

CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

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

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

Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants.

D/2014/0779/4

Auteurs: Uta Meesmann et Sofie Boets

Editeur responsable: Karin Genoe

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

Date de publication: mars 2014

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante :

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.

Table des matières

Résumé	3
Summary	7
Introduction	11
Méthode	12
1. Le port de la ceinture de sécurité en voiture	13
1.1 L'importance du port de la ceinture	13
1.2 Port de la ceinture auto-déclaré dans l'ensemble de la population	13
1.3 Port de la ceinture de sécurité auto-déclaré selon le sexe, l'âge et la région.....	14
1.3.1 Sexe	15
1.3.2 Âge.....	15
1.4 Avis sur le port de la ceinture de sécurité dans l'ensemble de la population	16
1.5 Avis sur le port de la ceinture selon le sexe, l'âge et la région	17
1.5.1 Sexe	17
1.5.2 Âge.....	18
1.5.3 Région	19
1.6 Caractère acceptable du non-port de la ceinture dans l'ensemble de la population	19
1.7 Caractère acceptable du non-port de la ceinture selon le sexe, l'âge et la région.....	21
1.7.1 Sexe	21
1.7.2 Région	22
2. Utilisation de dispositifs de retenue pour enfant	23
2.1 L'importance d'attacher les enfants en voiture	23
2.2 Utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants dans l'ensemble de la population	23
2.3 Utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants selon le sexe, l'âge et la région	24
2.3.1 Âge.....	25
2.3.2 Région	25
2.4 Avis sur la protection des enfants dans l'ensemble de la population.....	26
2.5 Avis sur la protection des enfants selon le sexe, l'âge et la région	27
2.6 Caractère acceptable du transport d'enfants non attachés	28
2.7 Caractère acceptable du transport d'enfants non attachés en fonction du sexe, de l'âge et de la région	29
3. Comparaison avec des résultats provenant d'autres sources	30
3.1 Les données belges relatives à l'utilisation de la ceinture et des sièges-enfant	30
3.1.1 Les mesures de comportement en tant que sources complémentaires de données.....	30
3.1.2 Mesure de comportement 2012 de l'IBSR sur le port de la ceinture.....	30
3.1.3 Enquête interne de l'IBSR dans le cadre de la campagne 2013 sur la ceinture de sécurité.....	32
3.1.4 Mesure de comportement 2011 de l'IBSR sur les dispositifs de retenue pour enfant..	33
3.1.5 Infractions constatées par la police locale ou fédérale	34
3.2 Données internationales en matière de ceinture de sécurité et de sièges-enfant	34
3.2.1 Le port de la ceinture en Europe (SafetyNet, DaCoTa, ETSC et IRTAD)	34
3.2.2 Utilisation des sièges-enfant en Europe (SARTRE4)	35
4. Conclusions générales	37
4.1 Le port de la ceinture	37
4.2 L'utilisation de dispositifs de retenue pour enfant	37
4.3 Nécessité de poursuivre la recherche.....	38
Liste des figures	39
Liste des tableaux	39
Liste des annexes	39
Références.....	40
Annexes.....	42

Résumé

La mesure d'attitudes de 2012 de l'IBSR se base sur les entretiens de 1 540 automobilistes domiciliés en Belgique et qui, au cours des 6 derniers mois précédant l'entretien, ont parcouru au moins 1 500 kilomètres au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les entretiens ont été réalisés oralement par des intervieweurs du bureau d'études Significant GfK en septembre et octobre 2012.

La mesure d'attitudes donnait aux personnes interrogées la possibilité de s'exprimer sur un certain nombre d'affirmations. Pour chaque affirmation d'ordre comportemental, il a été examiné s'il existait un lien entre la réponse et certaines caractéristiques du conducteur (sexe, âge, région). Il a été vérifié si des différences significatives pouvaient être attribuées au sexe, à l'âge ou à la région de la personne interrogée. Les pourcentages des différentes catégories de réponses ont été systématiquement calculés et, si possible, comparés avec ceux des mesures d'attitudes antérieures de l'IBSR et avec des résultats issus d'autres sources.

La mesure d'attitudes 2012 se compose de plusieurs parties. Dans le présent rapport, seuls les résultats concernant le port de la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants sont abordés. La non utilisation de la ceinture de sécurité et des sièges-enfant est considérée comme l'un des principaux facteurs de gravité des accidents de la route. C'est la raison pour laquelle, depuis 2003, l'IBSR sonde spécifiquement les expériences et opinions relatives à ces thèmes.

