



IBSR

ANNEXE : MÉTHODOLOGIE ET QUESTIONNAIRE

RÉSULTATS DE LA MESURE D'ATTITUDES EN MATIÈRE DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE MENÉE TOUS LES TROIS ANS PAR L'IBSR

Résultats de la mesure d'attitude en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR

Annexe

Méthodologie et questionnaire

Rapport de recherche 2014-R-02-FR

D/2014/0779/12

Auteurs : Uta Meesmann, Sofie Boets et Peter Silverans

Editeur Responsable : Karin Genoe

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

Date de publication : 2014

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante :

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) Annexe : Méthodologie et questionnaire. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Table des matières

Table des matières	2
Introduction	3
1. Échantillonnage	4
2. Travail de terrain	5
3. Non-réponses	6
4. Échantillon et analyse	9
5. Questionnaire	12
Références	28

Introduction

A l'occasion des premiers États généraux de la Sécurité routière de 2002, un vaste ensemble d'indicateurs de sécurité routière avaient été définis pour permettre de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs se répartissent en trois catégories : les indicateurs relatifs nombre d'accidents, les indicateurs concernant le comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation et les indicateurs relatifs aux attitudes des automobilistes belges à l'égard de la sécurité routière.

Les statistiques d'accidents officielles sont communiquées par le SPF Économie (DG SIE) et analysées de manière plus approfondie par l'IBSR. Des chiffres provisoires mais disponibles plus rapidement – les « quick indicators » – sont repris dans le baromètre de la sécurité routière (Observatoire de la Sécurité routière de l'IBSR). En vue d'obtenir les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des études d'observation de grande échelle (consacrées au port de la ceinture, à la vitesse, à la conduite sous influence¹). Il lui est ainsi possible de déterminer dans quelle mesure les usagers belges respectent les réglementations en matière de circulation routière.

Les indicateurs relatifs aux attitudes à l'égard de la sécurité routière sont mesurés grâce à une enquête triennale de grande échelle. La première mesure d'attitude a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006 et la troisième en 2009. Le présent rapport fournit les résultats de la quatrième mesure d'attitude, dont le travail de terrain s'est déroulé à l'automne 2012. À l'instar des études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe²), nous utilisons une définition très large de la notion d'« attitude »³. Elle n'englobe pas uniquement les attitudes dans le sens strict du terme mais aussi les perceptions, les estimations et les évaluations subjectives à l'égard de différents aspects de la sécurité routière, tels que, par exemple, les accidents de la route, les mesures prises en matière de sécurité routière et son propre comportement au sein de la circulation.

Les résultats de la mesure d'attitude 2012 sont présentés dans cinq rapports et une rapport annexe :

1. Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues
2. Vitesse et vitesse excessive
3. Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants
4. Fatigue et distraction due à l'usage du GSM
5. Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures

Annexe : Méthodologie et questionnaire

Le présent rapport décrit la méthodologie et présente le questionnaire de la mesure d'attitude 2012.

¹ Cf. Riguelle, F. (2013), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F., & Dupont, E. (2012).

² Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998), SARTRE 3 (2004) et SARTRE 4 (2012). Pour ces enquêtes, le travail de terrain avait été exécuté en 1991, 1996, 2002 et 2010, respectivement.

³ Les études SARTRE ne définissent la notion d'« attitude sociale » dans aucune de leurs publications. SARTRE se contente de spécifier chaque fois que les « attitudes » englobent les « opinions and self-reported behaviours » des automobilistes.

1. Échantillonnage

Le groupe cible de la mesure d'attitude se composait de conducteurs domiciliés en Belgique qui, avaient parcouru au moins 1 500 kilomètres au volant d'une voiture ou d'une camionnette au cours des 6 derniers mois. En outre, ces personnes devaient avoir un niveau de français ou de néerlandais suffisamment bon pour répondre au questionnaire. Pour étudier les attitudes de ce groupe cible en matière de sécurité routière, il a été décidé de soumettre un échantillon aléatoire représentatif de 1 500 répondants à une interview en face à face. Afin de pouvoir réaliser des comparaisons statistiquement significatives entre sous-groupes au sein de chacune des trois régions (Région flamande, Région wallonne et Région de Bruxelles-Capitale), il a été décidé de ne pas sélectionner ces 1 500 répondants proportionnellement aux populations de ces régions. Pour éviter que le nombre d'interviewés en Région de Bruxelles-Capitale ne soit trop faible que pour pouvoir effectuer des comparaisons entre certains sous-groupes (par ex. hommes versus femmes, seniors versus jeunes), nous avons opté pour un échantillon disproportionnel dans le cadre duquel 500 répondants devaient être interrogés à la fois en Flandre, en Wallonie et en Région de Bruxelles-Capitale.

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

Dans une première phase, 150 communes (primary sampling units) ont été sélectionnées, 10 répondants devant être interviewés dans chacune d'entre elles (1500/150). Ce choix a été opéré dans un souci de faisabilité du travail de terrain. Le tirage s'est effectué en trois parties, c'est-à-dire par région. Conformément à la répartition entre les trois régions (500-500-500), 50 communes ont été sélectionnées en Flandre et 50 autres en Wallonie. La Région de Bruxelles-Capitale ne comptant que 19 communes, 12 de ces communes ont été sélectionnées 3 fois et les 7 autres 2 fois. La sélection des communes a été réalisée sur la base de la méthode des intervalles⁴. Pour chaque région, les répondants ont été triés par commune (et non par profil). 50 personnes ont ainsi été sélectionnées à l'aide de la méthode des intervalles. Les communes où résident ces personnes forment les 50 communes sélectionnées. Les communes importantes (en termes de population) avaient donc davantage de chances d'être sélectionnées que les communes plus petites. Cette méthode (tirage par intervalle et par région) augmentait la probabilité que chaque province soit représentée dans l'échantillonnage.

