

Tableau 28. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour infraction aux limitations de vitesse

Quelle est la probabilité d'être effectivement sanctionné en cas de procès-verbal pour non-respect des limitations de vitesse?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	6.60%	2.45%	10.74%	2.12%
Petite chance	7.75%	4.92%	10.57%	1.44%
Chance moyenne	16.18%	12.75%	19.60%	1.75%
Grande chance	32.46%	28.66%	36.26%	1.94%
Très grande chance	35.82%	29.79%	41.85%	3.08%
Ne sait pas	1.20%	0.41%	2.00%	0.41%

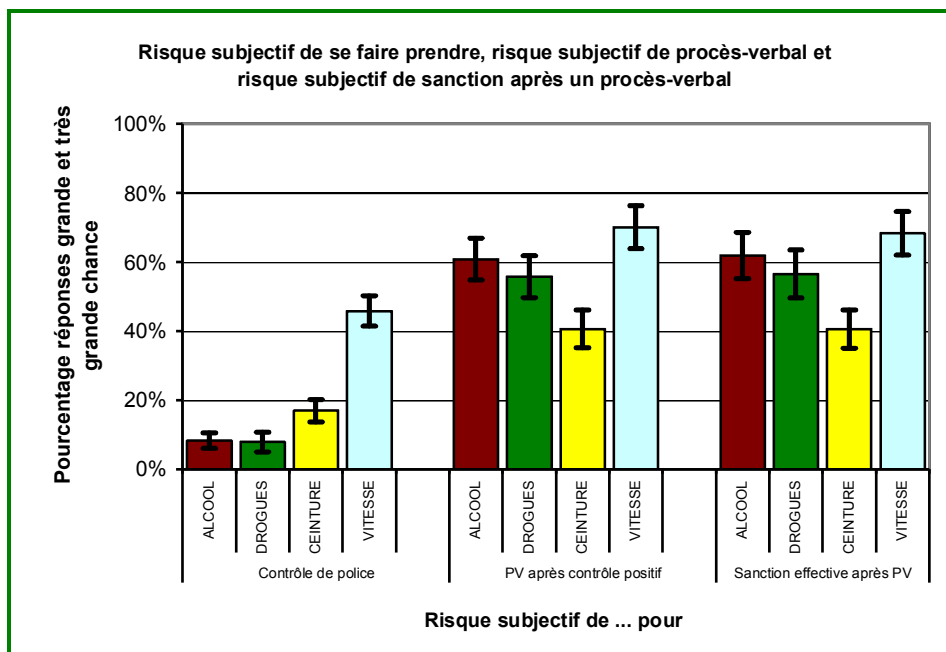
Le risque de sanction effective après l'établissement d'un procès-verbal pour une infraction aux limitations de vitesse se situe, globalement, à peu près au niveau de l'alcool et des drogues et, tout comme le risque subjectif d'être verbalisé, à un niveau significativement plus élevé que pour le non-port de la ceinture de sécurité.

3.3.5. Comparaison du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné

Bien qu'il soit difficile de comparer directement entre elles les réponses à choix multiple, nous avons récapitulé les risques subjectifs pour chacun des quatre thèmes dans la Figure 10 ci-après sur la base du pourcentage de réponses risque élevé pour tous les thèmes. Les intervalles de confiance repris dans cette figure donnent un bon aperçu des rapports mutuels entre les différents risques subjectifs de se faire prendre et d'être sanctionné. Nous pouvons résumer cet aperçu général comme suit :

- à l'exception de la vitesse, le risque subjectif de se faire prendre pour tous les thèmes se situe à l'extrême « risque réduit » du spectre de réponses. Les conducteurs sont bien conscients, en d'autres termes, que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool ou le non-port de la ceinture est très réduit.
- le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle positif et le risque subjectif d'être sanctionné après l'établissement d'un procès-verbal, se situent, pour chacun des thèmes, à peu près exactement au même niveau. Ceci pourrait indiquer que les conducteurs opèrent une distinction insuffisante entre ces deux questions. Etant donné que la question elle-même pouvait difficilement être posée de manière encore plus explicite ou plus claire (cf. questionnaire en annexe), nous devons toutefois partir du principe (indépendamment d'explications méthodologiques ou psychologiques éventuelles) que, d'après nos résultats, les conducteurs ne sont pas convaincus du fait que toutes les infractions constatées seront effectivement sanctionnées.

Figure 10: Risque subjectif de se faire prendre, risque subjectif d'être verbalisé après une infraction et risque subjectif d'être sanctionné après la rédaction d'un procès-verbal

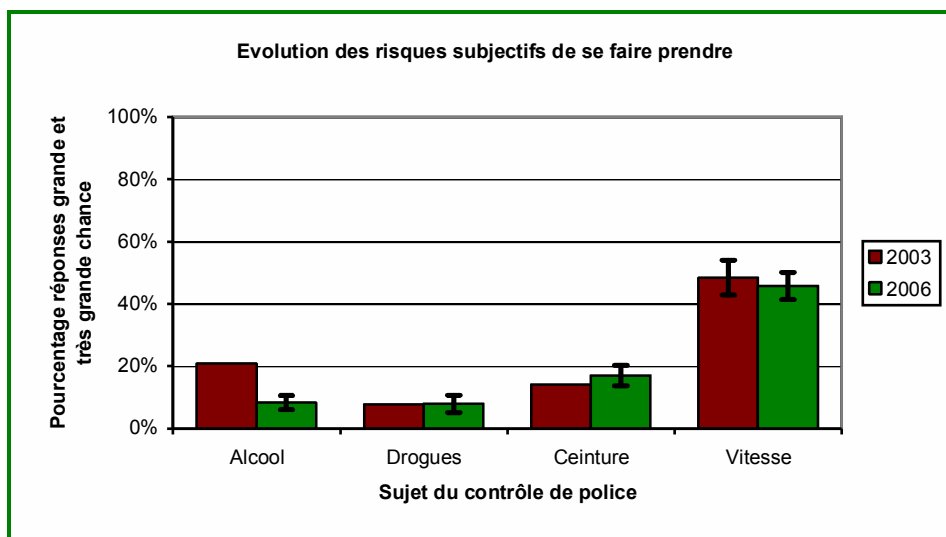


3.3.6. Evolution du risque subjectif de se faire prendre

Etant donné que le risque subjectif de se faire prendre a été sondé de la même manière en 2003 et 2006, nous pouvons, en mettant ces résultats les uns à côté des autres, nous faire une idée de l'évolution du risque subjectif de se faire prendre au cours des trois années écoulées⁷. Dans la Figure 11 ci-après, le pourcentage de réponses risque élevé et très élevé est donné pour les deux années et pour les quatre thèmes ensemble.

⁷ Comme mentionné dans l'introduction du chapitre 3.3 (p. 26), ceci n'a pas été possible pour le risque subjectif d'être sanctionné en raison d'un questionnaire adapté lors de la mesure de 2006.

Figure 11: Evolution des risques subjectifs de 2003 à 2006



La Figure 11 indique clairement qu'en 2006, le risque subjectif de se faire prendre pour tous les thèmes se situe à peu près au même niveau qu'en 2003, à l'exception du risque subjectif d'être contrôlé en cas de conduite sous l'influence de l'alcool qui a encore diminué de plus de 10 % par rapport à il y a trois ans. Malgré le fait que depuis 2003, plus de 100.000 alcootests sont effectués chaque année dans le cadre de la campagne BOB⁸, le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool reste très faible et a encore diminué entre 2003 et 2006. Pour atteindre les objectifs des Etats Généraux de 2002 (90 % de réponses risque très élevé), l'intensité des contrôles (risque objectif de se faire prendre) doit encore être renforcée. A cet effet, il s'agit avant tout de rassembler et de mettre à disposition des données complètes sur le nombre d'alcootests effectués. Actuellement, en effet, on ne connaît toujours pas le nombre de contrôles alcool qui ont eu lieu en dehors du cadre de la campagne BOB. La nouvelle diminution du risque subjectif de se faire prendre semble indiquer que ce nombre a baissé au cours des dernières années. Les Etats Généraux de 2002 recommandaient de soumettre chaque année 1 conducteur sur 10 à un contrôle alcool. Les résultats sur le nombre avoué d'alcootests qui sont rapportés plus loin montrent que ce nombre n'est pas atteint. Par ailleurs, cet objectif a été actualisé par les Etats Généraux de 2007 pour devenir le contrôle annuel d'1 conducteur sur 3⁹. Des efforts supplémentaires doivent également être fournis en matière de sensibilisation et de communication concernant les campagnes de contrôle afin de convaincre les conducteurs du fait que le risque de contrôle, concernant par exemple la conduite sous influence, est réel.

⁸ Cf. Résultats définitifs des contrôles de fin d'année 2007:
<http://www.jesuispour.be/uploadedFiles/1kBenVoor/Burgers/Nieuws/résultats%20définitifs%200607.pdf>

⁹ Cf. Etats Généraux de la Sécurité Routière (2007). Dossier conduite sous l'influence de l'alcool, p. 15.
<http://www.cfsr.be/Docs/Groups/CFSR%20GT%20alcool%20DEF.pdf>

3.4. Attitudes en matière de conduite sous influence

3.4.1. Connaissance du taux d'alcool légal autorisé dans le sang

Tout comme en 2003, on a sondé la connaissance du taux d'alcool légal autorisé dans le sang en posant une question à choix multiple sur la grandeur de ce taux autorisé. Ce taux a été exprimé tant en grammes par litre de sang qu'en milligrammes par litre d'air expiré. La Figure 12 ci-après illustre la manière dont la question a été posée¹⁰.

Figure 12: Questionnement sur le taux d'alcool légal autorisé dans le sang

Quel est le taux d'alcool légal autorisé dans le sang (en gramme par litre de sang)? Au-dessus de ce taux, vous commettez une infraction.
1.5 grammes/litre de sang (ou ‰) – 0.65 milligramme/litre d'air alvéolaire expiré
0.5 grammes/litre de sang (ou ‰) - .022 milligramme/litre d'air alvéolaire expiré
0.8 grammes/litre de sang (ou ‰) - 0.35 milligramme/litre d'air alvéolaire expiré
0.2 grammes/litre de sang (ou ‰) – 0.09 milligramme/litre d'air alvéolaire expiré
1.2 grammes/litre de sang (ou ‰) – 0.52 milligramme/litre d'air alvéolaire expiré
<i>Je ne sais pas (ne pas lire)</i>
<i>Refus de répondre (ne pas lire)</i>

Le Tableau 29 ci-après indique le pourcentage de réponses pour chaque possibilité de réponse.

Tableau 29. Connaissance du taux d'alcool légal autorisé dans le sang

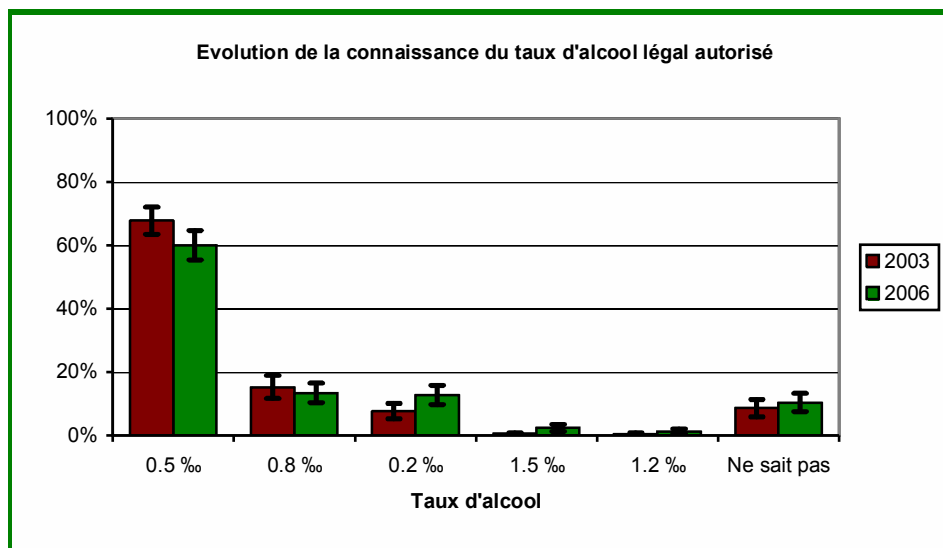
Taux d'alcool légal autorisé dans le sang	2006	2003/2004	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
0.2 ‰	12.71%	7.60%	9.66%	15.76%	1.56%
0.5 ‰	60.06%	67.80%	55.41%	64.70%	2.37%
0.8 ‰	13.35%	15.20%	10.32%	16.39%	1.55%
1.2 ‰	1.22%	0.40%	0.46%	1.97%	0.38%
1.5 ‰	2.34%	0.50%	1.22%	3.46%	0.57%
<i>Pas de réponse</i>	10.33%	8.50%	7.50%	13.16%	1.44%

Le Tableau 29 montre que 60 % des conducteurs belges connaissent la limite légale d'alcool dans le sang, à savoir 0,5 ‰. Comme dans la mesure d'attitudes de 2003, plus de 10 % des conducteurs continuent à indiquer l'ancien taux de 0,8 pour mille comme la limite légale autorisée. Dix autres pour cent n'ont pu, malgré notre insistance, donner de réponse à cette question à choix multiple, tandis que 10 % pensent que la limite légale se situe à 0,2 pour mille.

Dans la Figure 13 ci-après, nous comparons les réponses concernant la question à choix multiple avec la mesure d'attitudes de 2003.

¹⁰ Nous attirons une nouvelle fois l'attention sur le fait que l'enquête a été réalisée verbalement dans sa totalité.

Figure 13: Evolution de la connaissance du taux d'alcool légal autorisé de 2003 à 2006



Cette comparaison montre que les résultats actuels se situent tout à fait dans la lignée de la mesure d'attitudes précédente. Sur la base des intervalles de confiance, nous pouvons conclure qu'il n'existe pas de différences significatives entre les pourcentages de réponses pour les différentes catégories en 2003 et 2006. Le fait que les réponses correctes ont diminué de 7,7 % incite, toutefois, à surveiller de près l'évolution de la connaissance du taux d'alcool légal autorisé dans le sang. En 2006 comme en 2003, nous constatons en outre qu'un groupe assez important de personnes interrogées continue à indiquer l'ancienne limite de 0,8 pour mille comme la réponse correcte. Sur la base de ce résultat, il convient de rappeler aux conducteurs le taux d'alcool autorisé actuellement en vigueur par le biais d'une campagne de sensibilisation.