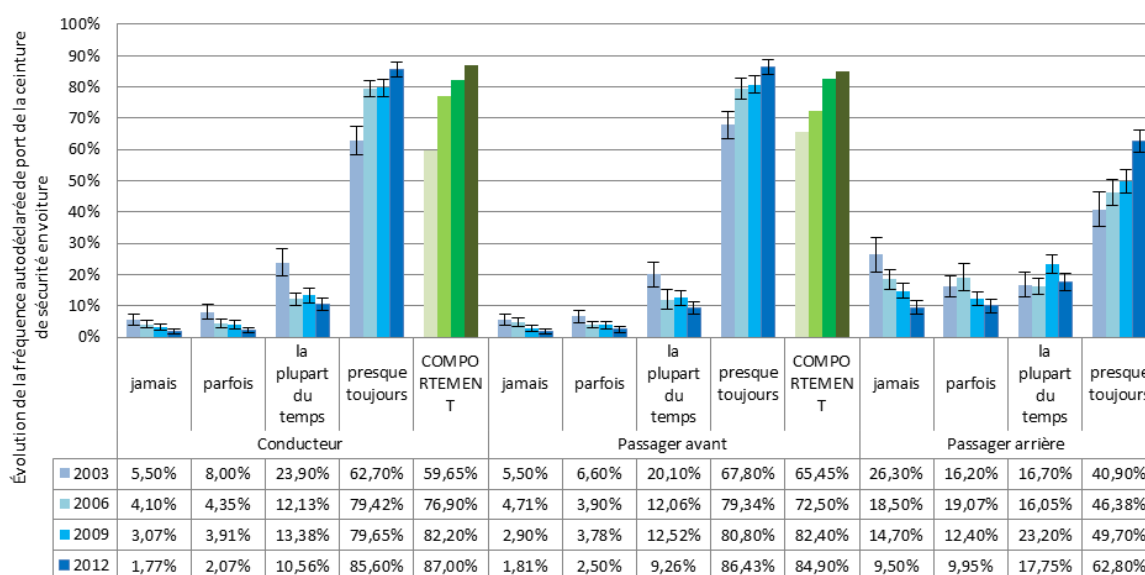
LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LES CONDUCTEURS ET LES PASSAGERS

Port auto-déclaré de la ceinture de sécurité auto-déclaré

Ci-dessous sont reprises les principales conclusions en matière de port de la ceinture de sécurité (sur base du comportement auto-déclaré).

- Entre 2003 et 2012, le port de la ceinture par le conducteur et les passagers, à l'avant comme à l'arrière de la voiture, a augmenté de manière significative. En 2012, 86 % des conducteurs ont déclaré toujours porter la ceinture, de même que 86 % des passagers avant et 63 % des passagers arrière. Le principal problème de sécurité, lorsqu'il est question de port de la ceinture, concerne toujours les passagers assis à l'arrière du véhicule.
- *Ces chiffres auto-déclarés corroborent largement les observations de la mesure de comportement « port de la ceinture de sécurité » réalisée par l'IBSR en 2012 (Riguelle, 2013) : en 2012, 87 % des conducteurs et 85 % des passagers assis à l'avant du véhicule portaient la ceinture (total à l'avant : 86 % des usagers portent la ceinture ; voir figure). Le taux de personnes déclarant toujours porter la ceinture auto-déclaré aux places avant reflétant, année après année, relativement bien le comportement observé en matière de port de la ceinture, nous pouvons prudemment affirmer que les chiffres auto-déclarés pour le port de la ceinture à l'arrière du véhicule sont également proches de la réalité.*

Figure : comparaison entre le comportement auto-déclaré et observé en matière de port de la ceinture (2003-2012)