Au cours d'une deuxième phase, 9 autres répondants ont été tirés de manière tout à fait arbitraire (et donc représentative) mais en tenant compte des quotas en matière d'âge et de sexe. Les quotas d'âge et de sexe s'appliquent au niveau régional et non pour chaque commune (tableau 1). La répartition de l'échantillon en 5 groupes d'âge s'est déroulée de manière identique à celle du mesure d'attitude de 2003 (et donc également de 2006 et 2009), dont les mêmes groupes d'âge ont été utilisés⁵ (Silverans et al., 2005, p. 20).

Le bureau d'études chargé de l'enquête voulait être certain de pouvoir réaliser 1 500 interviews et avait dès lors prévu un sur-échantillonnage dès le début du travail de terrain. Il a donc été décidé de sélectionner 520 personnes par région, réparties en groupes de 10, ce qui revenait donc à tirer 52 communes (donc 2 communes supplémentaires par région). Après cette deuxième phase, nous avons obtenu une répartition (sur-échantillonnage) des répondants par région, sexe et groupe d'âge, telle que représentée dans le tableau 2.

⁴ La méthode des intervalles consiste à sélectionner une personne toutes les x adresses. Par exemple, pour sélectionner 50 adresses dans un fichier qui en compte 10 000, on peut décider de reprendre chaque 200^e adresse dans l'échantillon.

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

Tableau 1 : Répartition théorique de l'échantillon par sexe, âge et région

	Hommes						Femmes						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	Total
Flandre	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
Wallonie	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
Bruxelles	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
	150	150	150	150	114	36	150	150	150	150	114	36	1500

Tableau 2 : Répartition du sur-échantillon par sexe, âge et région

	Hommes						Femmes						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	Total
Flandre	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
Wallonie	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
Bruxelles	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
	156	156	156	156	120	36	156	156	156	156	120	36	1560

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

2. Travail de terrain

Le travail de terrain a été réalisé entre le 6 septembre et le 29 octobre 2012. Chaque interviewer devait traiter une grappe de 10 ou 20 interviews (donc 1 ou 2 communes) et a reçu, pour ce faire, 80 ou 160 adresses (voire encore plus d'adresses de réserve dans le cas des interviews en RBC ou des plus de 77 ans). En outre, il était obligé de retourner aux 8 ou 12 mêmes adresses jusqu'à ce qu'une interview ait pu être menée intégralement.

Avant de pouvoir commencer l'interview proprement dite, l'interviewer devait à chaque fois contrôler si le répondant sélectionné entraînait dans les quotas de l'étude. Les répondants qui n'étaient pas en possession d'un permis de conduire ou qui n'avaient pas parcouru 1 500 kilomètres durant les 6 derniers mois ne pouvaient pas participer. Comme incitation à participer, les répondants recevaient un billet à gratter de la Loterie Nationale d'une valeur de 3 euros.

La durée moyenne d'une interview était de 29 minutes. Le nombre moyen d'adresses visitées pour réaliser 1 interview par feuille de contacts (série de 8 ou 12 adresses) se situait autour de 3,5 en raison d'adresses inutilisables par suite, par exemple, d'un déménagement du répondant). Le bureau d'études a précisé qu'en moyenne, davantage d'adresses étaient nécessaires pour réaliser une interview dans les catégories suivantes : hommes, répondants entre 39 et 49 ans et répondants domiciliés en Wallonie.

En ce qui concerne le nombre de contacts, nous observons une tendance différente : un nombre légèrement supérieur de contacts ont été nécessaires pour les femmes, pour la catégorie d'âge 18-29 ans et à Bruxelles pour réaliser une interview (exemples de contacts qui n'ont pas pu déboucher sur une interview : participation impossible, ne répond pas aux critères de sélection, refus, ...).

3. Non-réponses

Aux fins du système d'adresses de substitution pour 1 répondant (série de 8 adresses pour la Flandre et la Wallonie ou 12 adresses pour Bruxelles et les 77+), une base de données a été créée et alimentée de $(991 \times 8) + (569 \times 12) = 14\,756$ adresses. Toutes ces adresses n'ont pas été utilisées pour obtenir l'échantillon final de 1 500 répondants. Une fois un des répondants de la série d'adresse disposé à participer à l'enquête, les adresses restantes de la série n'étaient plus utilisées. Des 14 756 adresses, seules 5 956 ont été réellement utilisées. 1 542 interviews validées ont été réalisées, dont 2 ont été rejetées après un contrôle de qualité. Par conséquent, selon l'estimation la plus pessimiste des non-réponses une interview a été menée pour seuls 26 % du fichier d'adresses initialement sélectionnées, ce qui correspond à un taux de non-réponse de 74 %.

Tableau 3 : Motifs de non-réponse

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Adresse inutilisable (déménagé, décédé, inconnu)	229	3,84
Pas de contact	1 773	29,77
Contact mais participation impossible (langue, capacités mentales, vacances...)	164	2,75
Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection	563	9,45
Contact mais refus (raisons diverses)	1 685	28,29
Interview réalisée	1 542*	25,89
Total	5 956	100,00

* dont 2 interviews rejetées après contrôle de qualité

Dans le tableau 3, les non-réponses sont décomposées par motif. Comme dans le cadre de chaque enquête, un certain nombre d'adresses se sont avérées inutilisables parce que les répondants avaient déménagé ou étaient décédés, ou en raison d'erreurs administratives. Ceci a été le cas pour 229 adresses au total. Par conséquent, pour pouvoir mener les 1 542 interviews réalisées, $5\,956 - 229 = 5\,727$ contacts réels étaient possibles. Les non-réponses peuvent être interprétées de différentes façons : en fonction du nombre de répondants que l'on a effectivement pu contacter, en fonction du nombre de répondants qui se sont finalement avérés en mesure d'accepter une interview, en fonction de ceux qui, dans ce dernier groupe, répondaient également aux critères de sélection, etc. Le tableau 4 synthétise les pourcentages respectifs correspondant à ces méthodes de calcul.