Pour nuancer ces résultats, il faut préciser que la connaissance du taux d'alcool légal autorisé, telle que mesurée avec notre question à choix multiple, n'a, en soi, qu'une portée limitée. D'abord, la connaissance théorique du taux exact d'alcool autorisé ne dit rien sur le nombre de verres dont on pense qu'il correspond à ce taux. En outre, quelqu'un qui ne boit jamais une goutte d'alcool ou qui s'abstient lorsqu'il conduit n'est, en principe, absolument pas censé connaître la limite légale d'alcool.

3.4.2. Conduite avouée sous l'influence de l'alcool

En demandant aux personnes interrogées combien de fois elles ont pris le volant avec une alcoolémie trop élevée au cours des 30 jours écoulés, nous avons voulu sonder la conduite avouée sous l'influence de l'alcool. Dans le Tableau 30 ci-après, nous avons subdivisé le nombre de jours rapportés en cinq grandes catégories:

Tableau 30. Comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de l'alcool durant le dernier mois

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de prendre le	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
--	------------	-------------------	-------------------	---------

volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ?				
Aucun jour	87.77%	85.34%	90.20%	1.24%
1 à 5 jours	10.78%	8.64%	12.91%	1.09%
6 à 10 jours	1.23%	0.21%	2.24%	0.52%
11 jours ou plus	0.23%	-0.05%	0.50%	0.14%

88 % des personnes interrogées ont déclaré n'avoir jamais roulé sous l'influence de l'alcool au cours du mois écoulé. Ceci signifie que pas moins de 12 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit sous influence à une ou plusieurs reprises au cours du mois écoulé. La très grande majorité d'entre elles l'a fait de 1 à maximum 5 jours. Le nombre moyen de jours au cours desquels les personnes ont conduit sous l'influence de l'alcool était de 0,33 jour pour l'ensemble du groupe des personnes interrogées (y compris donc les réponses zéro, IC de. 23 à. 45 jours).

Etant donné que la conduite avouée sous l'influence de l'alcool avait été sondée dans la mesure d'attitudes de 2003 en demandant à quelle fréquence (de jamais ou rarement à très souvent et toujours en passant par parfois et souvent) la limite légale était respectée, ces résultats ne peuvent pas être comparés. Bien que nos résultats ne puissent pas non plus être directement comparés avec les résultats de SARTRE 3, nous pouvons toutefois constater qu'ils ne les contredisent pas. En 2002, selon SARTRE 3, 5,8 % des conducteurs belges ont pris le volant à une ou plusieurs reprises au cours de la semaine écoulée alors qu'ils se trouvaient « sans doute au-delà de la limite légale » (SARTRE 3, 2004, p. 36).

Pour évaluer l'objectif des Etats Généraux de 2002, à savoir qu'à aucun moment de la semaine, plus de 3 % des conducteurs ne dépassent la limite d'alcool légale, les données avouées ne suffisent pas. Cet objectif ne peut être évalué que par une mesure de comportement adéquate. Les résultats de la mesure de comportement de 2005 montrent que cet objectif n'est pas atteint les nuits de week-end (cf. Etats Généraux 2007b, p. 17; Scheers, 2007, p. 24). Les nuits de week-end, 7 % des conducteurs conduisaient sous influence, les jours de week-end et les nuits de la semaine, près de 2,5 % et les jours de semaine près de 1 %.

Même si l'on tient compte de la sensibilité de nos résultats avoués à la tendance à répondre d'une manière socialement souhaitable, ceux-ci peuvent toutefois donner une idée de la répartition de la conduite sous influence au sein de la population totale de conducteurs. S'il ressort de mesures de comportement qu'en moyenne, environ 3 % des conducteurs conduisent sous influence, ces données peuvent tout aussi bien provenir d'un groupe réduit de conducteurs qui conduisent très souvent sous influence que d'un groupe de 80 % de conducteurs qui conduisent tous parfois sous influence. Le fait que 12 % des conducteurs indiquent avoir conduit sous influence au cours du mois écoulé montre que la conduite sous influence semble plutôt être une mauvaise habitude assez répandue.

3.4.3. Risque objectif avoué de se faire prendre : nombre d'alcootests rapportés au cours des 12 derniers mois

Enfin, nous avons également demandé aux personnes interrogées à quelle fréquence elles avaient été soumises à un alcootest au cours des 12 derniers mois. Dans le Tableau 31 ci-après, nous avons consigné le nombre de personnes interrogées qui avaient été soumises à zéro, un ou plusieurs alcootests au cours des 12 derniers mois.

Tableau 31. Risque objectif avoué de se faire prendre: nombre d'alcootests durant les 12 derniers mois

Au cours des 12 mois écoulés, combien de fois avez-vous été soumis à un alcootest par la police ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	92.49%	90.89%	94.09%	0.82%
Une seule fois	6.19%	4.54%	7.83%	0.84%
Plusieurs fois	1.32%	0.49%	2.15%	0.42%

Ces résultats indiquent que 7,5 % des personnes interrogées ont été soumises à un ou plusieurs alcootests au cours des 12 derniers mois (IC combiné de 5,87 % à 9,15 %). Ce pourcentage est remarquablement élevé par rapport aux mesures d'attitudes de 2003. Lors de cette mesure, il avait notamment été demandé aux personnes combien de fois dans leur vie elles avaient déjà été soumises à un alcootest. D'après les résultats de 2003, 24 % seulement des personnes interrogées avaient été contrôlées. Le fait qu'aujourd'hui, en un an de temps (les douze mois écoulés auxquels la question se réfère), un tiers déjà de ce nombre a été contrôlé (7,5 % de personnes contrôlées au cours des 12 derniers mois contre 24 % sur toute une vie) pourrait être le signe d'une augmentation substantielle du nombre de contrôles alcool effectués par la police. Etant donné que l'objectif des Etats Généraux de 2002 est de soumettre chaque année au moins 1 conducteur sur 10 à un alcootest, l'évolution du risque objectif avoué de se faire prendre doit être également suivie au cours des années à venir¹¹. Le fait que, malgré les contrôles, le risque subjectif de se faire prendre reste loin en deçà des objectifs fixés (voir ci-dessus) montre également que les objectifs qui consistent à contrôler annuellement 1 conducteur sur 10 sont insuffisants pour atteindre les objectifs relatifs au risque subjectif de se faire prendre.

3.4.4. Conduite sous l'influence de drogues illicites

Outre notre questionnaire sur le risque subjectif de se faire prendre et le risque subjectif d'être sanctionné pour conduite sous l'influence de drogues illicites, nous avons également sondé la conduite avouée sous l'influence de drogues illicites. A cet effet, nous avons demandé aux personnes

¹¹ La relation entre le risque subjectif de se faire prendre et le fait d'avoir été soumis ou non à un alcootest au cours des 12 derniers mois sera étudiée au cours d'analyses ultérieures.

interrogées pendant combien de jours, au cours du mois écoulé (30 jours), elles avaient conduit sous l'influence de drogues illicites. Les réponses à cette question sont présentées dans le Tableau 32.

Tableau 32. Comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites durant le dernier mois

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de conduire sous l'influence de drogues illicites ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.	Proportion alcool
Aucun jour	99.25%	98.71%	99.79%	0.28%	87.77%
1 à 5 jours	0.28%	0.00%	0.61%	0.17%	10.78%
6 à 10 jours	0.27%	0.00%	0.58%	0.16%	1.23%
11 jours ou plus	0.20%	0.00%	0.51%	0.16%	0.23%

Comme pour l'alcool, nous avons subdivisé ces résultats en 4 groupes : conduit aucun jour sous influence, 1 à 5 jours, 6 à 10 jours et 11 jours ou plus. Vu le nombre restreint de sondés qui ont avoué avoir conduit un ou plusieurs jours sous l'influence de drogues illicites au cours des 30 derniers jours [ceci n'est le cas que pour 9 personnes interrogées ou 0,75% des personnes interrogées (IC de 0,19 à 1,3 %)], cette subdivision n'est pas particulièrement pertinente.

Plus encore que pour la conduite sous l'influence de l'alcool, il convient toutefois d'attirer l'attention sur le fait que ces chiffres avoués sont particulièrement sensibles à ce qui est socialement souhaitable et à d'autres effets de questionnement. Le fait que malgré cela, 0,75 % des personnes interrogées admettent conduire de temps à autre sous l'influence de drogues indique que sur le plan du respect de la loi et de la sensibilisation à la conduite sous l'influence de drogues psychoactives, des efforts restent à faire.

3.5. Attitudes à l'égard de la vitesse

3.5.1. Objectifs des Etats Généraux de 2002

Pour sonder l'attitude des conducteurs belges en matière de vitesse, nous avons d'abord évalué les objectifs en matière d'attitudes des Etats Généraux de 2002. Ces objectifs concernaient trois attitudes spécifiques à l'égard de la vitesse. Pour chacune de ces attitudes, des objectifs ont été formulés pour les années 2004, 2006 et 2008 (cf. Etats Généraux 2002b, p. 15) sur la base des résultats d'une enquête effectuée en 1999. Ces objectifs sont présentés avec les résultats de 1999 et de la mesure d'attitudes de 2003 dans le Tableau 33 ci-après.

Tableau 33. Objectifs des Etats Généraux 2002 concernant les attitudes en matière de vitesse

Taux de réponses d'accord (d'accord ou tout à fait d'accord)	Données 1999	Données 2003	Objectif 2004	Objectif 2006	Objectif 2008
Conduire vite, c'est un moyen de gagner du temps	26%	38%	max. 20%	max. 15%	max. 8%
Conduire vite, c'est socialement inacceptable	40%	70%	min. 60%	min. 70%	min. 80%
Conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres	52%	84%	min. 60%	min. 70%	min. 80%

En 2003, 38,2 % des conducteurs pensaient que conduire vite ¹², c'est un moyen de gagner du temps. Ce résultat dépassait largement l'objectif de 20 % de réponses d'accord pour 2004. L'objectif concernant l'affirmation selon laquelle conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres a toutefois été atteint. Les 83,8 % de réponses d'accord constatées pour cette question se situent, en effet, largement au-dessus de l'objectif qui visait à obtenir au moins 60 % de réponses d'accord d'ici 2004. Le pourcentage observé dépassait même déjà, en 2003, l'objectif recherché pour 2008. Le pourcentage de réponses d'accord sur le fait que conduire vite est socialement inacceptable se situait, avec 69,7 %, largement au-dessus de l'objectif pour 2004 (60 % de réponses d'accord) et atteignait même le niveau de l'objectif recherché pour 2006.

Les tableaux ci-après montrent les résultats de la mesure d'attitudes actuelle pour chacun des trois objectifs séparément. Dans le Tableau 37 qui suit, les pourcentages de réponses d'accord (le total des réponses d'accord et tout à fait d'accord) pour les trois éléments d'attitudes sont présentés l'un à côté de l'autre et comparés avec les objectifs visés.

Tableau 34. Attitude vis-à-vis du fait de conduire vite pour gagner du temps

Pour vous, conduire vite est un moyen de gagner du temps	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas du tout d'accord	26.40%	22.25%	30.56%	2.12%
Pas d'accord	40.19%	36.24%	44.15%	2.02%
Ni d'accord, ni pas d'accord	11.77%	9.21%	14.33%	1.31%
D'accord	17.74%	14.70%	20.79%	1.55%
Tout à fait d'accord	3.89%	2.32%	5.46%	0.80%

¹² La formulation des objectifs en termes de « conduire vite », sans autres précisions, a été choisie en raison du caractère comparable avec les résultats d'une enquête de 1999 auxquels les Etats Généraux de 2002 se réfèrent explicitement. Etant donné que l'interprétation de « conduire vite » est totalement laissée à la personne interrogée, ces résultats sont difficiles à interpréter.

Tableau 35. Attitude vis-à-vis du fait que conduire vite est socialement inacceptable

Pour vous, conduire vite est socialement inacceptable	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas du tout d'accord	3.83%	2.58%	5.08%	0.64%
Pas d'accord	15.78%	12.87%	18.68%	1.48%
Ni d'accord, ni pas d'accord	17.25%	14.63%	19.87%	1.34%
D'accord	33.26%	29.30%	37.23%	2.02%
Tout à fait d'accord	29.88%	25.63%	34.13%	2.17%

Tableau 36. Attitude vis-à-vis du fait qu'en conduisant vite, on risque sa vie et celle des autres

Pour vous, conduire vite c'est risquer sa vie et celle des autres	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas du tout d'accord	3.61%	2.10%	5.13%	0.77%
Pas d'accord	9.94%	7.38%	12.50%	1.31%
Ni d'accord, ni pas d'accord	9.82%	7.59%	12.05%	1.14%
D'accord	32.03%	28.32%	35.74%	1.89%
Tout à fait d'accord	44.60%	40.78%	48.42%	1.95%

Tableau 37. Attitudes en matière de vitesse comparé aux objectifs des Etats Généraux 2002

Taux de réponses d'accord (d'accord ou tout à fait d'accord)	Proportion 2003 ¹³	Proportion 2006	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard	Objectif 2006	Objectif 2008
Conduire vite c'est un moyen de gagner du temps	38.2%	21.64%	18.07%	25.20%	1.78%	15%	8%
Conduire vite, c'est socialement inacceptable	69.7%	63.14%	58.79%	67.50%	2.17%	70%	80%
Conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres	83.8%	76.62%	72.40%	80.84%	2.11%	70%	80%

L'aperçu du Tableau 37 révèle que seul l'objectif prévu pour 2006, à savoir risquer sa vie, a été clairement atteint. Avec 76,6 % de réponses d'accord en 2006, l'objectif visant à atteindre 80 % pour 2008 pourra manifestement être atteint. Conduire vite apparaît toutefois, avec 63 % de réponses

¹³Au cours de la mesure de 2003, les objectifs en matière d'attitudes avaient été soumis aux personnes interrogées après toute une série d'autres questions sur le *dépassement des limitations de vitesse légales*. Ceci peut avoir influencé la façon dont ces personnes ont interprété le terme « conduire vite ». Lors de la mesure de 2006, cette influence a été évitée en posant isolément les questions d'attitudes sur la vitesse (tout comme après les questions sur la conduite sous influence, voir questionnaire en annexe). Des différences éventuelles entre les résultats de 2003 et 2006 peuvent être dues aussi bien à des évolutions réelles dans le temps qu'à ce facteur méthodologique.

d'accord, encore moins socialement inacceptable que l'objectif pour 2006 (70 % d'accord minimum). Pour atteindre les objectifs de 2008 en la matière (80 % d'accord minimum), des efforts supplémentaires seront donc indispensables. En ce qui concerne le fait de conduire vite comme un moyen de gagner du temps, nous avons déjà souligné, dans le rapport de la mesure d'attitudes de 2003, que cette attitude, étant donné la contradiction logique qu'elle implique, doit être considérée comme moins cruciale. De manière assez surprenante, ce pourcentage a toutefois diminué substantiellement par rapport à 2003. Alors qu'en 2003, 38 % encore des personnes interrogées considéraient que rouler vite est une manière de gagner du temps, elles ne sont plus que 22 % en 2006, ce qui va visiblement dans le sens de l'objectif de 15 % de réponses d'accord d'ici 2005.