Source : IBRS

- Deux des objectifs des États généraux de la Sécurité routière de 2007 étaient : 95 % de port de la ceinture à l'avant et 80 % à l'arrière. Ces objectifs, qui devaient être réalisés pour 2010, n'étaient toujours pas atteints en 2012.
- En comparaison avec les autres pays européens, les résultats de la Belgique sont plutôt mauvais en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité. Les pays voisins – Pays-Bas, Allemagne et France – comptent parmi les meilleurs élèves en matière de port de la ceinture à l'avant (Pays-Bas : 97 %, et pas moins de 98 % pour l'Allemagne et la France). La marge de progression reste donc importante pour le port de la ceinture en Belgique.
- Dans la mesure d'attitudes de 2012 de l'IBSR, le pourcentage de femmes qui portent toujours la ceinture lorsqu'elles conduisent (90 %) et en tant que passagères à l'avant (89 %) est substantiellement plus élevé que celui des hommes dans les mêmes situations (respectivement 81 % et 84 %). Cette différence en fonction du sexe avait également été observée lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2012 (Riguelle, 2013).
- La catégorie d'âge la plus jeune (18-29 ans) déclare nettement moins souvent que la catégorie la plus âgée (63 ans et plus) « toujours » porter la ceinture en tant que conducteurs et passagers. Chez les 18-29 ans, la proportion est de 83 % en tant que conducteurs, de 79 % en tant que passagers à l'avant et 56 % en tant que passagers à l'arrière. Dans la catégorie des 63 ans et plus, les proportions sont, respectivement, de 90 %, 92 % et 66 %.
- Il ressort de la mesure d'attitudes de 2012 que le port auto-déclaré de la ceinture ne diffère pas selon la région. C'était encore le cas dans le cadre de la mesure de 2009, lorsque les chiffres concernant le port de la ceinture étaient significativement plus élevés en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie.

Avis sur le port de la ceinture

Lors de l'enquête, les personnes interviewées ont également été interrogées sur leur point de vue à l'égard de la ceinture. Il ressort notamment de l'analyse des résultats que :

- de manière générale, on observe une évolution positive des opinions à l'égard du port de la ceinture. En comparaison avec les résultats de 2009, moins de personnes interrogées jugent « inutile de porter la ceinture à l'arrière » et les conducteurs sont plus nombreux à « toujours demander à leurs passagers d'attacher leur ceinture ».

- les femmes sont significativement plus nombreuses (83 %) que les hommes (76 %) à toujours demander à leurs passagers de boucler leur ceinture. En comparaison avec toutes les autres catégories d'âge, les 63 ans et plus (87 %) demandent nettement plus souvent à leurs passagers d'attacher leur ceinture (18-29 ans : 78 % ; 30-38 ans : 77 % ; 39-49 ans : 76 % ; 50-62 ans : 78 %).
- bien plus de Wallons (23 %) que de Flamands (12 %) et de Bruxellois (9 %) jugent superflu le port de la ceinture à l'arrière. Significativement moins de Flamands (76 %) que de Wallons (86 %) et Bruxellois (85 %) demandent toujours à leurs passagers de boucler leur ceinture.
- le non-port de la ceinture à l'avant d'une voiture arrive en 4^e position des attitudes jugées inacceptables sur un total de 13 descriptions de comportement dangereux sur la route. Ce comportement à risque n'est ainsi précédé, dans ce classement, que par la conduite sous l'influence de drogues, la conduite sans assurance et le transport d'enfants non attachés. Davantage accepté, le non-port de la ceinture de sécurité à l'arrière arrive en 8^e position des comportements jugés inacceptables.
- le caractère non acceptable du non-port de la ceinture de sécurité en voiture connaît une tendance à la hausse : le caractère acceptable du fait de ne pas porter la ceinture, tant à l'avant qu'à l'arrière, a reculé en 2012 par rapport à 2009. Nettement plus d'hommes (6 %) que de femmes (3 %) considèrent comme acceptable le non-port de la ceinture à l'avant de la voiture. Manifestement, les Wallons (13 %) trouvent le non-port de la ceinture à l'arrière plus acceptable que les Flamands (8 %) et les Bruxellois (6 %).

Sensibilisation et contrôles en matière de port de la ceinture

Malgré la progression du port de la ceinture en Belgique, nous accusons toujours un important retard par rapport aux pays voisins. Il y a donc encore du pain sur la planche – surtout en ce qui concerne le port de la ceinture à l'arrière de la voiture. La sensibilisation aux risques liés au non-port de la ceinture est une réelle nécessité. À cet égard, il faut également mettre l'accent sur le risque à faible vitesse. La sensibilisation et les contrôles resteront donc primordiaux au cours des années à venir. Ils doivent notamment viser un changement de comportement des jeunes conducteurs et des conducteurs masculins.

L'UTILISATION DE DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS

Utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants

L'étude montre que l'évolution de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants est moins positive que celle du port de la ceinture.