Tableau 4 : Les différentes interprétations des non-réponses

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Pas de contact	1 773	30,96
Contact mais participation impossible (langue, capacités mentales, vacances...)	203	3,54
Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection	563	9,83
Contact mais refus (raisons diverses)	1 646	28,74
Interview réalisée	1 542*	26,93
Total	5 727	100,00

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Contact mais participation impossible (langue, capacités mentales, vacances...)	203	5,13
Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection	563	14,24
Contact mais refus (raisons diverses)	1 646	41,63
Interview réalisée	1 542*	39,00
Total	3 954	100,00

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection	563	15,01
Contact mais refus (raisons diverses)	1 646	43,88
Interview réalisée	1 542*	41,11
Total	3 751	100,00
Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Contact mais refus (raisons diverses)	1 646	51,63
Interview réalisée	1 542*	48,37
Total	3 188	100,00

* dont 2 interviews rejetées après contrôle de qualité.

La procédure pour la prise de contact avec les répondants se fondait, en Flandre et en Wallonie, sur la présence supposée des répondants à leur domicile. Les interviewers se rendaient sans rendez-vous à l'adresse d'un répondant potentiel, munis d'une lettre introductive décrivant la finalité et le contenu de l'enquête. Cette lettre pouvait être présentée en tant que moyen de persuasion supplémentaire (lettre introductive avec le logo de l'IBSR et la personne de contact à l'Institut, en plus des cartes de visite, de la légitimation et du numéro vert du bureau d'études) ou laissée dans la boîte aux lettres lorsque personne n'ouvrait. En raison du choix de cette méthode de travail, une grande partie des non-réponses peut être imputée à l'absence du répondant de son domicile. En Région de Bruxelles-Capitale, la liste d'adresses des répondants potentiels contenait également des numéros de téléphone. À Bruxelles, il était autorisé d'appeler au préalable et de prendre rendez-vous par téléphone. Aussi ressort-il du tableau 4 que, pour 1 773 adresses (1 sur 3), aucun contact (téléphonique ou en face à face) n'a eu lieu avec le répondant potentiel. Si nous limitons l'analyse des non-réponses aux personnes avec lesquelles les interviewers ont effectivement eu un contact (3 954 au total), le taux de non-réponse redescend à 61 % (100 % - 39 %).

Au sein de ce nouveau groupe, 5 % des répondants potentiels se sont avérés ne pas être en mesure de participer à l'interview en raison de problèmes linguistiques ou d'autres obstacles (physiques ou mentaux). Si nous soustrayons ces personnes de l'analyse, nous constatons que, des 3 751 répondants potentiels, 44 % ont refusé de participer et 15 % ne répondaient pas aux critères de sélection. Cela signifie donc que 1 répondant sur 7 n'était pas en possession d'un permis de conduire B et/ou n'avait pas parcouru suffisamment (au moins 1 500) de kilomètres en tant que conducteur au cours des 6 derniers mois. Le tableau 5 fournit un aperçu des caractéristiques des répondants qui ne satisfaisaient pas aux critères de sélection. Ces répondants non éligibles étaient plus souvent des femmes que des hommes, appartenaient plus souvent à la catégorie des 18-29 ans (et, dans une moindre mesure, celle des 63-74 ans) qu'aux autres catégories d'âge et étaient un peu plus souvent des Flamands que des Wallons ou des Bruxellois. Un certain nombre de répondants potentiels ont immédiatement refusé de prendre part à l'enquête (sans raison claire). Seul ce groupe spécifique de récalcitrants a fait l'objet d'analyses supplémentaires par le bureau d'études. Une comparaison directe fournit le résultat suivant (tableau 5) : autant d'hommes que de femmes ont refusé de participer et les 30 à 62 ans ont décliné un peu plus souvent que les catégories d'âge plus jeune et plus vieilles. En outre, les personnes qui ont refusé immédiatement ne sont pas réparties de manière égale entre les trois régions. Leur nombre était significativement plus élevé à Bruxelles et moindre en Flandre. En 2009, le nombre de récalcitrants dès l'approche était réparti de manière égale entre les trois régions.

Tableau 5 : Analyse des répondants qui ne satisfaisaient pas aux critères ou ont refusé immédiatement

	Contact mais refus – Sans raison (1 538 répondants)		Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection (563 répondants)	
Sexe	Absolu	%	Absolu	%
Homme	770	50,07	212	37,66
Femme	768	49,93	351	62,34
Âge	Absolu	%	Absolu	%
18-29 ans	260	16,91	152	27,00
30-38 ans	313	20,35	81	14,39
39-49 ans	297	19,31	73	12,97
50-62 ans	347	22,56	89	15,81
63-74 ans	268	17,43	115	20,43
75 ans et +	53	3,45	53	9,41
Région	Absolu	%	Absolu	%
Flandre	219	14,24	228	40,50
Wallonie	425	27,63	173	30,73
Bruxelles	894	58,13	162	28,77

Le dernier sous-tableau du tableau 4 indique que, sur les répondants contactés qui satisfaisaient effectivement aux critères de sélection, 48 % ont été interviewés et 52 % ont refusé (pour diverses raisons) de participer. La mesure la plus courante du taux de réponse dans le cadre d'une enquête par interview étant le nombre d'interviews réelles divisé par la somme des refus et des interviews réelles (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), nous pouvons conclure que le taux de réponse est de 48 %. Ce taux de réponse est nettement inférieur à ceux de 2006 et 2009 (autour de 65-66 % pour les deux enquêtes). En comparaison avec une autre enquête, nous devons considérer ce chiffre comme un faible taux de réponse. Celui-ci est essentiellement imputable à une augmentation des refus à Bruxelles (2012 : 58 % ; 2009 : 34 %). Le tableau 6 donne un aperçu du sexe et de l'âge des Bruxellois qui ne répondaient pas aux critères de sélection ou qui ont refusé de participer à l'interview. Parmi eux, aucune catégorie ne se distingue particulièrement.