3.5.2. Respect avoué des limitations de vitesse

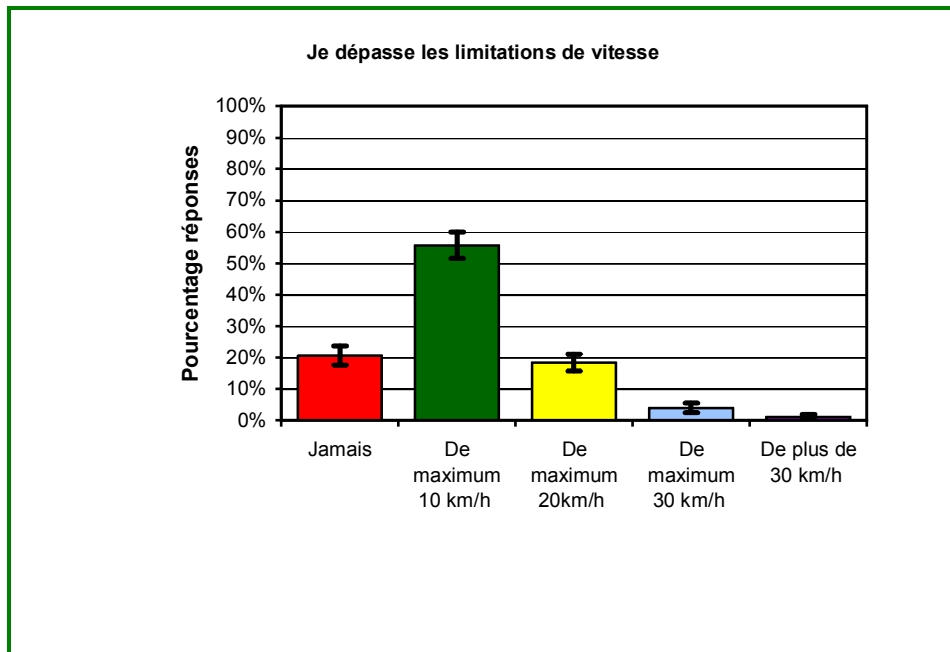
Le respect avoué des limitations de vitesse a été sondé en demandant aux personnes interrogées dans quelle mesure elles dépassent ces limitations. Ce faisant, elles pouvaient opter pour l'une des possibilités de réponses suivantes : jamais, de maximum 10 km/h, de maximum 20 km/h, de maximum 30 km/h ou de plus de 30 km/h. Les résultats de cette question sont récapitulés dans le Tableau 38 ci-après.

Tableau 38. Comportement avoué en matière de respect des limitations de vitesse

Je dépasse les limitations de vitesse	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	20.69%	17.70%	23.68%	1.53%
De maximum 10 km/h	55.75%	51.53%	59.97%	2.15%
De maximum 20km/h	18.42%	15.67%	21.16%	1.40%
De maximum 30 km/h	4.02%	2.46%	5.57%	0.79%
De plus de 30 km/h	1.12%	0.35%	1.89%	0.39%

Les rapports entre les pourcentages des différentes catégories de réponses sont illustrés dans la Figure 14.

Figure 14: Comportement avoué en matière de respect des limitations de vitesse



Si nous subdivisons les réponses en personnes interrogées qui ne dépassent pas la limitation ou la dépassent de maximum 10 km/h, d'une part, et les personnes interrogées qui dépassent la limitation de 20 km/h ou plus, d'autre part nous voyons donc qu'environ un quart des personnes interrogées (23,56 %, IC de 20,29 % à 26,83 %) déclare dépasser les limitations de vitesse de maximum 20 km/h ou plus. Ceci semble indiquer qu'un quart des personnes interrogées ne se préoccupe toujours pas trop des limitations de vitesse. Etant donné que ce pourcentage est probablement une sous-estimation du pourcentage réel vu la tendance à fournir des réponses socialement souhaitables, ces chiffres incitent à des efforts soutenus sur le plan de la sensibilisation et du respect des limitations de vitesse légales.

Enfin, il convient de remarquer que le respect des limitations de vitesse légales ne peut être évalué sur la base de données avouées. Tout comme pour la conduite sous l'influence de l'alcool, il faut se baser ici sur des mesures de comportement. Les résultats des mesures de comportement se situent toutefois dans la lignée des données avouées. En 2005, le pourcentage de conducteurs qui dépassaient les limitations de vitesse de plus de 10 km/h pour des régimes de vitesse de 50, 70 et 90 km/h, par exemple, était d'environ 20 % (cf. Etats Généraux 2007b, p. 16). Les mesures de comportement indiquent d'ailleurs que l'évolution des résultats en matière de vitesse est positive.

3.6. Attitudes concernant le port de la ceinture et les sièges-autos

3.6.1. Port de la ceinture

La mesure dans laquelle les personnes interrogées affirmaient généralement porter la ceinture est reproduite dans le Tableau 39 ci-après à côté des résultats de la mesure d'attitudes de 2003.

Tableau 39. Comportement avoué en matière de port de la ceinture en 2003 et 2006

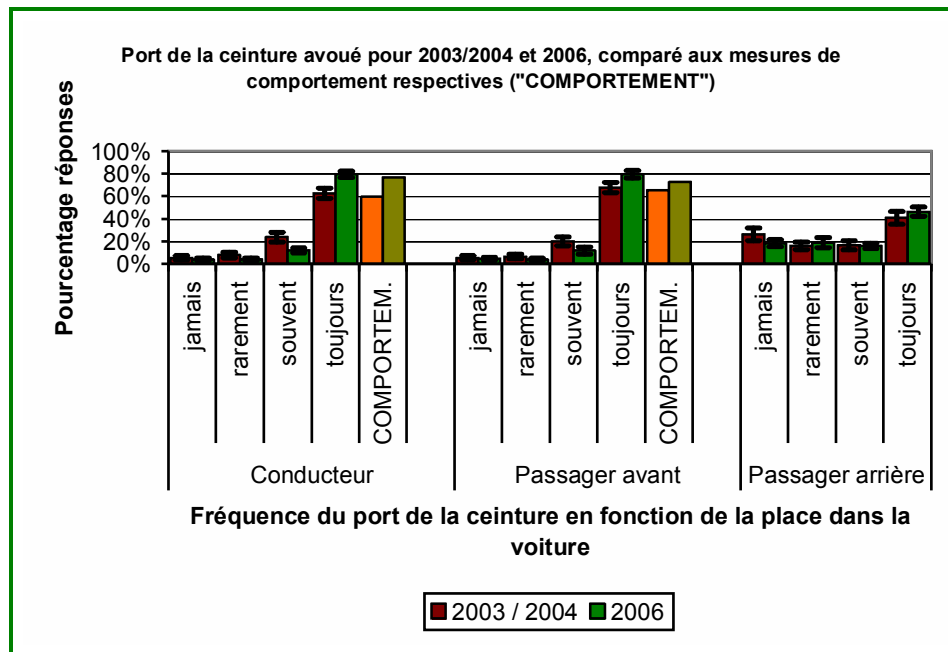
		Proportion 2003/2004	Proportion 2006	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Conducteur	jamais	5.5	4.10	2.82	5.38	0.65
	rarement	8.0	4.35	3.05	5.65	0.66
	souvent	23.9	12.13	10.04	14.21	1.06
	toujours	62.7	79.42	76.68	82.16	1.40
Passager avant ¹⁴	jamais	5.5	4.71	3.28	6.14	0.73
	rarement	6.6	3.90	2.83	4.97	0.55
	souvent	20.1	12.06	8.89	15.22	1.62
	toujours	67.8	79.34	76.03	82.64	1.68
Passager arrière	jamais	26.3	18.50	15.36	21.64	1.60
	rarement	16.2	19.07	14.67	23.47	2.24
	souvent	16.7	16.05	13.49	18.61	1.30
	toujours	40.9	46.38	42.29	50.47	2.09

Une reproduction graphique de ces résultats montre clairement que le port avoué de la ceinture à l'avant a nettement progressé depuis 2003 (cf. Figure 15), et ce, tant chez les conducteurs que chez les passagers avant. A l'arrière de la voiture, les pourcentages se situent toutefois au niveau de 2003, à savoir près de 40 % des personnes interrogées qui affirment toujours porter la ceinture à l'arrière. Pour les deux mesures, environ 40 % affirment ne jamais ou rarement porter la ceinture à l'arrière.

La Figure 15, reproduit également les pourcentages de port de la ceinture observés pendant les mesures de comportement de 2003 et 2006 (cf. Etats Généraux 2007b, p. 14). Attendu que la mesure d'attitudes de 2003 a été réalisée partiellement en 2003 et partiellement en 2004, nous avons pris, à des fins de comparaison, la moyenne arithmétique des pourcentages observés pour 2003 et 2004. Pour les conducteurs, ce pourcentage était de 52,6 % en 2003 et de 66,7 % en 2004, pour les passagers avant de 65,2 % en 2003 et de 65,7 % en 2004. En 2006, ces pourcentages observés ont atteint respectivement 76,9 % chez les conducteurs et 72,5 % chez les passagers avant. Pour les passagers arrière, aucune mesure de comportement n'a été réalisée à ce jour, ce qui fait que l'on ne dispose d'aucune base de comparaison en la matière.

¹⁴ Les personnes interrogées qui affirment ne jamais être passager (avant et/ou arrière) n'ont pas été prises en compte. Le pourcentage de personnes interrogées qui affirment ne jamais être passager avant s'élevait à 3,85 % (St.Err. = 0,72 %). A l'arrière, ce pourcentage atteignait 21,4 % (St.Err = 2,11 %).

Figure 15: Evolution du comportement avoué (et observé) en matière de port de la ceinture de 2003/2004 à 2006



Si nous comparons les résultats des mesures de comportement avec les résultats des mesures d'attitudes, nous percevons un profil homogène : le pourcentage de conducteurs qui affirment toujours porter la ceinture se situe systématiquement au niveau de la mesure de comportement. Tant en 2003 qu'en 2006, le pourcentage de port observé de la ceinture chez les conducteurs est chaque fois égal au pourcentage de conducteurs qui affirment toujours porter leur ceinture. Ceci s'applique également, comme on peut le voir dans la Figure 15, aux passagers avant. Les objectifs des Etats Généraux de 2002 concernant le port de la ceinture à l'avant sont évalués en permanence sur la base des mesures de comportement. Il n'est pas possible, pour l'instant, d'évaluer la fréquence du port de la ceinture à l'arrière de la voiture sur la base des mesures de comportement en raison de la visibilité médiocre à l'arrière de la voiture. Le profil qui vient d'être décrit dans la relation entre les mesures de comportement et d'attitudes à l'avant de la voiture permet toutefois d'évaluer approximativement le port de la ceinture à l'arrière. Ceci est notamment possible sur la base du pourcentage qui affirme toujours porter sa ceinture à l'arrière de la voiture. En 2006, ce chiffre atteignait 46 %, ce qui est le pourcentage qui serait probablement observé approximativement si cette mesure était possible. L'objectif des Etats Généraux de 2002 concernant le port de la ceinture à l'arrière de la voiture se situe à 60 % pour 2006. Nous pouvons donc conclure que cet objectif n'a pas été atteint.

3.6.2. Sièges-autos

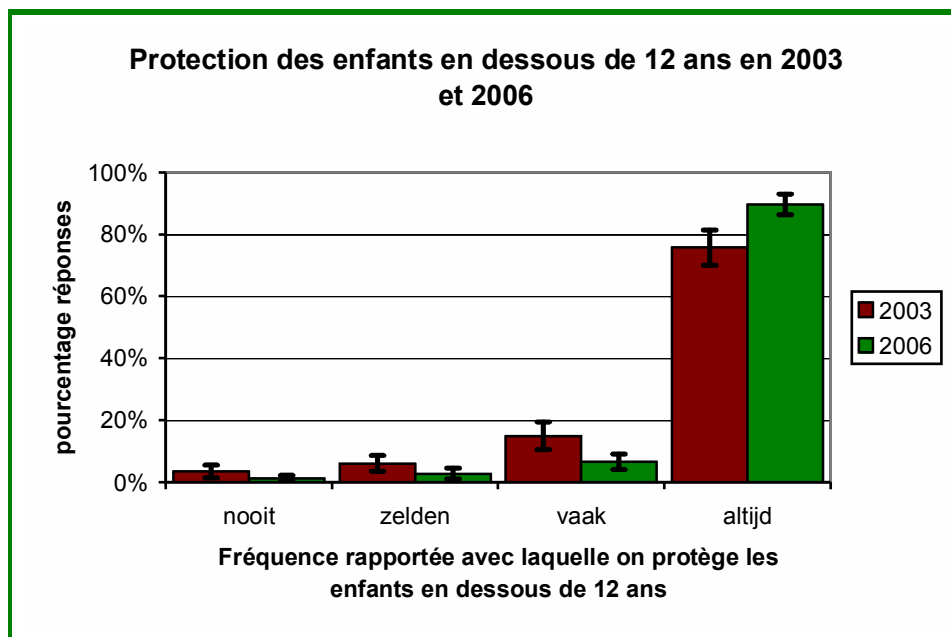
Sur l'ensemble des personnes interrogées, 42,9 % affirment ne jamais transporter d'enfants de moins de 12 ans (IC de 38,78 % à 47,12 %, St.Err. = 2,13 %). Ce pourcentage est légèrement inférieur aux 48,9 % qui ont été observés en 2003, mais étant donné que les intervalles de confiance des deux pourcentages se chevauchent, ceci ne peut pas être considéré comme une différence significative (l'IC de 2003 allait de 44,2 à 53,7 %).