- Les résultats présentent une augmentation non significative de l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants lors du transport d'enfants de moins de 1,35 m en 2012 (83 %) par rapport à 2009 (81 %) et 2003 (76 %). Les chiffres les plus élevés datent cependant de 2006 (90 %). Rappelons que c'est en 2006 que la nouvelle législation relative aux dispositifs de retenue pour enfants a été instaurée. Cette entrée en vigueur a suscité une importante publicité autour de la nouvelle loi et des différents types de dispositifs.
- Pourtant, nous observons également une tendance à la hausse du pourcentage de personnes interrogées qui déclarent ne jamais utiliser de dispositif de retenue pour enfant lorsqu'elles transportent un enfant de moins de 1,35 m (2012 : 5 % ; 2009 : 2 %).
- Les 30-38 ans (89 %) déclarent beaucoup plus souvent que les 39-49 ans (79 %) toujours utiliser un dispositif de retenue pour enfant lorsqu'ils transportent un enfant de moins de 1,35 m. Les Wallons (89 %) déclarent nettement plus souvent que les Bruxellois (80 %) utiliser toujours un tel dispositif lorsqu'ils transportent des enfants de moins de 1,35 m. Quant aux Flamands, ils occupent une position intermédiaire (84%).

- La mesure de comportement de l'IBSR réalisée en 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) indiquait que 1 enfant sur 10 n'était pas du tout attaché en voiture. Ce chiffre correspond plus ou moins aux constatations de la mesure d'attitudes, 5 % des conducteurs (qui transportent occasionnellement des enfants de moins de 1,35 m) ayant indiqué ne jamais utiliser de dispositif de retenue, tandis que 5 % déclaraient le faire parfois et 6 % le faire habituellement mais pas systématiquement.
- L'un des objectifs des États généraux de la Sécurité routière de 2002 était d'atteindre une proportion de 95 % d'enfants correctement protégés. Cet objectif, qui devait être réalisé pour 2005, est donc loin d'être atteint en 2012.

Avis sur la protection des enfants dans la voiture

L'évolution des avis sur les dispositifs de retenue pour enfants est moins positive que celle des avis sur le port de la ceinture en général.

- Entre 2009 et 2012, le caractère non acceptable du transport d'enfants non attachés n'a presque pas évolué.
- Une comparaison entre les résultats de 2009 et ceux de 2012 permet d'observer une tendance à la baisse du pourcentage de personnes interrogées qui se déclarent (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas correctement attaché. À cet égard, rappelons que, d'après la mesure de comportement de 2011 de l'IBSR (Roynard, 2012 ; 2014), les conducteurs minimisent souvent le risque lié à l'utilisation incorrecte des sièges-enfant.
- Il est positif, néanmoins, de constater que le pourcentage de conducteurs se déclarant (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle, pour des trajets courts, il n'est pas vraiment utile d'utiliser le bon dispositif de retenue pour enfant connaît un recul significatif par rapport à 2009. Les Wallons (10 %) sont beaucoup plus souvent (plutôt) d'accord que les Flamands (4 %) et les Bruxellois (5 %) avec l'affirmation selon laquelle l'utilisation d'un dispositif de retenue pour enfant adéquat n'est pas vraiment nécessaire pour des trajets courts. Cependant, la mesure de comportement de l'IBSR sur les sièges-enfant (Roynard, 2012 ; 2014) a permis de constater à nouveau que, pour les trajets courts principalement, les sièges-enfant n'étaient pas assez fréquemment utilisés.
- Toutefois, en termes de ce qui est inacceptable, le transport d'enfants non attachés arrive en 3^e position d'une liste de 13 descriptions de comportement dangereux. Autrement dit, la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants est moins acceptable que le non-port de la ceinture à l'avant et à l'arrière de la voiture (places 4 et 8 sur 13).

Sensibilisation et contrôles en matière d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant

Sur la base des résultats de la mesure d'attitudes de l'IBSR et de résultats complémentaires issus de la mesure de comportement de l'IBSR, nous pouvons conclure que la sensibilisation relative aux sièges-enfant devrait être essentiellement axée sur l'utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfant, sur l'estimation du risque de manière générale, mais également sur l'appréciation du risque dans le cadre des trajets courts. Par ailleurs, la sensibilisation à l'importance du port de la ceinture en général peut également exercer un impact sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant.