Tableau 6 : Analyse des répondants bruxellois qui ne satisfaisaient pas aux critères de sélection ou qui ont immédiatement refusé de participer

	Contact mais refus – Sans raison (894 répondants)		Contact mais non-satisfaction aux critères de sélection (162 répondants)	
Sexe	Absolu	%	Absolu	%
homme	434	48,55	81	50,00
femme	460	51,45	81	50,00
Âge	Absolu	%	Absolu	%
18-29 ans	163	18,23	23	14,20
30-38 ans	204	22,82	39	24,07
39-49 ans	162	18,12	33	20,37
50-62 ans	163	18,23	28	17,28
63-74 ans	204	22,82	27	16,67
75 ans et +	162	18,12	12	7,41

4. Échantillon et analyse

La tâche consistait à interviewer 1 500 automobilistes belges dans le respect des quotas de région, de sexe et d'âge (tableau 1). Le bureau d'études a décidé de prévoir un sur-échantillon (tableau 2). Compte tenu du taux de réponse inférieur attendu pour certains groupes cibles, 1 540 interviews ont finalement été réalisées. Le tableau 7 présente la répartition effective des répondants par région, sexe et âge.

Tableau 7 : Répartition effective des répondants par région, sexe et âge

	Hommes						Femmes						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	Total
Flandre	52	47	54	52	42	12	48	53	52	53	40	11	516
Wallonie	48	45	47	52	46	10	52	48	53	51	41	11	504
Bruxelles	47	59	55	48	40	13	54	45	49	56	40	14	520
Total	147	151	156	152	128	35	154	146	154	160	121	36	1 540

Une décomposition analogue du fichier des permis de conduire, à laquelle il avait été procédé pour toutes les autres mesures de comportement⁶, a fourni la distribution représentée dans le tableau 8.

Tableau 8 : Distribution des détenteurs d'un permis de conduire par région, sexe et âge

	Hommes						Femmes						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total	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

Le tableau 9 fournit la répartition (en pourcentage) des répondants de l'échantillon théorique, des répondants de l'échantillon empirique et de la population des détenteurs d'un permis de conduire. La comparaison de ces trois répartitions montre clairement une discordance à plusieurs égards entre l'échantillon théorique et la population. Une décomposition supplémentaire de ces différences montre que la disproportionnalité constatée est en grande partie attribuable aux quotas fixés sur les régions (voir tableau 1). Ces quotas avaient pour objectif d'obtenir un nombre suffisant d'interviews dans la Région de Bruxelles-Capitale afin de pouvoir procéder à des comparaisons statistiquement significatives entre les différents sous-groupes de cette région de taille relativement réduite (tels que les catégories d'âge).

⁶ Le fichier des permis de conduire a été mis à la disposition de l'IBSR en 2003 par le Service public fédéral Mobilité pour les besoins de cette étude.

Table 9 : Comparaison des proportions de l'échantillon théorique, de l'échantillon empirique et de la population des détenteurs d'un permis de conduire en fonction de la région, de l'âge et du sexe

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	Total
Flandre	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Wallonie	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Bruxelles	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Total	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	100,00

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	Total
Flandre	3,38	3,05	3,51	3,38	3,51	16,82	3,12	3,44	3,38	3,44	3,31	16,69	67,01
Wallonie	3,12	2,92	3,05	3,38	3,64	16,10	3,38	3,12	3,44	3,31	3,38	16,62	65,45
Bruxelles	3,05	3,83	3,57	3,12	3,44	17,01	3,51	2,92	3,18	3,64	3,51	16,75	67,53
Total	9,55	9,81	10,13	9,87	10,58	49,94	10,00	9,48	10,00	10,39	10,19	50,06	100

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	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

Il est fréquent qu'un échantillon ne reflète pas la population dont il est tiré. Cette divergence s'explique principalement par les non-réponses. Aussi les quotas pour la région, l'âge et le sexe ont-ils à nouveau été utilisés pour la mesure d'attitude de 2012. Grâce à la décomposition du fichier des permis de conduire par région, âge et sexe, nous connaissons la répartition en pourcentages de la population dans ces groupes. Par exemple, en ce qui concerne les hommes flamands de 18 à 29 ans : l'échantillon comporte 3 % de jeunes hommes flamands alors que, dans la population, les jeunes Flamands de sexe masculin représentent 5 % des titulaires du permis de conduire (tableau 9). Nous pouvons donc en conclure que l'enquête n'est pas représentative en ce qui concerne les régions, l'âge et le sexe. Pour pallier cette discordance, nous devons attribuer un poids à chaque groupe.

Le rapport entre les régions est, en réalité, approximativement de 63-27-10 pour la Flandre, la Wallonie et la Région de Bruxelles-Capitale, respectivement. Il existe bien évidemment une forte disproportion avec le rapport de 50-50-50 appliqué dans l'échantillon. En ce qui concerne la répartition selon le sexe, on peut, de manière générale, considérer que le rapport de 50-50 entre hommes et femmes utilisé dans l'échantillon reflète assez correctement le rapport de 53-47 au sein de la population.