Les fréquences selon lesquelles les personnes interrogées affirment, en général, attacher les enfants de moins de 12 ans avec une ceinture et/ou dans un siège pour enfants en 2003 et 2006 sont restituées ci-après dans le Tableau 40 et la Figure 16.

Tableau 40. Protection des enfants en dessous de 12 ans par un siège enfant et/ou par une ceinture en 2003

Conducteur 2006	Proportion 2003/2004	Proportion 2006	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
jamais	3.4	1.17%	0.24%	2.09%	0.47%
rarement	6.0	2.69%	0.94%	4.44%	0.89%
souvent	14.9	6.48%	3.98%	8.99%	1.28%
toujours	75.7	89.66%	86.33%	92.98%	1.70%

Figure 16: Evolution de la protection des enfants de 2003 à 2006



Tout comme le port avoué de la ceinture chez les conducteurs et les passagers avant, nous constatons une nette amélioration de la protection des enfants en dessous de 12 ans. Le pourcentage de personnes interrogées qui affirment toujours protéger les enfants en dessous de 12 ans a augmenté d'environ 15 % pour passer de 75,7 % en 2003 à 89,7 % en 2006. De même, le pourcentage de personnes interrogées qui ne protègent jamais ou rarement les enfants est passé d'un chiffre alarmant de 9,4 % (jamais et rarement confondus) en 2003 à un chiffre toujours inquiétant mais toutefois un peu moins alarmant de 3,8 % en 2006.

Les Etats Généraux de 2002 poursuivaient un objectif de 95 % d'enfants (correctement) protégés en 2005. Sur la base de l'équivalence entre le pourcentage de personnes interrogées qui déclarent toujours porter la ceinture et le pourcentage observé de port de la ceinture chez les conducteurs et les passagers avant, les résultats avoués pour la protection des enfants semblent

donc indiquer que cet objectif n'est pas atteint en 2006. Néanmoins, la situation évolue positivement. Si nous partons d'une interpolation sur la base du pourcentage de réponses « toujours » avouées, la différence ne représente plus que 5 %. Moyennant quelques efforts supplémentaires, cet objectif semble donc pouvoir être atteint.

3.7. Accidents, contrôles et sanctions avoués

3.7.1. Accidents

9,9 % des personnes interrogées affirment avoir eu, au cours des 12 derniers mois, un accident avec dégâts matériels seulement (IC de 7,6 % à 12,2 %, St.Err. = 1,15 %). 8,3 % des personnes interrogées ont eu un accident avec dégâts matériels et 1,6 % ont eu deux accidents avec dégâts matériels seulement. Personne n'a signalé avoir eu plus de deux accidents avec uniquement des dégâts matériels. En l'absence de statistiques sur le nombre annuel d'accidents avec dégâts matériels seulement, ces résultats ne peuvent pas être comparés avec des statistiques objectives. La principale raison pour laquelle nous avons inclus cette question dans le questionnaire est de pouvoir vérifier par la suite si des différences significatives existent au niveau des attitudes en matière de sécurité routière chez les conducteurs qui ont eu un accident par comparaison avec des conducteurs qui n'ont pas eu d'accident l'année dernière. Cette analyse est décrite dans la partie 2 du présent rapport.

0,7 % des personnes interrogées a eu, au cours des 12 derniers mois, un accident impliquant des blessés ou tués (IC de 0,07 % à 1,3 %, St.Err. = 1,2 %). Personne n'a eu plusieurs accidents impliquant des blessés. Selon les données de la Direction Générale de la Statistique et de l'Information Economique du SPF Economie (2007), 66.399 personnes ont été blessées ou tuées dans des accidents de la route en 2005. Si nous partons d'une population de 6.131.432 titulaires d'un permis de conduire (cf. fichier des permis de conduire rassemblés dans le Tableau 47), ceci représente 1,1 % des titulaires d'un permis de conduire qui auraient eu un accident avec blessés (graves ou légers) en 2005. Ceci se situe dans l'intervalle de confiance des données avouées. Tout comme les accidents avec dégâts matériels seulement, l'objectif principal de cette question consiste toutefois à vérifier si des différences d'attitudes peuvent être constatées en fonction des réponses à cette question.

3.7.2. Contrôles de police avoués

Pour trois questions, nous avons sondé les contrôles, amendes et condamnations par le tribunal de police qui ont été avoués. En raison d'une erreur de programmation, les réponses à des questions supplémentaires sur les raisons de ces contrôles, amendes et condamnations n'ont malheureusement pas pu être analysées, ce qui fait que les raisons des contrôles et/ou amendes (vitesse, alcool, port de la ceinture, etc.) n'ont pu être spécifiées de manière plus détaillée.

22,85 % des personnes interrogées affirment avoir été contrôlées à une ou plusieurs reprises par la police au cours des 12 derniers mois (IC de 19,7 % à 26,0 %, St.Err. = 1,6 %). La question ne spécifiait pas si les contrôles automatiques devaient ou non être inclus dans les dits contrôles. Toutefois, étant donné que dans la question sur le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse, les contrôles automatiques sont explicitement compris, un certain nombre de personnes

interrogées l'ont très probablement fait aussi lorsqu'elles ont répondu à cette question. Le nombre avoué de contrôles de police pour tous les thèmes réunis est résumé dans le Tableau 41 ci-après :

Tableau 41. Nombre avoué de contrôles de police durant les 12 derniers mois

Combien de fois avez-vous été contrôlé par la police durant les 12 derniers mois ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas une seule fois	77.15%	74.04%	80.25%	1.58%
1 à 5 fois	21.79%	18.79%	24.79%	1.53%
6 à 10 fois	0.57%	0.02%	1.12%	0.28%
11 fois ou plus	0.50%	0.00%	1.01%	0.26%

En moyenne, les personnes interrogées ont été contrôlées 0,59 fois au cours des 12 derniers mois (IC de 0,30 fois à 0,90 fois, St.Err. = .149). Ces résultats confirment une nouvelle fois les résultats du risque subjectif de se faire prendre. Etant donné que 23 % seulement des conducteurs ont été contrôlés au cours de l'année écoulée, il n'est, en effet, pas surprenant que le risque subjectif pour tous les thèmes se situe à un niveau particulièrement bas. Des campagnes et des stratégies de communication adaptées permettraient sans doute d'augmenter l'incidence des contrôles sur le risque de se faire prendre, mais ceci ne permet pas de transformer un petit risque objectif de se faire prendre en un grand risque subjectif de se faire prendre. Seul un renforcement important des contrôles permettra, finalement, d'atteindre les objectifs en matière de risque subjectif de se faire prendre.

3.7.3. Amendes et condamnations avouées

Dans la partie 2 du présent rapport, nous analyserons dans quelle mesure certaines attitudes sont liées les unes aux autres, ainsi que la mesure dans laquelle les attitudes des conducteurs sont en relation avec les données démographiques et leur historique de contrôles, d'accidents et d'amendes. C'est pourquoi nous avons également inclus dans le questionnaire plusieurs questions relatives à l'historique des amendes des conducteurs. Dans cette partie du rapport, nous mentionnons uniquement le nombre de personnes interrogées qui ont été sanctionnées par une amende ou qui ont été condamnées au cours de l'année écoulée.

21,9 % des personnes interrogées ont dû, au cours des 12 derniers mois, payer une amende pour une infraction au code de la route (19,1 % à 24,8 %, St.Err. = 1,4 %). Les réponses à cette question ont été réparties entre les personnes interrogées comme il ressort du Tableau 42.

Tableau 42. Amendes avouées pour infractions au code de la route durant les 12 derniers mois

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous dû payer une amende pour délit routier ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.

Pas une seule fois	78.05%	75.24%	80.86%	1.44%
1 à 5 fois	21.00%	18.37%	23.64%	1.35%
6 à 10 fois	0.51%	0.04%	0.98%	0.24%
11 fois ou plus	0.44%	0.00%	0.92%	0.25%

En moyenne, les personnes interrogées ont dû, au cours des 12 derniers mois, payer une amende à 0,46 reprise pour une infraction au code de la route (IC de 27 à 64, St.Err. = .09). Lors de l'interprétation de ces données, il faut toutefois tenir compte du fait que l'on ne sait pas avec certitude si les personnes interrogées ont considéré ou non des amendes de stationnement comme des infractions au code de la route.

1,55 % des personnes interrogées a été condamné au cours des 12 derniers mois par un tribunal pour une infraction au code de la route (IC de 0,7 % à 2,4 %, St.Err. = 0,4 %). Seule une personne interrogée affirme avoir été condamnée plusieurs fois par un tribunal au cours des 12 derniers mois. Etant donné qu'il s'agit ici de pourcentages extrêmement réduits, il est impossible d'effectuer une analyse spécifique du profil de ces personnes interrogées en termes d'attitudes vis-à-vis de la sécurité routière.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'attitude des conducteurs belges vis-à-vis des accidents de la route révèle avant tout que ceux-ci sont fortement préoccupés par la sécurité routière. Ceci ressort du fait que 82 % déclarent être préoccupés ou très préoccupés par les accidents de la route. Comparé à d'autres thèmes sociaux, seul l'environnement génère autant d'inquiétude auprès du conducteur. Une analyse des causes perçues des accidents de la route montre, en outre, que les conducteurs ont une vision assez objective des causes principales. Conduire sous influence, une vitesse inadaptée et le maintien d'une distance insuffisante arrivent, en effet, tout comme les données d'accidents objectives, en tête de liste des causes d'accidents perçues.

Par ailleurs, l'inquiétude des conducteurs et leur perception des causes principales d'accidents se reflètent assez bien dans leurs attitudes par rapport aux différentes mesures de sécurité routière. Notre sondage sur l'adhésion sociale à la politique menée en matière de sécurité routière révèle, en effet, que le conducteur belge ne trouve pas les règles actuelles trop sévères. La moitié des conducteurs demande, en outre, explicitement de renforcer les contrôles en matière de vitesse et de conduite sous influence. Les conducteurs belges ont une attitude positive à l'égard de la lourdeur des sanctions pour des infractions en matière de conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues illicites et pour le non-port de la ceinture de sécurité. Les avis sur la lourdeur des sanctions pour excès de vitesse sont partagés. Un sous-groupe de 35 % des conducteurs trouve les sanctions trop lourdes, contrairement aux 65 % restants.

Pour prévenir les accidents de la route, les conducteurs considèrent que les mesures les plus efficaces sont celles qui ont trait à l'infrastructure, les contrôles de police (y compris les contrôles de vitesse par radar automatique) et les campagnes de sensibilisation. L'évaluation reprise dans la mesure d'attitudes des campagnes BOB et tatouceinture révèle, par ailleurs, que celles-ci sont très bien connues du groupe cible et évaluées positivement par celui-ci. De même, 23 % des conducteurs connaissent l'initiative "je suis pour". Globalement, nous pouvons donc conclure que la grande majorité des conducteurs belges semble soutenir la politique menée. Seule l'attitude par rapport aux règles visant à lutter contre une vitesse inadaptée n'est pas unanimement positive. Ceci ressort notamment du fait que 38 % des conducteurs pensent qu'il est impossible de respecter les règles en matière de vitesse et du fait que 25 % trouvent ces règles peu claires et 35 % les sanctions pour excès de vitesse trop lourdes. Malgré le fait que les conducteurs soient partisans d'un renforcement des contrôles de police, y compris en matière de vitesse, l'ensemble de leurs attitudes par rapport à la vitesse indiquent qu'ils ne trouvent pas toujours les limitations de vitesse acceptables. Sur cette base, nous recommandons la réalisation d'une étude supplémentaire sur l'acceptabilité sociale des limitations de vitesse en fonction de l'aspect de la voie et de la situation globale du trafic. Nos données semblent, en effet, indiquer qu'il existe souvent un décalage entre la perception des conducteurs des risques liés à la vitesse et les limitations de vitesse imposées.

Le principal problème concernant l'attitude des conducteurs belges se situe au niveau du risque subjectif de se faire prendre (le risque perçu que l'on sera contrôlé par la police) et au niveau du risque subjectif d'être sanctionné (le risque que les infractions constatées lors d'un contrôle seront

effectivement sanctionnées). Concernant la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, la grande majorité des personnes interrogées considère, tout comme en 2003, le risque d'être contrôlé comme (très) réduit. Le risque subjectif constaté de se faire prendre pour conduite sous influence se situe donc toujours largement en deçà des objectifs fixés par les Etats Généraux de 2002. Il n'y a que pour la vitesse que la moitié des conducteurs est convaincue que le risque d'être contrôlé est élevé.

Excepté pour la vitesse, environ la moitié des conducteurs pense que le risque d'être verbalisé après un contrôle positif, de même que le risque d'être effectivement sanctionné après l'établissement d'un procès-verbal est limité. Ces résultats confirment le risque subjectif très faible d'être sanctionné déjà constaté en 2003 et montrent que, selon les conducteurs, ceci est dû tant à l'intervention de la police qu'au traitement judiciaire et administratif des infractions verbalisées.

Au niveau du risque subjectif de se faire prendre, nous avons donc conclu que la seule façon d'augmenter encore celui-ci consiste à poursuivre l'intensification des contrôles de police. Même si une bonne stratégie de communication concernant les contrôles de police permet d'augmenter, dans une certaine mesure, le risque de se faire prendre, la seule manière de rapprocher le risque subjectif de se faire prendre des objectifs fixés consiste à renforcer, de façon significative, le risque objectif en la matière. Nos données avouées montrent en effet, à cet égard, que 23 % seulement des conducteurs ont été contrôlés au cours de l'année écoulée pour toutes les raisons réunies et que 7,5 % seulement ont subi un ou plusieurs alcootests au cours de l'année écoulée. Ce pourcentage se rapproche de l'objectif des Etats Généraux de 2002, à savoir contrôler chaque année un conducteur sur dix pour conduite sous l'influence de l'alcool. Pour respecter l'objectif des Etats Généraux de 2007, à savoir contrôler chaque année un conducteur sur trois pour la conduite sous influence, les efforts en matière de contrôle devront au moins être multipliés par quatre.

Concernant le risque subjectif de sanction, nous pouvons admettre que pour certaines infractions, le risque d'être verbalisé doit être sous-estimé par le policier ou la policière sur le terrain. Une fois qu'un procès-verbal a été établi, celui-ci (si le contrevenant n'est pas acquitté par le juge du tribunal de police) devrait toujours être suivi d'une sanction effective. En d'autres termes, cet aspect du risque d'être sanctionné ne devrait pas être une question de probabilité, mais une question de logique. Etant donné qu'il n'existe que peu ou pas de données statistiques concernant le suivi de tous les procès-verbaux rédigés, il n'est pas possible, actuellement, d'évaluer dans quelle mesure le faible risque subjectif d'être sanctionné reflète le risque objectif en la matière. Comme recommandé lors des Etats Généraux de 2007, il faudrait d'abord disposer de données complètes concernant le suivi administratif et judiciaire des infractions de roulage verbalisées.