NECESSITE DE REALISER DES ETUDES SUPPLEMENTAIRES

Sur la base des résultats de cette étude et de l'état d'avancement de la recherche scientifique, l'IBSR plaide pour une poursuite de la recherche dans les domaines suivants :

- Poursuite des mesures d'attitudes et des mesures de comportement en matière de ceinture et de sièges-enfant
- Analyse de l'influence du niveau d'étude et du statut économique sur l'utilisation de la ceinture et des sièges-enfant
- Elargissement de la recherche aux motifs incitant des groupes à risques spécifiques à ne pas utiliser de ceinture ou de sièges-enfant et possibilités d'influencer ces groupes cibles.

Seatbelt use & child restraint systems

Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.

Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey 2012 is based on 1,540 interviews with drivers whose principal residence is in Belgium and who had driven a car or delivery van at least 1,500 km in the six months preceding the interview. The interviews were conducted verbally in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. For each attitude statement it was examined whether or not there was a relation between the answers on the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The analysis tested the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region. Where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources.

The attitude survey 2012 comprises several sections. This report only includes results related to seatbelt use and child restraint systems. The use of seatbelts and child restraint systems is considered to be one of the largest risk factors in road traffic. For this reason, the BIVV/IBSR has been specifically measuring experiences and opinions related to these themes since 2003.

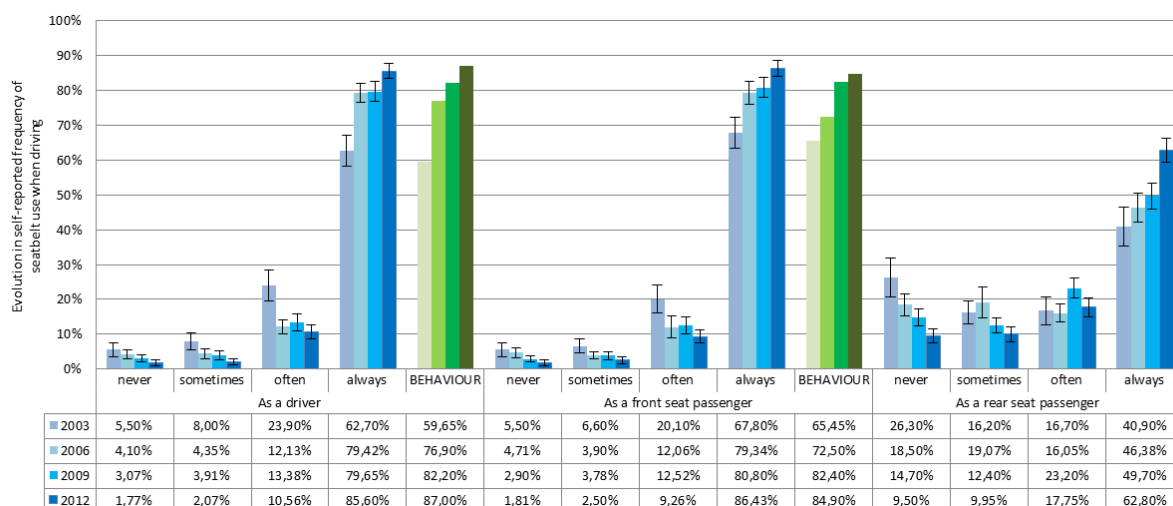
SEATBELT USE BY DRIVERS AND PASSENGERS

Self-reported seatbelt use when driving

The main findings related to seatbelt use when driving (based on self-reported behaviour) are:

- Seatbelt use by drivers and front and rear seat occupants of cars has increased significantly between 2003 and 2012. In 2012, 86% of drivers, 86% of front seat occupants and 63% of rear seat occupants stated that they always wear their seatbelts. The largest safety issue related to seatbelt use still involves rear seat occupants in cars.
- These self-reported figures are highly consistent with observations in the "seatbelt use" road side survey conducted by the BIVV/IBSR in 2012 (Riguelle, 2013): 87% of drivers and 85% of front seat occupants of cars wore seatbelts in 2012 (total front seat occupants: 86% seatbelt users; see Figure). Given that the self-reported figures for front seat occupants (over the years) are reasonably consistent with observed seatbelt use, we may cautiously assume that the self-reported figures related to seatbelt use for rear seat occupants reflect the reality fairly.