Pour l'analyse des données, il a été remédié aux décalages entre la population (d'après le fichier des permis de conduire) et l'échantillon effectif de répondants en pondérant les réponses de manière inversement proportionnelle à la probabilité de tirage des répondants d'une cellule déterminée de la décomposition de la population et de l'échantillon par région, âge et sexe. Un exemple peut s'avérer utile pour illustrer ce procédé. Ainsi, dans le groupe des hommes flamands de 18 à 29 ans, 52 répondants ont été interrogés. Étant donné que ce groupe compte au total 311 864 titulaires du permis de conduire, les réponses de ce groupe ont été pondérées par un coefficient de $1 / (52 / 311\,864) = 5\,997,4$. Un tel coefficient a été calculé pour chaque groupe (voir tableau 10). En raison de la part disproportionnellement élevée de répondants de la Région de Bruxelles-Capitale, les réponses de ces personnes pèseront dans une moindre mesure sur le résultat final.

Tableau 10 : Facteurs de pondération des répondants par région, âge et sexe (sur la base de leur part dans la population totale)

Facteur de pondération	Hommes					Femmes				
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	18-29	30-38	39-49	50-62	63+
Flandre	5997	7560	9062	8852	7359	5702	6180	8847	7957	7306
Wallonie	2802	3677	4545	4033	3097	2002	2905	3492	3414	3046
Bruxelles	781	999	1451	1673	1675	418	925	1247	1128	1310

L'analyse prend en considération la stratification de l'échantillon et le fait que celui-ci a été établi sur la base d'une sélection d'unités primaires d'échantillonnage (les communes sélectionnées proportionnellement à leur importance). Ceci est nécessaire afin d'obtenir des estimations correctes des intervalles de confiance (Thompson, 2002).

En ce qui concerne les effets du plan d'échantillonnage et son poids sur les résultats, nous pouvons affirmer que le plan d'échantillonnage n'a aucune influence sur la valeur des moyennes, proportions et pourcentages, contrairement au facteur de pondération qui a une grande incidence sur ces éléments. Quant à la grandeur de l'écart type et de l'intervalle de confiance, elle est fortement influencée tant par le plan d'échantillonnage que par la pondération.

Les analyses ont été effectuées à l'aide du programme STATA 13.0. STATA offre la possibilité de prendre en compte, lors des analyses, le plan d'échantillonnage spécifique.

5. Questionnaire

Le questionnaire de la mesure d'attitude 2012 est basé sur celui qui a été utilisé en 2009. Dans un souci de comparabilité avec l'enquête précédente, la formulation des questions des mesures d'attitude antérieures et des études SARTRE a, dans la mesure du possible, été reprise littéralement. Le travail de terrain et l'analyse des résultats de 2009 ont toutefois montré que certaines formulations avaient donné lieu à des réponses équivoques ou difficiles à interpréter, et ce pour des questions cruciales pour l'enquête. C'est pourquoi certaines questions ont été entièrement remaniées. Enfin, des questions ont été ajoutées, tant dans le but d'aborder de nouveaux thèmes (par ex. la distraction au volant) que pour sonder différents aspects précis des attitudes (les déterminants du comportement planifié, par ex. la norme sociale perçue, le contrôle comportemental...).

ATTITUDEMETING VAN DE BELGISCHE BESTUURDER

RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE

Non-réponse

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

INTRODUCTION

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

Nous tenons tout particulièrement à insister sur le fait que le but n'est pas de vous juger, mais uniquement de connaître votre avis. Vous n'êtes, bien entendu, pas obligé de participer à cette enquête ni de répondre à toutes les questions. Si vous acceptez de participer à l'enquête, nous vous offrirons néanmoins un billet de grattage de 3 € pour vous remercier de votre collaboration. Le temps nécessaire pour répondre aux questions est d'environ 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 GfK Significant et les chercheurs de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

IDENTIFICATION

Numéro unique du répondant

QUESTIONS DE RECRUTEMENT

Question A

Avez-vous un permis de conduire B (voiture)?

- ☐ oui
- ☐ non
- ☐ ne sait pas

Question B

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

- ☐ oui
- ☐ non
- ☐ ne sait pas

Question C

Combien de kilomètres avez-vous parcourus, comme conducteur, pendant les six derniers mois? (arrondi à la centaine)

_____ km (arrondi à la centaine)

ou

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

Question D

Vous êtes un/une :

☐ homme

☐ femme

Question E

Quel est votre âge en années ? ____

Question F

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

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

A. Sécurité routière en général

Question 1

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes préoccupé par chacun des problèmes suivants?

	Pas du tout préoccupé	Plutôt pas préoccupé	Plutôt préoccupé	Tout à fait préoccupé	Ne sais pas/pas de réponse
Le développement de la criminalité	☐	☐	☐	☐	☐
La pollution	☐	☐	☐	☐	☐
Les accidents de la route	☐	☐	☐	☐	☐
La qualité des soins médicaux	☐	☐	☐	☐	☐
Les encombrements de circulation	☐	☐	☐	☐	☐
Le chômage	☐	☐	☐	☐	☐

Question 2

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

	Inacceptable				Acceptable	Ne sais pas
Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 70 km/h en agglomération.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Envoyer un sms avec son GSM en conduisant.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Téléphoner avec un GSM en main en conduisant.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Continuer à rouler même lorsque l'on	☐	☐	☐	☐	☐	☐

est trop fatigué.						
Conduire après avoir consommé de la drogue.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler sans assurance.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Effectuer un stationnement interdit.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 3

Les affirmations suivantes concernent des mesures potentielles visant à améliorer la sécurité routière. A quel point êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes ?

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

**Un alcolock est un appareil qui bloque le démarreur de la voiture jusqu'à ce que le conducteur ait effectué un alcootest négatif. Autrement dit, il est impossible de démarrer avant d'avoir préalablement réussi un test de l'haleine.*

Question 4

Dans combien d'accidents chacun des facteurs suivants a-t-il *selon vous* joué un rôle causal ? Pour chaque facteur, estimez le pourcentage d'accidents. Autrement dit, sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ? Par ex. 30 accidents = 30 accidents sur 100. Donnez une estimation pour chacun des facteurs. Votre réponse sera à chaque fois un nombre compris entre 0 et 100. Le total pour l'ensemble des facteurs réunis peut être supérieur à 100.