Outre les attitudes des conducteurs à l'égard de la politique de sécurité routière, nous avons également étudié, dans notre mesure d'attitudes, un certain nombre d'attitudes spécifiques à l'égard de la conduite sous influence, d'une vitesse excessive et inadaptée et du port de la ceinture de sécurité. En ce qui concerne la conduite sous influence, la constatation la plus importante est le faible risque de se faire prendre, déjà suffisamment souligné. Tant la conduite avouée sous influence que les mesures de comportement révèlent toutefois que la conduite sous influence est encore assez généralisée. Ainsi, nos données avouées indiquent que 12 % des conducteurs ont admis avoir conduit sous influence au cours du mois écoulé. Etant donné que ce chiffre, du fait de la tendance à répondre

de manière socialement souhaitable, ne représente qu'une sous-estimation de l'incidence réelle de la conduite sous influence, ces données soulignent la nécessité d'une politique de prévention intensifiée en la matière. Etant donné que, tout comme en 2003, 13 % des conducteurs continuent à indiquer l'ancien taux d'alcool comme la bonne réponse, ce point devrait également être abordé lors des campagnes menées.

Malgré le fait qu'une partie des conducteurs ait des problèmes avec l'acceptabilité sociale des limitations de vitesse, il ressort de notre analyse de leurs attitudes à l'égard de la vitesse que les conducteurs sont généralement convaincus du risque lié à une conduite rapide. En effet, 77 % d'entre eux pensent que conduire vite consiste à mettre en jeu sa propre vie et celles des autres, ce qui correspond pratiquement aux objectifs fixés en la matière. Conduire vite est aussi socialement inacceptable pour 63 % des conducteurs. Bien que la majorité des conducteurs ait déjà l'attitude qui convient, ce pourcentage doit encore augmenter de 17 % d'ici 2008 si l'on veut atteindre l'objectif fixé. Des campagnes de sensibilisation spécifiques supplémentaires semblent donc indiquées.

Le port avoué de la ceinture de sécurité à l'arrière de la voiture et la protection avouée des enfants en dessous de 12 ans sont des résultats importants étant donné que sur ce plan (contrairement à ce qui se passe pour les conducteurs eux-mêmes et les passagers avant), aucune mesure de comportement n'avait été réalisée jusqu'ici. Le port de la ceinture à l'arrière est, en effet, encore plus difficilement observable que le port de la ceinture à l'avant. Une comparaison des données avouées avec les données objectivement observées à l'avant nous permet de conclure que le pourcentage de personnes interrogées qui a avoué toujours porter la ceinture de sécurité semble correspondre systématiquement au pourcentage observé du port de la ceinture (les autres possibilités de réponses à choix multiple étaient jamais, rarement ou souvent). Sur la base de ce parallèle entre les données observées et avouées, nous pouvons spéculer que le port de la ceinture observé à l'arrière de la voiture oscillera autour des 40 % et la protection des enfants à l'arrière de la voiture autour des 90 %. C'est surtout sur le plan du port de la ceinture à l'arrière de la voiture que des efforts supplémentaires s'imposent donc d'urgence. De même, le groupe de 10 % qui affirme ne pas toujours protéger les enfants à l'arrière de la voiture incite à de nouvelles actions.

Les principales leçons à tirer de cette mesure d'attitudes sont sans conteste le fait que de très importants efforts restent à faire pour atteindre les objectifs des Etats Généraux de 2002 concernant le risque subjectif de se faire prendre et le risque subjectif d'être sanctionné pour des infractions au code de la route. A cet effet, tant les efforts en matière de répression que les campagnes de sensibilisation pour communiquer ces efforts au grand public doivent être intensifiés. Les attitudes générales de la majorité des conducteurs montrent, heureusement, qu'une large adhésion sociale semble exister sur ce plan. Une analyse plus détaillée de la relation entre l'âge, le sexe, l'expérience de la conduite, la fréquence de la conduite, l'historique des amendes et les attitudes visées ainsi que les comportements (avoués) peut s'avérer utile pour guider ces efforts. Dans la deuxième partie de ce rapport, nous aborderons donc ces points de manière détaillée.

5. ANNEXES

5.1. Méthodologie

5.1.1. Echantillonnage

Le groupe cible de la mesure d'attitudes était constitué de conducteurs habitant en Belgique qui, au cours des 6 derniers mois, avaient parcouru au moins 1.500 km au volant d'un véhicule à moteur. Pour étudier les attitudes de ce groupe cible en matière de sécurité routière, il a été décidé de soumettre un échantillon aléatoire représentatif de 1000 personnes à une interview face-to-face. Pour pouvoir effectuer des comparaisons statistiquement pertinentes entre des sous-groupes au sein de chacune des trois régions (Flandre, Wallonie et Bruxelles), il a été décidé de ne pas sélectionner ces 1000 personnes proportionnellement au taux de population de ces régions. En effet, dans ce cas, le nombre de personnes interviewées en Région bruxelloise aurait été trop restreint pour pouvoir opérer des comparaisons significatives sur un plan statistique entre certains sous-groupes de cette Région (par exemple, les hommes vis-à-vis des femmes, les personnes âgées vis-à-vis des jeunes, etc.). C'est pourquoi, on a opté pour une répartition disproportionnée 400-400-200 du nombre total de personnes interrogées entre respectivement la Flandre, la Wallonie et Bruxelles.

Pour arriver à un échantillon de 1000 personnes interrogées, on a utilisé un échantillon cluster à deux degrés stratifié (disproportionné) (cf. p.ex. Thompson (2002) pour un aperçu des procédures d'échantillonnage). Cet échantillon provient d'un fichier géré par le bureau d'étude incluant toutes les personnes habitant en Belgique, classées selon la commune, le sexe et l'âge. Pour faciliter le travail de terrain, on a d'abord sélectionné 50 communes au sein desquelles il s'agissait à chaque fois d'interviewer 20 personnes. Conformément à la stratification 400-400-200 (disproportionnée) entre respectivement la Flandre, la Wallonie et Bruxelles 20 communes ont été sélectionnées, de manière purement aléatoire, en Flandre, 20 communes en Wallonie et 10 communes à Bruxelles. Ces 50 communes ont été sélectionnées proportionnellement à leur population. La seule restriction appliquée en plus de cette procédure est que le tirage au sort a été répété jusqu'à ce que toutes les provinces soient représentées dans l'échantillon.

Au cours de la deuxième phase, 20 personnes ont été tirées au sort de manière aléatoire dans chaque commune. Au cas où une commune avait été sélectionnée plusieurs fois au cours de la première phase, il a été procédé à plusieurs tirages au sort de 20 personnes originaires de cette commune. Les personnes sondées ont été sélectionnées de manière à ce que, pour chaque combinaison du sexe des personnes sondées (homme/femme) avec 5 catégories d'âge (cf illustration ci-après), deux personnes soient tirées au sort. La répartition de l'échantillon en 5 catégories d'âge a eu lieu en conformité avec la mesure d'attitudes de 2003, pour laquelle on avait utilisé les mêmes groupes d'âge (cf. Silverans et al., 2005, p. 20). La répartition des personnes sondées selon le sexe et l'âge par commune est illustrée par le Tableau 43 ci-après.

Tableau 43. Répartition des personnes interrogées dans chaque commune selon le sexe et l'âge

	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Total
Hommes	2	2	2	2	2	10
Femmes	2	2	2	2	2	10
Total	4	4	4	4	4	20

Après la deuxième phase, nous obtenons la répartition théorique de personnes interrogées selon la région, le sexe et l'âge, comme l'illustre le Tableau 44.

Tableau 44. Répartition théorique de l'échantillon selon le sexe, l'âge et la région

	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	
Flandre	40	40	40	40	40	200	40	40	40	40	40	200	400
Wallonie	40	40	40	40	40	200	40	40	40	40	40	200	400
Bruxelles	20	20	20	20	20	100	20	20	20	20	20	100	200
Total	100	100	100	100	100	500	100	100	100	100	100	500	1000

Pour contrer l'absence de réponse, 7 adresses de remplacement concernant des personnes du même sexe et de la même catégorie d'âge ont été tirées au sort pour chaque interview. A Bruxelles, 11 adresses de remplacement ont été prévues pour chaque personne interrogée. Pour les plus de 63 ans, on a également prévu 12 adresses de remplacement par interview à réaliser.

5.1.2. Travail de terrain

Le travail de terrain a été exécuté de février à juin 2006. Les 20 interviews dans chaque commune ont été enregistrées par le même interviewer qui, pour ce faire, a reçu le nombre nécessaire d'adresses de réserve par interview. Sa mission consistait à enregistrer une interview par ensemble d'adresses de réserve. Il était tenu de retourner chaque fois aux 8 ou 12 mêmes adresses jusqu'à ce qu'il puisse procéder à l'enregistrement effectif de l'interview.

Avant que l'interviewer ne puisse commencer l'interview proprement dite, il devait vérifier si la personne sélectionnée se situait dans le quota de l'étude. Les personnes sondées qui n'étaient pas en possession d'un permis de conduire ou n'avaient pas parcouru 1.500 km au volant d'une voiture au cours des 6 derniers mois ne pouvaient pas participer. Les personnes qui ont participé à l'interview ont reçu, comme récompense, un billet à gratter de la loterie nationale d'une valeur de 2,5 €. La durée moyenne d'une interview se situait entre 20 et 25 minutes.

5.1.3. Absence de réponse

Pour interroger l'échantillon final de 1000 personnes sondées, on a utilisé, comme précisé ci-avant, un fichier de données comportant $(800 \times 7) + (200 \times 11) = 7800$ adresses. Etant donné que les interviewers portaient chaque fois à la recherche de personnes sondées dans le cadre du même ensemble de 7 adresses (pour la Flandre et la Wallonie) ou de 11 adresses (pour Bruxelles) et que le

reste des adresses n'était plus utilisé dès qu'une personne de cet ensemble était prête à participer à l'enquête, 4204 adresses seulement sur les 7800 ont effectivement été utilisées. Comme pour chaque enquête, un certain nombre d'adresses se sont également révélées inutilisables parce que les personnes sondées avaient déménagé ou étaient décédées, ou en raison d'erreurs administratives. Ceci s'est avéré le cas pour 580 adresses, de sorte que pour sélectionner les 972 personnes effectivement interrogées¹⁵, on a tenté de contacter $4204 - 580 = 3624$ adresses. L'estimation la plus pessimiste de non réponse est que seulement 26,82 % du fichier d'adresses initialement sélectionné a été interviewé, ce qui correspond à un taux de non-réponse de 73,18 %.

Dans le Tableau 45 ci-après, cette non-réponse est subdivisée à son tour en différentes causes. En effet, on peut aussi interpréter la non-réponse en fonction du nombre de personnes sondées que l'on a pu effectivement contacter, du nombre de personnes sondées qui étaient finalement en état d'accorder une interview, de celles qui, au sein de ce dernier groupe, répondaient également aux critères de sélection, etc. Le Tableau 45 résume les pourcentages respectifs pour ces différents modes de calcul.

¹⁵ Après contrôle du travail de terrain par le bureau d'étude, toutes les enquêtes de 2 interviewers ont été éliminées de l'ensemble de données en raison de doutes concernant la qualité du travail de terrain fourni.

Tableau 45. Absence de réponse subdivisée selon les raisons de la dite absence

Adresse non utilisée ou inutilisable	580	13,80%
Absence de contact	1251	29,76%
Contact mais enquête impossible (langue, état mental)	102	2,43%
Contact mais ne répond pas aux critères de sélection	798	18,98%
Contact mais refus	501	11,92%
Interview enregistrée	972	23,12%
	4204	100,00%
Absence de contact	1251	34,52%
Contact mais enquête impossible (langue, état mental)	102	2,81%
Contact mais ne répond pas aux critères de sélection	798	22,02%
Contact mais refus	501	13,82%
Interview enregistrée	972	26,82%
	3624	100,00%
Contact mais enquête impossible (langue, état mental)	102	4,30%
Contact mais ne répond pas aux critères de sélection	798	33,63%
Contact mais refus	501	21,11%
Interview enregistrée	972	40,96%
	2373	100,00%
Contact mais ne répond pas aux critères de sélection	798	35,14%
Contact mais refus	501	22,06%
Interview enregistrée	972	42,80%
	2271	100,00%
Contact mais refus	501	34,01%
Interview enregistrée	972	65,99%
	1473	100,00%

La procédure pour contacter les personnes sondées reposait, en grande partie, sur la présence aléatoire de ces personnes à leur domicile. Une lettre d'avertissement avec l'objectif et le contenu de l'enquête avait certes été préalablement envoyée, les interviewers se sont rendus ensuite sans autre rendez-vous à l'adresse des personnes sondées potentielles. Une grande partie de l'absence totale de réponse est donc due au fait que la personne sondée n'était pas chez elle aux moments où les interviewers s'y sont présentés. Le Tableau 45 montre dès lors que si nous limitons l'analyse de l'absence de réponse aux personnes avec lesquelles les interviewers avaient eu un contact effectif (2373 au total), ce pourcentage retombe déjà à $100 - 40,96 = 59,04$ %. Sur ces 59,04 %, 4,3 % n'étaient pas en mesure de participer à l'interview en raison de problème de langue ou d'autres empêchements physiques ou mentaux.

Si nous excluons ce dernier groupe de l'analyse, nous voyons que sur ces 2271 personnes sondées potentielles finales, 22,06 % ont refusé de participer, que 42,8 % ont participé et que non moins de 35,14 % ne répondaient pas aux critères de sélection. Les trois critères de sélection étaient les suivants :

- être en possession d'un permis de conduire B.
- avoir conduit une voiture individuelle ou une camionnette au cours des 6 mois écoulés.
- avoir parcouru, comme conducteur, au moins 1.500 km au cours des 6 mois écoulés.