Figure: Comparison of self-reported and observed seatbelt use (2003 - 2012)



Source: BIVV/IBSR

- In 2007, two of the objectives of the General Assembly for Road Safety were: 95% seatbelt use by front seat occupants and 80% seatbelt use by rear seat occupants. These targets were supposed to have been met by 2010 but had still not been achieved in 2012.
- Compared with other European countries, Belgium's performance is on the poor side regarding seatbelt use. Our neighbouring countries the Netherlands, Germany and France, are among the countries with the best performance for seatbelt use for front seat occupants (the Netherlands: 97%, Germany and France even achieving 98%). We can state that seatbelt use in Belgium should still improve significantly.
- The percentage of women who always wear their seatbelts when driving (90%) and as a front seat passenger (89%) is significantly higher in the
- attitude survey than for men (81% and 84% respectively). This gender contrast was also observed in the BIVV/IBSR road side survey 2012 (Riguelle, 2013).
- Significantly fewer people in the youngest age group (18-29-year-olds) state that they "always" wear their seatbelt when driving or as a passenger than the oldest age group (aged 63 and over). The percentage of "always" answers of 18-29 year-olds amounts to 83% when driving, 79% as a front seat passenger and 56% as a rear seat passenger. For the group aged 63 and over, the percentages are 90%, 92% and 66% respectively.
- The attitude survey reveals that self-reported seatbelt use does not differ according to region. This was however the case in the survey conducted in 2009, when Flemish residents reported significantly higher seatbelt use compared with Brussels and Walloon residents.

Opinions on seatbelt use

The survey also asked respondents how they felt about wearing a seatbelt. An analysis of the results included the following findings:

- In general, there is a positive evolution in opinions on seatbelt use. In comparison with the results of 2009, fewer respondents believe it is "not necessary for rear seat occupants to wear a seatbelt" and there are more drivers who "always ask their passengers to put on their seatbelts".
- Significantly more women (83%) than men (76%) always ask their passengers to put on their seatbelts. Compared with all the other age groups, significantly more people aged 63 and over (87%) always ask their passengers to put on their seatbelts (18-29 year-olds: 78%; 30-38 year-olds: 77%; 39-49 year-olds: 76%; 50-62 year-olds: 78%).

- Significantly more Walloon residents (23%) than Flemish residents (12%) and Brussels residents (9%) are of the opinion that it is not necessary for rear seat occupants to wear a seatbelt. Significantly fewer Flemish residents (76%) than Walloon residents (86%) and Brussels residents (85%) always ask their passengers to put on their seatbelts.
- Not wearing a seatbelt as a driver or front seat passenger in the car is ranked in 4th place in terms of unacceptable behaviour out of a total of 13 descriptions of dangerous driving behaviour. This risk behaviour is only surpassed by "driving under the influence of drugs", "driving without insurance" and "not restraining children when driving". It is considered more acceptable for rear seat occupants not to wear a seatbelt. The latter statement ranked at the 8th place in terms of unacceptable driving behaviour.
- We see an upward trend in terms of unacceptability related to not wearing a seatbelt in the car: the unacceptability of not wearing a seatbelt both as a rear and a front seat occupant increased in 2012 compared with 2009. Men (6%) find it significantly more acceptable for front seat occupants not to wear a seatbelt in the car than women (3%). Walloon residents (13%) find it significantly more acceptable for rear seat occupants not to wear a seatbelt in the car than Flemish residents (8%) and Brussels residents (6%).

Raising awareness of and enforcing seatbelt use

Despite improved seatbelt use in Belgium, we are still lagging far behind compared to our neighbouring countries. Therefore continued efforts in this field are needed - particularly with regard to rear seat occupants' seatbelt use in the car. There is a genuine need to raise awareness of the risks of not wearing a seatbelt. In this respect, the risk involved at low speeds must also be highlighted. Raising awareness and enforcement continue to be extremely important in the coming years. They must focus, among other things, on a change in behaviour among young and male drivers.