Facteurs :	Nombre d'accidents sur 100	Ne sais pas	Refuse de répondre
Conduire en état de fatigue			
Conduire sous influence d'alcool			
Suivre de trop près le véhicule qui précède			
Rouler trop vite			
Prendre des médicaments psychoactifs et conduire (F6)			
Prendre des drogues et conduire			
Routes mal entretenues			
Mauvaise infrastructure routière			
Téléphoner avec un GSM en main en conduisant			
Encombrements de circulation/embouteillages			
Mauvaises conditions météorologiques			

Défaillance technique			
Style de conduite agressif			
Inattention			
Connaissance insuffisante du code de la route			
Envoyer un sms en conduisant			

F6 : médicament psychoactif : agissant sur le système nerveux central (p.e. calmants, antidépresseurs)

Question 5

Que pensez-vous des règles et des sanctions qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ?
Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ?

(DP : Oui/non)

		Oui	Non	Ne sais pas	Refuse de répondre
Les règles devraient être plus strictes	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐
Les règles sont impossibles à respecter.	Vitesse sur autoroute	☐	☐	☐	☐
	Vitesse en agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Vitesse hors agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'avant	☐	☐	☐	☐
Les règles ne sont pas claires.	Ceinture de sécurité à l'arrière	☐	☐	☐	☐
	Vitesse sur autoroute	☐	☐	☐	☐
	Vitesse en agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Vitesse hors agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant.	Ceinture de sécurité à l'avant	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'arrière	☐	☐	☐	☐
	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
Les sanctions sont trop sévères.	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture	☐	☐	☐	☐
	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture	☐	☐	☐	☐

F6 : en agglomération : voies de transit en ville, dans un village, dans un quartier résidentiel ou à proximité d'une école (routes à 30 en 50km/h)

F6 : hors agglomération : voies de transit en dehors de la ville, du village (routes à 70 en 90km/h)

Question 6

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

	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	Ne sais pas	Refuse de répondre
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool. (donc être soumis à un test de l'haleine)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
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 radars automatiques)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 7

Selon vous, quelle est la probabilité qu'un conducteur attrapé par la police pour une infraction au code de la route comme la conduite sous l'influence de l'alcool ou un excès de vitesse sera également après coup réellement puni (il devra payer une amende par exemple) ? **Cette question n'a aucun rapport avec le fait que vous enfreignez vous-même ou non parfois les règles et n'a aucun rapport non plus avec votre avis à propos du nombre de contrôles.**

- ☐ Très peu de chance
- ☐ Peu de chance
- ☐ Chance moyenne
- ☐ Grande chance
- ☐ Très grande chance
- ☐ NSP
- ☐ Refuse de répondre

B. Conduite sous influence d'alcool

Question 8

Selon vous, le nombre de tests d'haleine effectués l'an dernier par la police...

- ☐ a augmenté.
- ☐ est demeuré inchangé.
- ☐ a diminué.

Question 9

D'après vous, combien de verres d'alcool, normalement servis, peut-on boire avant de conduire tout en restant au-dessous de la limite légale ?

___ ___ unités d'alcool.

*une unité contient environ 10 grammes d'alcool pur, par exemple : 25 cl de bière 5° = 10 cl de vin 12,5° = 7 cl d'apéritif 18° = 3,5 cl de spiritueux/digestif 40° = 10 gramme alcool pur (voir dessin)



Question 10

Au cours des 12 derniers mois écoulés, combien de fois avez-vous été soumis en tant qu'automobiliste à un alcootest par la police ?

Répondez par un chiffre compris entre zéro et l'infini :

Si 0 -> passez à la question 11

Si ≥1 -> passez à la question 12

Question 11

La police vous a-t-elle **déjà** soumis à un test de l'haleine alors que vous étiez au volant de votre véhicule ?

- ☐ oui
- ☐ non
- ☐ *Ne sait pas /Pas de réponse*

Question 12

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

Répondez par un chiffre compris entre zéro et trente (inclus) :

Question 13

Laquelle de ces assertions décrit le mieux votre attitude concernant la conduite sous influence d'alcool (1 réponse) ?

- ☐ Je ne bois pas d'alcool.
- ☐ Lorsque je dois encore conduire une voiture, je ne bois pas d'alcool
- ☐ Lorsque je dois encore conduire une voiture, je limite ma consommation d'alcool au seuil légal.
- ☐ Lorsque je dois encore conduire une voiture, je limite ma consommation d'alcool mais pas nécessairement à la limite légale autorisée.
- ☐ Je ne fais pas vraiment attention à ma consommation d'alcool, même si je dois encore conduire une voiture.

Question 14

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les propositions générales suivantes concernant la conduite sous l'influence de l'alcool?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sait pas/Pas de réponse
Conduire sous l'influence de l'alcool accroît considérablement le risque d'accident.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Les automobilistes qui ne conduisent jamais sous l'influence de l'alcool sont des exceptions.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Les autres qui conduisent sous l'influence de l'alcool représentent une grande menace pour ma sécurité et celle de ma famille.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
En conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Il est difficile de savoir quand on a précisément atteint le taux d'alcool légalement autorisé.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
On connaît mieux que quiconque ses propres limites quant à la consommation d'alcool et à ses capacités de pouvoir encore conduire une voiture en toute sécurité.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Un verre au-dessus de la limite n'accroît pas le risque d'accident.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Conduire sous l'influence de l'alcool est acceptable si l'on ne doit pas se déplacer trop loin ou si l'on roule sur une route isolée pendant la nuit.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

C. Vitesse

Question 15

Selon vous, le nombre de contrôles vitesse effectués l'an dernier par la police et par des radars automatiques...