Une analyse plus détaillée des 798 personnes interrogées potentielles qui ne répondaient pas aux critères de sélection n'a pas été possible étant donné que les données fournies en la matière par le bureau d'étude étaient incomplètes. D'après les données des 798 personnes sondées qui, selon le bureau d'étude, ne répondaient pas aux critères de sélection, 106 étaient effectivement en possession d'un permis de conduire (13,3 %) tandis que 319 (40 %) ne l'étaient pas, mais le groupe le plus important, à savoir 373 personnes interrogées potentielles (46,7 %) n'a pas répondu à la question sur le sujet. Sur les 106 titulaires d'un permis de conduire qui ne répondaient pas aux autres critères de sélection, la grande majorité n'avait pas conduit de voiture au cours des 6 mois écoulés (77 personnes interrogées, 72,6 %), tandis qu'une minorité de 29 personnes avait parcouru moins de 1500 km au cours de cette période (27,4 %). Étant donné que ces pourcentages reposent toutefois sur des données très incomplètes concernant le respect ou non des critères de sélection, aucune conclusion ne peut être formulée en la matière.

Une comparaison directe du nombre de personnes sondées potentielles ayant refusé de participer à l'enquête avec le nombre d'interviews effectivement réalisées est toutefois possible. Le dernier sous-tableau du Tableau 45 montre en effet que, parmi les personnes interrogées effectivement contactées qui répondaient aux critères de sélection, 66 % ont été interviewées tandis que 34 % (501 personnes sondées) ont refusé de participer. Étant donné que la mesure la plus courante du taux de réponse des sondages par interview est le nombre d'interviews effectives, divisé par la somme des refus et des interviews effectives (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), nous pouvons donc conclure que nous avons obtenu un taux de réponse de 66 %. Ce taux de réponse se situe au niveau du degré de réponse de, par exemple, le Moniteur de Sécurité de la Police Fédérale, où le degré de réponse entre 1998 et 2006 variait entre 60 % et 75 %. En 2006, on a obtenu, à l'aide d'interviews par téléphone, un taux de réponse de 68 %, ce qui est évalué par les auteurs comme un score élevé.

5.1.4. Échantillon et analyse

Après un contrôle de l'échantillon, 28 enquêtes ont été retirées de l'ensemble de données de sorte que la répartition effective des personnes interrogées selon la région, le sexe et l'âge présentait l'aspect final indiqué dans le Tableau 46 ci-après.

Tableau 46. Répartition des personnes interrogées selon la région, le sexe et l'âge

	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	
Flandre	42	39	40	39	49	208	40	41	38	41	34	194	402
Wallonie	42	39	45	36	39	201	38	37	36	33	36	180	381
Bruxelles	21	20	20	21	21	103	17	18	21	15	15	86	189
Total	105	98	105	96	108	512	95	96	95	89	85	460	972

Une subdivision correspondante du fichier des permis de conduire utilisé lors de la mesure d'attitudes de 2003¹⁶ a donné la distribution reproduite dans le Tableau 47.

Tableau 47. Division du fichier des permis de conduire selon la région, le sexe et l'âge

	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	
Flandre	311 864	355 319	489 341	460 311	397 401	2 014 236	273 710	327 540	460 045	421 711	372 591	1 855 597	3 869 833
Wallonie	134 519	165 480	213 606	209 709	173 452	896 766	104 085	139 420	185 091	174 103	158 410	761 109	1 657 875
Bruxelles	36 695	58 939	79 779	80 323	88 789	344 525	22 593	41 639	61 081	63 169	70 717	259 199	603 724
Total	483 078	579 738	782 726	750 343	659 642	3 255 527	400 388	508 599	706 217	658 983	601 718	2 875 905	6 131 432

La comparaison des tableaux ci-après dans lesquels le nombre théorique de personnes interrogées et une approche de la population sont respectivement exprimés en tant que proportion du total montre de manière évidente que l'échantillon théorique et la population diffèrent sur plusieurs plans. Une subdivision plus détaillée de ces différences révèle toutefois que la disproportion constatée était due en grande partie à la disproportion visée pour ce qui concerne les régions (voir Tableau 48). Le but de la disproportion concernant la variable région était d'interroger un nombre suffisant de personnes dans la Région de Bruxelles pour pouvoir établir une comparaison statistiquement pertinente entre groupes de personnes sondées au sein de cette région relativement réduite.

¹⁶ Le fichier de permis de conduire a été mis à la disposition de l'IBSR pour cette étude par le Service Public Fédéral Mobilité.

Tableau 48. Comparaison des proportions dans l'échantillon théorique et empirique et dans la population en fonction de la région, de l'âge et du sexe

Théorique	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	
Flandre	4%	4%	4%	4%	4%	20%	4%	4%	4%	4%	4%	20%	40%
Wallonie	4%	4%	4%	4%	4%	20%	4%	4%	4%	4%	4%	20%	40%
Bruxelles	2%	2%	2%	2%	2%	10%	2%	2%	2%	2%	2%	10%	20%
Total	10%	10%	10%	10%	10%	50%	10%	10%	10%	10%	10%	50%	100%

Empirique	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	
Flandre	4.32%	4.01%	4.12%	4.01%	5.04%	21.40%	4.12%	4.22%	3.91%	4.22%	3.50%	19.96%	41.36%
Wallonie	4.32%	4.01%	4.63%	3.70%	4.01%	20.68%	3.91%	3.81%	3.70%	3.40%	3.70%	18.52%	39.20%
Bruxelles	2.16%	2.06%	2.06%	2.16%	2.16%	10.60%	1.75%	1.85%	2.16%	1.54%	1.54%	8.85%	19.44%
Total	10.80%	10.08%	10.80%	9.88%	11.11%	52.67%	9.77%	9.88%	9.77%	9.16%	8.74%	47.33%	100.00%

Population	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	
Flandre	5.09%	5.80%	7.98%	7.51%	6.48%	32.85%	4.46%	5.34%	7.50%	6.88%	6.08%	30.26%	63.11%
Wallonie	2.19%	2.70%	3.48%	3.42%	2.83%	14.63%	1.70%	2.27%	3.02%	2.84%	2.58%	12.41%	27.04%
Bruxelles	0.60%	0.96%	1.30%	1.31%	1.45%	5.62%	0.37%	0.68%	1.00%	1.03%	1.15%	4.23%	9.85%
Total	7.88%	9.46%	12.77%	12.24%	10.76%	53.10%	6.53%	8.29%	11.52%	10.75%	9.81%	46.90%	100.00%

En réalité, le rapport entre les régions est donc approximativement de 63-27-10 pour la Flandre, la Wallonie et Bruxelles, respectivement, ce qui bien entendu est fortement disproportionné à l'égard du rapport 40-40-20 correspondant au sein de l'échantillon. En ce qui concerne la répartition selon le sexe, nous constatons, de manière globale, qu'avec un rapport de 53-47 entre hommes et femmes au sein de la population, celle-ci reflète assez bien les rapports à l'intérieur de l'échantillon. Le rapport entre les deux sexes dépend pour la majeure partie de la région : 52/48 pour la Flandre, 54/46 pour la Wallonie et 57/43 pour Bruxelles. Seul Bruxelles s'en écarte donc légèrement.

Dans le Tableau 49 ci-après, nous avons exprimé le nombre d'éléments dans l'échantillon et dans la population proportionnellement aux sous-totaux pertinents.

Tableau 49. Proportion des éléments par catégorie d'âge selon le sexe et l'âge dans l'échantillon théorique et empirique et dans la population

Théorique	Hommes						Femmes					
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total
Flandre	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Wallonie	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Bruxelles	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Total	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%

Empirique	Hommes						Femmes					
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total
Flandre	20.19%	18.75%	19.23%	18.75%	23.56%	100.00%	20.62%	21.13%	19.59%	21.13%	17.53%	100.00%
Wallonie	20.90%	19.40%	22.39%	17.91%	19.40%	100.00%	21.11%	20.56%	20.00%	18.33%	20.00%	100.00%
Bruxelles	20.39%	19.42%	19.42%	20.39%	20.39%	100.00%	19.77%	20.93%	24.42%	17.44%	17.44%	100.00%
Total	20.51%	19.14%	20.51%	18.75%	21.09%	100.00%	20.65%	20.87%	20.65%	19.35%	18.48%	100.00%

Population	Hommes						Femmes					
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total
Flandre	15.48%	17.4%	24.29%	22.85%	19.73%	100.00%	14.75%	17.65%	24.79%	22.73%	20.08%	100.00%
Wallonie	15.00%	18.45%	23.82%	23.39%	19.34%	100.00%	13.68%	18.32%	24.32%	22.87%	20.81%	100.00%
Bruxelles	10.65%	17.11%	23.16%	23.31%	25.77%	100.00%	8.72%	16.06%	23.57%	24.37%	27.28%	100.00%
Total	14.84%	17.81%	24.04%	23.05%	20.26%	100.00%	13.92%	17.68%	24.56%	22.91%	20.92%	100.00%

Sur la base de cette dernière comparaison, on remarque que l'approche de la répartition 20-20-20 entre les différents groupes d'âge est globalement assez bonne, même si le groupe des 18-29 ans semble relativement surreprésenté dans l'échantillon au préjudice du groupe des 39-49 ans qui est relativement sous-représenté.

Les décalages entre la population (sur la base du fichier de permis de conduire) et l'échantillon de personnes effectivement interrogées ont été corrigés lors de l'analyse des données en pondérant les réponses de manière inversement proportionnelle avec le risque de sélection de personnes sondées dans une cellule déterminée de la subdivision de la population et de l'échantillon en fonction de la région, du groupe d'âge et du sexe. Ceci peut être parfaitement illustré par un exemple. Dans le groupe d'hommes flamands de 18 à 29 ans, 42 personnes, par exemple, ont été interrogées. Etant donné que ce groupe est constitué d'un total de 311864 titulaires d'un permis de conduire, les réponses de ce groupe ont donc été pondérées par un coefficient de $1/(42 / 311864) = 7425.3$. Dans le groupe d'hommes bruxellois de 18 à 29 ans, on a, par exemple, sélectionné 21 personnes pour une population de 36695, ce qui fait que ces réponses ont été pondérées par un facteur de $1/(21 / 36695) = 1747.4$. En raison de la grande part disproportionnée de personnes sondées à Bruxelles (nécessaire pour pouvoir opérer des comparaisons au sein de la région bruxelloise) leurs réponses sont, en d'autres termes, pondérées par un facteur 4 fois plus petit dans le résultat final.

En outre, nous avons également intégré dans l'analyse le *sampling design* en tenant compte de la stratification de l'échantillon et du fait que celui-ci a été constitué sur la base d'une sélection de *primary sampling units* (les communes sélectionnées proportionnellement à leur importance) dont les éléments ont été tirés de manière purement aléatoire (étant entendu que des tirages ont été opérés séparément par catégorie d'âge et de sexe). Les analyses ont été effectuées avec le programme Stata 7.0.

5.2. Liste des tableaux

Tableau 1: Liste des abréviations	4
Tableau 2: Pourcentage de personnes interrogées se disant inquiètes ou très inquiètes à cause de différents problèmes sociaux:	8
Tableau 3: Pourcentage de personnes interrogées qui pensent qu'un certain facteur est souvent, très souvent ou toujours la cause d'un accident de la route	10
Tableau 4: Pourcentage de personnes interrogées qui sont d'accord ou tout à fait d'accord avec le fait que la mesure les aide à conduire plus prudemment	12
Tableau 5: Support social pour la sévérité des lois	14
Tableau 6: Perception de la difficulté à respecter les règles	15
Tableau 7: Perception de la clarté des règles	16
Tableau 8: Support social pour le respect du code de la route.....	18
Tableau 9: Evaluation de la sévérité des sanctions	19
Tableau 10: Question à choix multiple sur la campagne BOB.....	20
Tableau 11: Perception de la campagne BOB	20
Tableau 12: Evaluation de la campagne BOB.....	21
Tableau 13: Perception de la campagne tatouceinture	22
Tableau 14: Evaluation de la campagne tatouceinture	22
Tableau 15: Evaluation de l'initiative "je suis pour" par les personnes interrogées qui la connaissent (n=232)	23
Tableau 16: Pourcentage de personnes interrogées indiquant que les changements mentionnés font partie du code de la route modifié (seules les personnes interrogées qui sont au courant du changement, n=590):	24
Tableau 17: Risque subjectif de contrôle de la conduite sous l'influence de l'alcool.....	27
Tableau 18: Risque subjectif de procès-verbal en cas de contrôle alcool positif	27
Tableau 19: Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous l'influence de l'alcool.....	28
Tableau 20: Risque subjectif de contrôle de la conduite sous l'influence de drogues illicites	29
Tableau 21: Risque subjectif de procès-verbal en cas de contrôle positif pour conduite sous l'influence de drogues illicites	30
Tableau 22: Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues illicites.....	30
Tableau 23: Risque subjectif de contrôle du port de la ceinture de sécurité	31
Tableau 24: Risque subjectif de procès-verbal en cas de contrôle positif pour non-port de la ceinture	31
Tableau 25: Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour non-port de la ceinture	32
Tableau 26: Risque subjectif de contrôle du respect des limitations de vitesse	33
Tableau 27: Risque subjectif de procès-verbal après un contrôle positif pour infraction aux limitations de vitesse.....	33
Tableau 28: Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour infraction aux limitations de vitesse.....	34
Tableau 29: Connaissance du taux d'alcool légal autorisé dans le sang	37

Tableau 30. Comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de l'alcool durant le dernier mois	38
Tableau 31. Risque objectif avoué de se faire prendre: nombre d'alcootests durant les 12 derniers mois	40
Tableau 32. Comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites durant le dernier mois	41
Tableau 33. Objectifs des Etats Généraux 2002 concernant les attitudes en matière de vitesse....	42
Tableau 34. Attitude vis-à-vis du fait de conduire vite pour gagner du temps	42
Tableau 35. Attitude vis-à-vis du fait que conduire vite est socialement inacceptable	43
Tableau 36. Attitude vis-à-vis du fait qu'en conduisant vite, on risque sa vie et celle des autres	43
Tableau 37. Attitudes en matière de vitesse comparé aux objectifs des Etats Généraux 2002.....	43
Tableau 38. Comportement avoué en matière de respect des limitations de vitesse	44
Tableau 39. Comportement avoué en matière de port de la ceinture en 2003 et 2006.....	46
Tableau 40. Protection des enfants en dessous de 12 ans par un siège enfant et/ou par une ceinture en 2003.....	48
Tableau 41. Nombre avoué de contrôles de police durant les 12 derniers mois	50
Tableau 42. Amendes avouées pour infractions au code de la route durant les 12 derniers mois ..	50
Tableau 43. Répartition des personnes interrogées dans chaque commune selon le sexe et l'âge	56
Tableau 44. Répartition théorique de l'échantillon selon le sexe, l'âge et la région	56
Tableau 45. Absence de réponse subdivisée selon les raisons de la dite absence.....	58
Tableau 46. Répartition des personnes interrogées selon la région, le sexe et l'âge	59
Tableau 47. Division du fichier des permis de conduire selon la région, le sexe et l'âge	60
Tableau 48. Comparaison des proportions dans l'échantillon théorique et empirique et dans la population en fonction de la région, de l'âge et du sexe.....	61
Tableau 49. Proportion des éléments par catégorie d'âge selon le sexe et l'âge dans l'échantillon théorique et empirique et dans la population.....	62