THE USE OF CHILD RESTRAINT SYSTEMS

Self-reported use of child restraint systems

The study reveals that the evolution in the use of child restraint systems is less pronounced than for seatbelt use:

- The results reveal a non-significant increase in the use of child restraint systems when transporting children smaller than 1.35m between 2012 (83%), 2009 (81%) and 2003 (76%). The highest figures are those for 2006 (90%). We remind that new legislation related to child restraint systems entered into force in 2006. That new legislation was accompanied by a major advertising campaign around the new law and about the available child restraint systems.
- However, we also see an upward trend in the percentage of respondents who state that they never use a child restraint system if they are transporting a child smaller than 1.35m (2012: 5%; 2009: 2%)
- Significantly more 30-38 year-olds (89%) than 39-49 year-olds (79%) state that they always use a child restraint system when transporting a child shorter than 1.35m. Significantly more Walloon residents (89%) than Brussels residents (80%) state that they always use a child restraint system when transporting children shorter than 1.35m. The number for Flemish residents is between these two values (84%).
- The BIVV/IBSR road side survey conducted in 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) revealed that 1 in 10 children were not restrained at all in the car. This figure is consistent with findings in the attitude measurement survey, in which 5% of drivers (who occasionally transport children shorter than 1.35m) stated that they never used child restraint systems, 5% stated that they sometimes used child restraint systems and 6% stated that they usually but not always used child restraint systems.

- In 2002, one of the objectives of the General Assembly for Road Safety was for 95% of children to be properly restrained in the car. This target was supposed to have been achieved by 2005 but had still not been achieved in 2012.

Opinions on restraining children in the car

The evolution of opinions regarding child restraint systems is less positive than for opinions on seatbelt use in general:

- The acceptability of transporting children while not using a child restraint system barely changed between 2009 and 2012.
- If we compare the results from 2009 with those from 2012, we observe a downward trend in the percentage of respondents who agree or largely agree with the statement that it is dangerous to transport a child who is not restrained in the proper manner. In this context we would point out that the BIVV/IBSR road side survey from 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) established that drivers often minimise the risk of the incorrect use of child restraint systems.
- What is positive though is that the percentage of drivers who agree or largely agree with the statement that it is not really necessary to use proper child restraint systems for short journeys fell significantly compared with 2009. Significantly more Walloon residents (10%) agree or largely agree with the statement that it is not really necessary to use the proper child restraint systems for short journeys than Flemish residents (4%) and Brussels residents (5%). Still the BIVV/IBSR road side survey on child restraint systems (Roynard, 2012 ; 2014) established that these security systems are still not always used, especially not always during short journeys.
- Transporting children without using a child restraint system is ranked in 3rd place in terms of unacceptability out of a total of thirteen descriptions related to dangerous driving behaviour. This means that not using child restraint systems is considered less acceptable than not wearing a seatbelt while occupying a front or rear car seat (ranked in fourth and eighth place out of thirteen).

Raising awareness of and enforcing the use of child restraint systems

Based on the BIVV/IBSR attitude measurement survey results and additional results from the BIVV/IBSR road side survey, we conclude that raising awareness about child restraint systems should predominantly focus on the proper use of child restraint systems and risk assessment in general, and more particularly risk assessment for short journeys. Furthermore, raising awareness about the use of seatbelts in general could also have an impact on the use of child restraint systems.

FURTHER RESEARCH

Based upon the present results and based on the actual scientific knowledge in this field the BRSI recommends further research in the following areas:

- continuing attitude surveys and road side surveys regarding seat belt use and child restraint system use;
- analysing the impact of educational level and socio-economic status on the use of seat belt and child restraint systems;
- enlarging the scope of research on the motives of specific at risk groups for seat belt and child restraint system use, and on the adequate measures to influence these groups.

Introduction

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

Les statistiques d'accidents officielles sont transmises par le SPF Économie (DG SIE) et analysées de manière plus approfondie par l'IBSR. Des chiffres provisoires mais disponibles plus rapidement sont repris dans le baromètre de la sécurité routière. En vue d'obtenir les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des études d'observation à grande échelle (consacrées au port de la ceinture, à la vitesse, à la conduite sous influence¹). Il est ainsi possible de déterminer dans quelle mesure les usagers de la route 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 vaste enquête triennale. La première mesure d'attitudes a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006 et la troisième en 2009. Le présent rapport analyse les résultats de la quatrième mesure d'attitudes, 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 au 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 les accidents de la route, les mesures prises en matière de sécurité routière et le comportement personnel dans la circulation.

Les résultats de la mesure d'attitudes 2012 sont présentés dans cinq rapports et un 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 contient les analyses des réponses relatives à l'utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants (souvent appelés, en abrégé, « ceinture » et « sièges-enfant ») durant le déplacement. En annexe 1 figure une liste de quelques questions sur le port de la ceinture qui ne sont pas traitées dans le présent rapport. Ces questions sont analysées dans le rapport 5.