- ☐ a augmenté.
- ☐ est demeuré inchangé.
- ☐ a diminué.

Question 16

Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous sciemment fait les choses suivantes, lorsque les conditions le permettaient ?

	jamais	rarement	souvent	(presque) toujours	Ne sais pas/ Pas d'application
rouler à 140km/h sur une autoroute	☐	☐	☐	☐	☐
rouler à 70km/h en agglomération	☐	☐	☐	☐	☐
rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h	☐	☐	☐	☐	☐
rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale	☐	☐	☐	☐	☐

Question 17

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

Pour vous, rouler vite c'est...	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	Ne sais pas	Refuse de répondre
...socialement inacceptable.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...risquer sa vie et celle des autres	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 18

Parmi les déclarations suivantes, quelle est celle qui décrit le mieux ce que vous ressentez par rapport à la vitesse dans la circulation (1 réponse) ?

- Je ne roule jamais plus vite que la vitesse autorisée
- Je roule parfois plus vite que la vitesse autorisée
- Je roule souvent plus vite que la vitesse autorisée
- Je roule (presque) toujours plus vite que la vitesse autorisée

Question 19

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes relatives à la conduite en vitesse excessive (donc plus vite que la vitesse autorisée)?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sais pas
Rouler trop vite accroît le risque d'avoir un grave accident.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rouler vite, c'est agréable.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Les automobilistes qui ne conduisent jamais plus vite que la limite autorisée sont des exceptions.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Il n'est souvent pas très clair quelle est la limitation de vitesse en vigueur.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

D. Port de la ceinture

Question 20

Lorsque vous voyagez en voiture, à quelle fréquence portez-vous votre ceinture...?

	Jamais	Parfois	La plupart du temps	Presque toujours	Toujours	Ne sais pas	Pas d'application
...en tant que conducteur ?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
...en tant que passager avant ? (<i>si jamais passager à l'avant: ne s'applique pas</i>)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...en tant que passager arrière ? (<i>si jamais passager à l'arrière: ne s'applique pas</i>)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 21

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes relatives au port de la ceinture?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sais pas	Pas d'application
A l'arrière, il n'est pas nécessaire de s'attacher.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Je demande toujours à mes passagers de boucler leur ceinture. (<i>si ne transporte jamais de passagers: ne s'applique pas</i>)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 22

Lorsque vous transportez un enfant (ou des enfants) de moins d'1,35 m dans votre voiture, à quelle fréquence l'installez-vous (les installez-vous) dans un dispositif de retenue approprié (siège pour enfant, rehausseur)?

- ☐ Jamais
- ☐ Parfois
- ☐ Habituellement

- ☐ Toujours
☐ Je ne transporte jamais d'enfants de moins d'1,35 m

→ **Passez à la section E**

Question 23

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les assertions suivantes ?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sais pas/Pas d'application
Les modes d'emploi des sièges pour enfant ne sont pas clairs.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Pour les petits trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue approprié.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

E. FATIGUE AU VOLANT

Question 24

A quelle fréquence vous êtes-vous senti fatigué/somnolent au volant au cours de l'année écoulée ?

- ☐ jamais
☐ rarement
☐ souvent
☐ (presque) toujours
☐ *Ne sait pas*

Question 25

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sais pas
En cas de somnolence, je préfère ne pas prendre le volant.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Même lorsque je me sens somnolent au volant, je continue à rouler.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lorsque je me sens somnolent au volant, le risque que je sois impliqué dans un accident augmente.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

F. Conduite sous influence de drogues*

*drogues (illicites) : le cannabis et ses dérivés, l'opium et ses dérivés, la cocaïne, l'ecstasy, les amphétamines, le LSD et les champignons hallucinogènes

Question 26

Au cours de l'année écoulée, vous est-il arrivé de consommer des drogues lorsque vous deviez encore conduire – si oui, quelle(s) drogue(s) : **(plusieurs réponses possibles)**

- ☐ cannabis (weed, THC, haschisch)
☐ opium (héroïne)

- ☐ cocaïne
☐ ecstasy
☐ amphétamine (speed...)
☐ LSD
☐ champignons hallucinogènes
☐ autres drogues
- ☐ non, je ne consomme jamais de drogues lorsque je dois encore conduire
☐ non, je ne consomme jamais de drogues

Question 27

Toujours par rapport à la conduite sous influence de drogues*: dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sais pas/Pas d'application
Conduire sous l'influence de drogues accroît considérablement le risque d'accident.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de drogues est inacceptable.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
On connaît mieux que quiconque ses propres limites quant à la consommation de drogues et à ses capacités de pouvoir encore conduire une voiture en toute sécurité.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

G. DISTRACTION PENDANT LA CONDUITE

Question 28

Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que vous étiez au volant, en ce compris lorsque vous étiez arrêté au feu rouge ou que vous étiez coincé dans un embouteillage :

	jamais	rarement	Souvent	(presque) toujours	Ne sait pas	Je n'ai pas/n'utilise pas de téléphone mobile
Téléphoner avec le GSM en main	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Envoyer un sms	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lire un sms	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 29

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes?

	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Ne sais pas
Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant avec un kit mains libres ou non.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Presque tous les automobilistes	☐	☐	☐	☐	☐	☐

téléphoner de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent. .						
Les personnes qui conduisent avec leur GSM en main courent plus de risques d'être impliqués dans un accident.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

H. ACCIDENTS DE LA ROUTE ET CONTRÔLES

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

Question 30

Un accident de la circulation est un accident impliquant **au moins un véhicule**, qui se produit sur la **voie publique**.

Au cours des 3 dernières années, combien de fois avez-vous été impliqué dans un accident?