5.3. Liste des figures

Figure 1. Inquiétude par rapport aux accidents de la route en comparaison avec d'autres problèmes sociaux actuels.....	8
Figure 2. Perception des causes d'un accident de la route.....	11
Figure 3. Evaluation subjective des mesures de sécurité routière (pourcentage d'accord).....	13
Figure 4. Support social pour la sévérité des règles.....	14
Figure 5. Perception de la difficulté à respecter les règles.....	15
Figure 6. Perception de la clarté des règles.....	16
Figure 7. Support social pour le respect du code de la route.....	18
Figure 8. Evaluation de la sévérité des sanctions.....	19
Figure 9. Perception du changement du code de la route par les personnes interrogées (n=590) disant être au courant de ce changement.....	25
Figure 10. Risque subjectif de se faire prendre, risque subjectif d'être verbalisé après une infraction et risque subjectif d'être sanctionné après la rédaction d'un procès-verbal.....	35
Figure 11. Evolution des risques subjectifs de 2003 à 2006.....	36
Figure 12. Questionnement sur le taux d'alcool légal autorisé dans le sang.....	37
Figure 13. Evolution de la connaissance du taux d'alcool légal autorisé de 2003 à 2006.....	38
Figure 14. Comportement avoué en matière de respect des limitations de vitesse.....	45
Figure 15. Evolution du comportement avoué (et observé) en matière de port de la ceinture de 2003/2004 à 2006.....	47
Figure 16. Evolution de la protection des enfants de 2003 à 2006.....	48

5.4. Questionnaire

QUESTIONNAIRE MESURE D'ATTITUDES 2006

BIVV DEF 14/02/2006

INTRODUCTION

Nous nous adressons à vous à la demande de l'**Institut Belge pour la Sécurité Routière** dans le cadre d'une recherche proposée par les Etats Généraux de la Sécurité Routière. L'objectif de cette étude est d'interroger, tous les trois ans, des conducteurs belges de voiture et de camionnette sur divers aspects de la sécurité routière afin de mieux tenir compte des opinions des conducteurs en déterminant la politique en matière de sécurité routière.

Notre objectif n'est nullement 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. **Si vous acceptez de participer à l'enquête, nous vous offrirons néanmoins un billet de grattage de 2.5€ pour vous remercier de votre collaboration.** Le temps nécessaire pour répondre aux questions est d'environ 20 à 25 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 Signifiant et les chercheurs de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Etes-vous d'accord de participer ? _____

PRE- RECRUTEMENT

R1. Avez-vous participé à une enquête au cours des 4 mois précédents?

1: oui → STOP

2: non

3: ne sait pas

Si question R1 = 2 ou 3

R2. Avez-vous participé à une enquête relative à la sécurité routière au cours des 12 mois précédents?

1: oui → STOP

2: non

3: ne sait pas

IDENTIFICATION

Numéro de l'enquêteur: ____/____/____/____

Nom de l'enquêteur: _____

Numéro unique du répondant

____/____-____/____-____/____-____/____ (9 chiffres)

QUESTIONS DE RECRUTEMENT

Enquêteur: Les questions suivantes sont posées sur le seuil de la porte afin de recruter les répondants adéquats. Indiquez ici les résultats à ces questions :

Question 1:

Avez-vous un permis de conduire B? (les personnes dont le permis est retiré temporairement peuvent néanmoins participer à l'enquête)

Oui	1
Non	2
Ne sait pas (ne pas lire)	7

=> STOP

=> STOP

Question 2:

Avez-vous conduit une voiture ou une camionnette au cours des 6 derniers mois ?

Oui	1
Non	2
Ne sait pas (ne pas lire)	7

=> STOP

=> STOP

Question 3:

Combien de kilomètres avez-vous parcourus, comme conducteur, au cours des 6 derniers mois (arrondi aux centaines) ?

Enq. Calculez, éventuellement avec le répondant, de la manière suivante :

km par semaine + km par week-end x 4 semaines x 6 mois

_____ km (arrondi aux centaines)

Si le nombre de km < 1500 km => STOP

(ceci correspond à une moyenne de 8 km par jour)

Question 4:

Enq. Indiquez si le participant est un homme ou une femme:

Homme	1
Femme	2

Question 5:

Enq. Quelle est votre date de naissance ? (jour/mois/année) ?

99-99-9999= pas de réponse

Attention! Le questionnaire ci-dessous porte sur différentes situations dans la circulation et 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. La sécurité routière en général

Question A1:

Je vais vous soumettre une série de problèmes de société. Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes préoccupé par chacun de ces problèmes ? Vous pouvez répondre par tout à fait préoccupé, plutôt préoccupé, plutôt pas préoccupé, pas du tout préoccupé.

Enq: Montrez la carte réponse 1

(DP: Présenter les items dans un ordre de succession fixe)

	Tout à fait préoccupé	Plutôt préoccupé	Plutôt pas préoccupé	Pas du tout préoccupé	NSP
	1	2	3	4	9
1 Le développement de la criminalité	☐	☐	☐	☐	☐
2 La pollution	☐	☐	☐	☐	☐
3 Les accidents de la route	☐	☐	☐	☐	☐
4 La qualité des soins médicaux	☐	☐	☐	☐	☐
5 Les encombrements de la circulation	☐	☐	☐	☐	☐
6 Le chômage	☐	☐	☐	☐	☐

Question A2:

Les questions suivantes portent sur un certain nombre de campagnes et d'initiatives consacrées à divers aspects de la sécurité routière.

A2a: Connaissez-vous les campagnes BOB?

1 : oui

2 : non

9 : ne sait pas/pas de réponse (ne pas lire)

A2b: Quel est, d'après vous, le sujet des campagnes BOB? (faire une rotation de l'ordre des réponses possibles)

Enq: Lisez les choix de réponses, une seule réponse possible

Enq: En cas de première réponse « ne sait pas », insistez pour savoir ce qu'il pense être la réponse la plus adéquate

1 : conduite sous l'influence de l'alcool

2 : vitesse excessive et inadaptée

3 : recrutement de nouveaux agents de police

4 : protestation contre les super amendes

7: Ne sait pas (ne pas lire)

Si code 1: passez à la question suivante (A2c);

Si code 2-3-4 of 7: passez à A2e

A2c: De quel type sont les campagnes BOB?

Enq: Lisez les choix de réponses, une seule réponse possible

- 1 : campagnes de sensibilisation
- 2 : campagnes de contrôle par la police
- 3 : à la fois des campagnes de sensibilisation et des campagnes de contrôle par la police
- 7: Ne sait pas (ne pas lire)

La réponse correcte est que les campagnes BOB sont à la fois des campagnes de sensibilisation, sous forme, entre autres, de spots publicitaires et d'affiches dans les médias, et également des campagnes de contrôle dont les plus connues sont les actions de contrôle alcool de fin d'année.

A2d: Que pensez-vous des campagnes BOB en tant que campagnes de sensibilisation?

Enq: Montrez la carte réponse 2

1 : Très mauvaise	2 : Mauvaise	3 : Neutre	4 : Bonne	5 : Très bonne	7: ne sait pas (ne pas lire)	9: refuse de répondre (ne pas lire)
-------------------------	-----------------	---------------	--------------	-------------------	------------------------------------	---

A2e: Connaissez-vous la campagne tatouceinture ?

- 1 : oui
- 2 : non
- 7: ne sait pas (ne pas lire)

A2f: Quel est, d'après vous, le sujet de la campagne tatouceinture ? (faire une rotation de l'ordre des réponses possibles)

Enq: Lisez les choix de réponses, une seule réponse possible

Enq: En cas de première réponse « ne sait pas », insistez pour savoir ce qu'il pense être la réponse la plus adéquate.

- 1 : le port de la ceinture de sécurité
- 2 : la ceinture verte autour de Bruxelles
- 3 : protection des animaux qui traversent la route
- 4 : des moyens de transports non polluants
- 7: Ne sait pas (ne pas lire)

Si code 1: passez à la question suivante (A2g);

Si code 2-3-4-7: passez à A2i

La réponse correcte est que la campagne tatouceinture est une campagne concernant le port de la ceinture de sécurité

A2g: De quel type est la campagne tatouceinture?

Enq: Lisez les choix de réponses, une seule réponse possible

- 1 : une campagne de sensibilisation
- 2 : une campagne de contrôle par la police
- 3 : à la fois une campagne de sensibilisation et une campagne de contrôle par la police
- 7: Ne sait pas (ne pas lire)

La réponse correcte est que la campagne tatouceinture est à la fois une campagne de sensibilisation, sous forme, entre autres, de spots publicitaires et d'affiches dans les médias et également une campagne de contrôle où la police contrôle si l'on porte la ceinture de sécurité.

A2h: Que pensez-vous de la campagne tatouceinture en tant que campagne de sensibilisation?

Enq: Montrez carte réponse 2

1 : Très mauvaise	2 : Mauvaise	3 : Neutre	4 : Bonne	5 : Très bonne	7: ne sait pas (ne pas lire)	9: refuse de répondre (ne pas lire)
-------------------------	-----------------	---------------	--------------	-------------------	------------------------------------	---

A2i: Connaissez-vous l'initiative « je suis pour »?

- 1 : oui
2 : non
7: Ne sait pas (ne pas lire)

A2j: Si la réponse est « oui » Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de cette initiative en répondant par très mauvaise, mauvaise, neutre, bonne ou très bonne?

Enq: Montrez la carte réponse 2

1 : Très mauvaise	2 : Mauvaise	3 : Neutre	4 : Bonne	5 : Très bonne	7: ne sait pas (ne pas lire)	9: refuse de répondre (ne pas lire)
-------------------------	-----------------	---------------	--------------	-------------------	------------------------------------	---

Question A3:

A3a: Êtes-vous au courant du fait que la loi sur circulation routière sera (a été) modifiée le 31 mars 2006?

- 1 : oui
2 : non
7: Ne sait pas (ne pas lire)

Si réponse oui, passez à la question A3b;

Si réponse non ou ne sait pas, passez à la question A4

A3b: Quels sont, d'après vous, les changements qui sont d'application (plusieurs réponses possibles)?

		Oui, fait partie de la nouvelle loi sur la circulation	Non, ne fait pas partie de la nouvelle loi sur la circulation	NSP	PR
		1	2	7	9
1	augmentation des montants des amendes	☐	☐	☐	☐
2	diminution des montants des amendes	☐	☐	☐	☐
3	pas de changement des montants des amendes	☐	☐	☐	☐
4	les montants des amendes sont calculés en fonction des revenus du contrevenant	☐	☐	☐	☐
5	le montant de l'amende augmente en fonction du danger de l'infraction	☐	☐	☐	☐
6	la loi sur la circulation est devenue plus logique	☐	☐	☐	☐
7	la loi sur la circulation est devenue plus simple	☐	☐	☐	☐

A3c: Que pensez-vous de cette adaptation de la loi sur la circulation routière?

Enq: Montrez carte réponse 2

1 : Très mauvaise	2 : Mauvaise	3 : Neutre	4 : Bonne	5 : Très bonne	7: ne sait pas (ne pas lire)	9: refuse de répondre (ne pas lire)
-------------------------	-----------------	---------------	--------------	-------------------	------------------------------------	---

Question A4:

Je vais, à présent, vous soumettre un certain nombre de facteurs qui pourraient être à l'origine d'un accident de la circulation. Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous pensez que ces facteurs peuvent être la cause d'accidents de la route.

Vous pouvez répondre par jamais, rarement, parfois, souvent, très souvent ou toujours.

Enq: Montrez la carte réponse 3

FACTEURS :		Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours
PAS DE ROTATION		1	2	3	4	5	6
1	Conduire en état de fatigue	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2	Conduire sous l'influence de l'alcool	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3	Suivre de trop près le véhicule qui précède	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4	Conduire trop vite	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5	Prendre des médicaments et conduire	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6	Prendre des drogues et conduire	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7	Routes mal entretenues	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8	Téléphoner avec un GSM en main au volant	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9	Se servir d'un téléphone mains libres au volant	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10	Les encombrements de circulation	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11	De mauvaises conditions météorologiques	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12	Des freins défectueux	☐	☐	☐	☐	☐	☐
13	Des pneus lisses	☐	☐	☐	☐	☐	☐
14	Des phares défectueux	☐	☐	☐	☐	☐	☐
15	Une direction défectueuse	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7: ne sais pas (ne pas lire)	9: refuse de répondre (ne pas lire)
------------------------------------	---

Question A5:

Que pensez-vous des règles et des sanctions qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ?
Pouvez-vous également m'indiquer, pour chacune des phrases suivantes, si elle s'applique à un ou plusieurs (ou chacun) de ces 4 thèmes ou à aucun thème? (Entourez le chiffre correspondant à la réponse – plusieurs réponses possibles)

Enq: Montrez la carte réponse 4

(rotation des items)	Vitesse	Alcool	Drogue	Ceinture	Aucun	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)
Les règles devraient être plus sévères	1	2	3	4	6	7	9
Les règles sont impossibles à respecter	1	2	3	4	6	7	9
Les règles ne sont pas claires	1	2	3	4	6	7	9
Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant	1	2	3	4	6	7	9
Les sanctions sont trop sévères	1	2	3	4	6	7	9

Question A6:

Quelle est, à votre avis, la probabilité ... ?