	NOMBRE DE FOIS	Ne sais pas	Refuse de répondre
... avec seulement des dégâts matériels ?			
... avec blessés ou tués ?			

Question 31:

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

	NOMBRE DE FOIS	Ne sais pas	Refuse de répondre
a) ...été arrêté par la police pour une contrôle?			
b) ...dû payer une amende pour délit routier?			
c) ...été condamné par le tribunal pour délit routier?			

Si 0 fois pour tout → passez à la question 33

Si 0 fois pour a/b ou c → passez à la question 32, ignorez la sous-question correspondante

Question 32

Pour quelles raisons avez-vous ...? Etait-ce pour ... ?

Plusieurs réponses possibles !

		Oui	Non
... été contrôlé par la police (arrêté ou non)?	Vitesse	☐	☐
	Consommation d'alcool	☐	☐
	Consommation de drogues	☐	☐
	Port de la ceinture	☐	☐
	Autre raison	☐	☐
...dû payer une amende pour délit routier ?	Non-respect des limitations de vitesse	☐	☐
	Conduite sous influence d'alcool	☐	☐
	Conduite sous influence de drogues	☐	☐
	Non-port de la ceinture	☐	☐
	Ne pas avoir correctement attaché les enfants	☐	☐
	Téléphoner au volant	☐	☐
	Stationnement fautif	☐	☐
	Autre raison	☐	☐

... été condamné par le tribunal pour un délit routier ?	Non-respect des limitations de vitesse	☐	☐
	Conduite sous influence d'alcool	☐	☐
	Conduite sous influence de drogues	☐	☐
	Non-port de la ceinture	☐	☐
	Autre raison	☐	☐

Question 33

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants **vous** aident momentanément à rouler de manière plus sûre?

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	Ne sais pas
Amendes sévères	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Plus de contrôles par la police	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Campagnes de sensibilisation <i>via</i> des affiches, la TV et la radio	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Radars automatiques	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Infrastructure plus sûre (dispositifs surélevés, ronds-points)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 34

Si vous avez répondu « très petite chance » ou « petite chance » à la question relative au risque de se faire prendre pour une infraction au code de la route (question 7), expliquez pourquoi.

Vous avez dit que le risque d'être réellement puni quand on est attrapé par la police pour une infraction au code de la route (comme la conduite sous l'influence de l'alcool ou un excès de vitesse) est petit. Pourquoi dites-vous cela ?

.....
.....

I. RENSEIGNEMENTS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Question 35

Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ? (hetzij tijdens dagonderwijs of avondonderwijs), van welk type onderwijsinstelling is dat afkomstig?

- 1 École primaire
- 2 Secondaire inférieur, général, technique, artistique (autrefois humanités ou enseignement secondaire)
- 3 Secondaire supérieur, général, technique, artistique (autrefois humanités ou enseignement secondaire)
- 4 Enseignement professionnel inférieur (autrefois technique)
- 5 Enseignement professionnel supérieur (autrefois technique)
- 6 Études supérieures non universitaires
- 7 Études universitaires
- 8 Ne sais pas / pas de réponse

Question 36

Quelle est votre profession ?

- ☐ indépendant
 - agriculteur, pêcheur
 - profession libérale telle qu'avocat, comptable, consultant
 - commerçant, artisan, entrepreneur
- ☐ salarié
 - ouvrier
 - fonctionnaire
 - employé
 - cadre moyen
 - cadre, topmanager, directeur
- ☐ inactif
 - retraité
 - femme au foyer sans activités rémunérées
 - étudiant, stagiaire
 - demandeur d'emploi

Question 37

A quel âge environ avez-vous obtenu votre permis de conduire **B** ?

__ __ ans

Question 38

Qui est le propriétaire de la voiture que vous conduisez habituellement ?

- ☐ Vous-même
- ☐ Un autre membre de votre famille
- ☐ Votre employeur
- ☐ Un ami
- ☐ Une société de location ou de leasing
- ☐ Aucune des possibilités précitées

Question 39

A quelle fréquence conduisez-vous une voiture?

- ☐ Tous les jours
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ 1 fois par semaine
- ☐ Moins souvent (<1 fois par semaine)
- ☐ Jamais

Question 40

Pouvez-vous dire combien de kilomètres vous parcourez **pendant une semaine ordinaire** dans le cadre des types de déplacements suivants? Indiquez le nombre de kilomètres parcourus. Nous distinguons trois types de déplacements. D'abord, il est question du trajet domicile travail. Tous les déplacements de votre domicile à votre travail ou à l'école sont repris dans cette catégorie. Deuxièmement, il y a les déplacements professionnels, c'est-à-dire les déplacements que vous effectuez dans le cadre de votre profession durant les heures de travail. Enfin, il y a les déplacements que vous faites pendant votre temps libre (visite de famille, courses, etc.).

1. Trajet domicile-travail ____ km
2. Déplacements professionnels ____ km
3. Déplacements pendant le temps libre (famille, courses...) ____ km

Question 41

En ce moment, vous êtes :

- ☐ Marié(e), cohabitant(e)
- ☐ Divorcé(e), séparé(e)
- ☐ Veuf/veuve
- ☐ Célibataire habitant chez ses parents / chez de la famille
- ☐ Célibataire et vivant seul

Question 42

Avez-vous des enfants de moins de 18 ans sous votre toit ?

- ☐ Oui, nombre:
- ☐ Non

Question 43

Avez-vous encore des remarques?

- 1 Oui:
- 2 Non

Un grand merci pour votre collaboration !

Références

Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Vitesse et vitesse excessive. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Fatigue et distraction due à l'usage du GSM. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Thompson, S.K. (2002). *Sampling Second Edition. Wiley series in probability and statistics*. New York: John Wiley and Sons. p. 133.