Enq: Montrez la carte réponse 5, seulement une réponse possible par énoncé

	1 : Très petite chance	2 : Petite chance	3 : Chance moyenne	4 : Grande chance	5 : Très grande chance	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de l'alcool	1	2	3	4	5	7	9
de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif pour conduite sous l'influence de l'alcool	1	2	3	4	5	7	9
d'être effectivement sanctionné (perception immédiate, amende, retrait de permis, peine d'emprisonnement, travail d'intérêt général, etc.) en cas de procès-verbal pour conduite sous l'influence de l'alcool	1	2	3	4	5	7	9
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de drogues illicites (drogues illicites: le cannabis et ses dérivés, la cocaïne, l'ecstasy, les amphétamines, le LSD et les champignons hallucinogènes)	1	2	3	4	5	7	9
de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif pour	1	2	3	4	5	7	9

conduite sous l'influence de drogues illicites							
d'être effectivement sanctionné (perception immédiate, amende, retrait de permis, peine d'emprisonnement, travail d'intérêt général, etc.) en cas de procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues illicites	1	2	3	4	5	7	9
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité	1	2	3	4	5	7	9
de recevoir un procès-verbal pour le non-port de la ceinture	1	2	3	4	5	7	9
d'être effectivement sanctionné (perception immédiate, amende, retrait de permis, peine d'emprisonnement, travail d'intérêt général, etc.) en cas de procès-verbal pour non-port de la ceinture	1	2	3	4	5	7	9
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radar automatique)	1	2	3	4	5	7	9
de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif pour non-respect des limitations de vitesse	1	2	3	4	5	7	9
d'être effectivement sanctionné (perception immédiate, amende, retrait de permis, peine d'emprisonnement, travail d'intérêt général, etc.) en cas de procès-verbal pour non-respect des limitations de vitesse	1	2	3	4	5	7	9

B. La conduite sous l'influence de l'alcool

Question B1:

Quelle est la limite légale d'alcool dans le sang (en gramme par litre de sang) ?

A partir de cette limite, vous êtes en infraction.

(Enq: une réponse possible)

Enq: Montrez la carte réponse 6

1.5 grammes/litre sang (ou ‰) – 0.65 milligramme/litre air alvéolaire expiré	1
0.5 gramme/litre sang (ou ‰) – .022 milligramme/litre air alvéolaire expiré	2
0.8 grammes/litre sang (ou ‰) – 0.35 milligramme/litre air alvéolaire expiré	3
0.2 gramme/litre sang (ou ‰) – 0.09 milligramme/litre air alvéolaire expiré	4
1.2 grammes/litre sang (ou ‰) – 0.52 milligramme/litre air alvéolaire expiré	5
Ne sait pas (ne pas lire)	x
Refus de répondre (ne pas lire)	y

Question B2:

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de prendre le volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ?

Répondez par un chiffre de zéro à trente (inclus):

9999= Ne sais pas/Pas de réponse

Question B3:

Au cours des 12 mois écoulés, combien de fois avez-vous été soumis à un alcootest par la police ?

Répondez par un chiffre de zéro à (en principe) infini:

9999= Ne sais pas/Pas de réponse

C. Vitesse

Question C1:

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants ?

Enq: Montrez la carte réponse 7

Pour vous, conduire vite c'est... (rotation des items)	1 : Pas du tout d'accord	2 : Pas d'accord	3 : Ni d'accord, ni pas d'accord	4 : D'accord	5 : Tout à fait d'accord	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)
un moyen de gagner du temps	1	2	3	4	5	7	9
socialement inacceptable	1	2	3	4	5	7	9
risquer sa vie et celle des autres	1	2	3	4	5	7	9

Question C2:

Dans quelle mesure respectez-vous les limitations de vitesse?

Enq: Montrez la carte réponse 8, une réponse possible

Je dépasse les limitations de vitesse	
- jamais	1
- de 10 km/h maximum	2
- de 20 km/h maximum	3
- de 30 km/h maximum	4
- de plus de 30 km/h	5
Ne sait pas (ne pas lire)	7
Refuse de répondre (ne pas lire)	9

D. Le port de la ceinture

Question D1:

Indiquez, pour chacune des situations suivantes, à quelle fréquence vous portez votre ceinture en tant que **conducteur**.

(seulement une réponse possible)

Enq: Montrez la carte réponse 9

(Rotation des items mais commencer toujours par le 1 ^{er} item ci-dessous)	1 : Jamais	2 : Rarement	3 : Souvent	4 : Toujours	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)
En général	1	2	3	4	7	9
Lorsque la vitesse est limitée à 120km/h	1	2	3	4	7	9

Lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h	1	2	3	4	7	9
Lorsque la vitesse est limitée à 70 km/h	1	2	3	4	7	9
Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h	1	2	3	4	7	9
Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h	1	2	3	4	7	9
La nuit	1	2	3	4	7	9
Le jour	1	2	3	4	7	9
Pendant la semaine	1	2	3	4	7	9
Pendant le week-end	1	2	3	4	7	9

Question D2:

Indiquez, pour chacune des situations suivantes, à quelle fréquence vous portez votre ceinture en tant que **passager avant**.
(seulement une réponse possible)

Enq: Montrez la carte réponse 9

Enq: Si la personne ne s'assied jamais à l'avant, complétez par le code '0' et passez à la réponse D3 (DP)

	1 : Jamais	2 : Rarement	3 : Souvent	4 : Toujours	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)	Jamais passager à l'avant
(Rotation des items mais commencer toujours par le 1 ^{er} item ci-dessous)							
En général	1	2	3	4	7	9	0
Lorsque la vitesse est limitée à 120km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 70 km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h	1	2	3	4	7	9	
La nuit	1	2	3	4	7	9	
Le jour	1	2	3	4	7	9	
Pendant la semaine	1	2	3	4	7	9	
Pendant le week-end	1	2	3	4	7	9	

Question D3:

Indiquez, pour chacune des situations suivantes, à quelle fréquence vous portez votre ceinture à l'arrière.

Enq: seulement une réponse possible

Enq: Montrez la carte réponse 9

Si la personne ne s'assied jamais à l'arrière, complétez par le code « 0 » et passez à la question D4(DP)

	1 : Jamais	2 : Rarement	3 : Souvent	4 : Toujours	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)	Jamais passager à l'arrière
(Rotation des items mais commencer toujours par le 1 ^{er} item ci-dessous)							
En général	1	2	3	4	7	9	0
Lorsque la vitesse est limitée à 120km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h	1	2	3	4	7	9	

Lorsque la vitesse est limitée à 70 km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h	1	2	3	4	7	9	
Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h	1	2	3	4	7	9	
La nuit	1	2	3	4	7	9	
Le jour	1	2	3	4	7	9	
Pendant la semaine	1	2	3	4	7	9	
Pendant le week-end	1	2	3	4	7	9	

Question D4:

Vous arrive-t-il de transporter des enfants de moins de 12 ans ?

1 : Oui

2 : Non

Si la réponse à la question D4 est « oui », posez alors la question D5, sinon vous posez immédiatement la question E1.

Question D5:

A quelle fréquence attachez-vous les enfants de moins de 12 ans que vous transportez (ceinture et/ou siège pour enfant) ?

Enq: seulement une réponse possible

Enq: montrez la carte réponse 9

	1 : Jamais	2 : Rarement	3 : Souvent	4 : Toujours	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)
(Rotation des items mais commencer toujours par le 1 ^{er} item ci-dessous)						
En général	1	2	3	4	7	9
Sur de longs trajets	1	2	3	4	7	9
Sur de petits trajets	1	2	3	4	7	9
Pendant la semaine	1	2	3	4	7	9
Pendant le week-end	1	2	3	4	7	9

E. La conduite sous l'influence de drogues illicites

Question E1:

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de conduire sous l'influence de drogues illicites ?
(drogues illicites: le cannabis et ses dérivés, l'opium et ses dérivés, la cocaïne, l'ecstasy, les amphétamines, le LSD et les champignons hallucinogènes)

Répondez par un chiffre de zéro à trente (inclus):

9999= Ne sais pas/Pas de réponse

F. Accidents de la route et contrôles**Question F1:**

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous ... (1 réponse par ligne)	NOMBRE DE FOIS	Ne sait pas (Ne pas lire)	Refuse de répondre (Ne pas lire)
a) eu un accident avec seulement des dégâts matériels		7	9
b) eu un accident avec blessé(s) et/ou victime(s) ?		7	9
c) été contrôlé par la police ?		7	9
d) dû payer une amende pour délit routier ?		7	9
e) été condamné par le tribunal pour délit routier ?		7	9

DP: Voor items a) en b) => geen vraag F2

Voor items c), d) en e) => enkel vraag F2 indien het antwoord op het items verschilt van "0", "weet niet" of "weigert", anders door naar vraag F3

Question F2:

Pour quelles raisons ...? Etait-ce pour le non-respect des limitations de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool, sous l'influence de drogues, ou le non-port de la ceinture ou aucun de ceux-ci ?

(plusieurs réponses possibles)

Eng: montrez la carte réponse 10

Pour quelles raisons avez-vous... ?	non-respect des limitations de vitesse	Conduite sous l'influence de l'alcool	Conduite sous l'influence de drogues	non-port de la ceinture	Aucun de ceux-ci	Ne sait pas (ne pas lire)	Refuse de répondre (ne pas lire)
été contrôlé par la police ?	1	2	3	4	9	7	9
dû payer une amende pour délit routier ?	1	2	3	4	9	7	9
été condamné par le tribunal pour délit routier ?	1	2	3	4	9	7	9

Question F3:

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident à rouler de manière plus sûre? (Dans un ordre aléatoire, rotation) <u>Eng:</u> montrez la carte réponse 7	1: Pas du tout d'accord	2: Pas d'accord	3: Ni d'accord, ni pas d'accord	4: D'accord	5: Tout à fait d'accord	Ne sais pas /Pas de réponse (ne pas lire)

amendes plus sévères	1	2	3	4	5	7
messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture	1	2	3	4	5	7
images de crash-tests	1	2	3	4	5	7
plus de contrôles par la police	1	2	3	4	5	7
moins d'attention consacrée à la puissance des voitures dans les publicités	1	2	3	4	5	7
des campagnes de sensibilisation via des affiches ; à la TV et à la radio	1	2	3	4	5	7
les radars automatiques	1	2	3	4	5	7
une infrastructure plus sûre (dispositifs surélevés, ronds points)	1	2	3	4	5	7

G. RENSEIGNEMENTS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

Question G1:

A quel âge environ avez-vous obtenu votre permis de conduire?
 Enq : insistez pour obtenir une réponse, 777 si ne sait pas, 999 si refus/pas de réponse
 / ___ / ___ / an

Question G2:

Qui est le propriétaire de la voiture que vous conduisez habituellement ? (Entourez le chiffre correspondant à la réponse – une seule réponse possible)	
Vous-même	1
Un autre membre de votre famille	2
Votre employeur	3
Un ami	4
Une société de location ou de leasing	5
Aucune des possibilités précitées	9
Ne sait pas (ne pas lire)	77
Refuse de répondre (ne pas lire)	99

.....

Pour des raisons de contrôle nous aimerions disposer de vos coordonnées personnelles.

Celles-ci seront uniquement utilisées afin de contrôler nos collaborateurs et seront effacées de la banque de données dès la fin du traitement de ces dernières.

Nom et prénom du répondant:

Rue + numéro :

Code postal + localité :

Numéro téléphone fixe

Numéro GSM :

UN GRAND MERCI POUR VOTRE COLLABORATION

-----EINDE-----

6. REFERENCES

- FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Algemene Directie Statistiek en Economische (2007). Verkeersongevallen 1997-2005. Retrieved April 4 2007 from http://statbel.fgov.be/figures/d364_nl.asp#3, website Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.
- Billiet, J. B. (1996) Methoden van Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek: Ontwerp en dataverzameling. Acco, Leuven.
- Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1984) . Het survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden. Leuven, SOI/Dept. Sociologie.
- BIVV (2001). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2001). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2002). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2002). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2003a). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2003). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2003b). Beeld over snelheid in België. Intern rapport JP/KB 17/11/03 <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=707269540&action=viewStream&language=nl>.
- Drevet, M. (2004). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges. BIVV: intern document. <http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr>
- Federale Politie (2007). Verkeersveiligheidsenquête op autosnelweg. Onderzoek naar verkeersveiligheid op de autosnelweg uitgevoerd in 2006. Retrieved 3 April from http://www.polfed-fedpol.be/org/pdf/Enquete_nl.pdf website van de federale politie.
- Elvik, R., & Vaa, T. (2004). The handbook of road safety measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd.
- Prigogine, J. & Godart, B. (1997). Les conducteurs belges et l'alcool. Via Secura, n° 41. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/ViaSecura/catalogDetail.shtml?detail=666967713&language=fr>.
- Prigogine, J. (s.d.). Les campagnes de sécurité routière de 1990 à 2000. BIVV, ongepubliceerd intern rapport.
- SARTRE (1994). European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
- SARTRE 2 (1998). The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam, SWOV.
- SARTRE 3 (2004). European drivers and road risk. SARTRE 3 reports Part 1 Report on principal analyses.
- Scheers, M. (2007). Evolutie van de verkeersveiligheid in België van 2001 tot 2005. Paper gepresenteerd op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 12 maart 2007. Retrieved 4 April 2007 from <http://www.fcvv.be/Slides/PresentatieMiranSCHEERS.ppt>, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.
- Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002*. Retrieved 3 April 2007 from <http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/research/catalogDetail.shtml?detail=717556343&language=nl> website of the Belgian Road Safety Institute.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). Verslag van het begeleidingscomité van de Staten - Generaal van de verkeersveiligheid aan het bestuurscomité. s.d. s.l. <http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaal2002%20Verkeersveiligheid.shtml?language=nl>
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002b). Dossier 1: Overdreven en onaangepaste snelheid. Retrieved 4 April 2007 van <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=nl> website van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.

- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007). Verslagen van de werkgroepen. Retrieved 2 April 2007 from <http://www.fcvv.be/>, website of the Federale Commissie van de Verkeersveiligheid.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007b). Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Retrieved 4 April 2007 from <http://www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf>, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.
- Thompson, Steven K. (2002). *Sampling Second Edition*. Wiley series in probability and statistics. New York: John Wiley and Sons. p. 133.
- Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: Results from the third and improved roadside survey. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 391-397.
- Verbeke, T., Vanlaar, W., & Silverans, P. (2004). *De gordeldracht in België: resultaten van de gedragsmetingen 2003-2004*. BIVV, ongepubliceerd intern rapport.
- Van Den Bogaerde, E., & Van Den Steen, I. (2004). Veiligheidsmonitor 2004. Bruxelles: Policie Fédérale. Retrieved 3 April 2007 from http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2004/monitor2004_nl.php website van de federale politie.
- Van Den Steen, I., & Van Den Bogaerde, E. (2006). Moniteur de sécurité 2006. Bruxelles: Police Fédérale. Retrieved 3 April 2007 from http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2006/monitor2006_nl.php website van de federale politie.
-