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. Elles se contentent de spécifier à chaque fois que les « attitudes » englobent les « opinions and self-reported behaviours » des automobilistes.

Méthode

Pour la mesure d'attitudes de 2012, une interview a été réalisée auprès de 1 540 conducteurs domiciliés en Belgique et qui, au cours des 6 mois précédant l'entretien, avaient parcouru au moins 1 500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les interviews ont été effectuées au domicile des personnes interrogées au moyen d'un questionnaire standard. Ce questionnaire contenait des questions sur les principaux thèmes de sécurité routière avec principalement des possibilités de réponse fermées. Les entretiens ont été menés oralement par des enquêteurs du bureau d'études Significant GfK en septembre et octobre 2012. Pour davantage d'informations sur les aspects méthodologiques de la mesure d'attitudes 2012, veuillez-vous reporter au document « Mesure d'attitudes sécurité routière 2012 – Annexe Méthodologie et questionnaire » (Meesmann *et al.*, 2013). La procédure d'échantillonnage, le travail de terrain, les non-réponses, la composition exacte de l'échantillon et les détails statistiques des analyses effectuées y sont décrits en détail.

Lors de l'analyse des réponses des personnes interrogées, nous avons systématiquement commencé par calculer les pourcentages des différentes catégories de réponses. Ensuite, les catégories « Ne sait pas (NSP) » et « Non applicable (NA) » ont été redéfinies en tant que valeurs manquantes, après quoi les pourcentages des catégories de réponses ont été recalculés. Les nouveaux pourcentages ainsi obtenus sont désignés par la mention « % valide » dans le tableau récapitulatif.

Pour chaque affirmation concernant une attitude donnée, nous avons ensuite examiné l'existence éventuelle d'un lien entre cette affirmation et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Bien que toutes les caractéristiques aient été analysées pour chaque affirmation, elles ne sont généralement mentionnées dans la présente publication que lorsqu'un lien significatif a pu être établi. Pour la détermination du caractère significatif des données, les variables ont systématiquement été recodées sous forme binaire⁴, avant que la présence de différences significatives en fonction du sexe, de l'âge ou de la Région de la personne interrogée soit vérifiée à l'aide d'un test de Wald ajusté. Dans le rapport, les observations concernant des différences non significatives sont systématiquement qualifiées de « tendances ». Toutes les analyses ont été réalisées dans STATA 13.0.

⁴ Les catégories « ne sait pas (NSP) » et « pas d'application (PA) » ont été définies ici comme valeurs manquantes.

1. Le port de la ceinture de sécurité en voiture

1.1 L'importance du port de la ceinture

En Belgique, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire depuis 1975 pour le conducteur et le passager avant, et depuis 1991 pour les passagers se trouvant à l'arrière du véhicule. Boucler sa ceinture de sécurité est un geste qui peut s'avérer décisif en cas d'accident. Le port de la ceinture peut en effet réduire considérablement la gravité de l'accident. On estime que la moitié des personnes tuées sur la route auraient pu être sauvées si elles l'avaient portée (ETSC, 2007 in Riguelle, 2013 p.6). Selon Elvik *et al.* (2009), le port de la ceinture réduit de 40 à 50 % le risque de décès du conducteur et du passager avant, et de 25 % celui des passagers arrière.

L'effet d'une collision sans ceinture de sécurité peut être comparé à celui d'une chute libre, comme l'expliquent les brochures d'information de l'IBSR relatives aux sièges-enfant (IBSR, 2013) :

- une collision à 30 km/h est comparable à une chute du 1^{er} étage ;
- une collision à 50 km/h est comparable à une chute du 3^e étage ;
- une collision à 90 km/h est comparable à une chute du 10^e étage.

En 2007, les États généraux de la Sécurité routière avaient formulé un objectif pour 2010 : atteindre 95 % de port de la ceinture à l'avant et 80 % de port de la ceinture à l'arrière (États généraux de la Sécurité routière, 2007). Aussi, en vue de stimuler le port de la ceinture, la législation belge prévoit, depuis le 1^{er} mars 2013, des mesures de contrôle plus strictes. Le non-port de la ceinture de sécurité devient une infraction du 2^e degré punie d'une amende d'un montant (actuel) de 110 euros, au lieu de 50 euros auparavant. Ne pas attacher un enfant de moins de 12 ans constitue une infraction du 3^e degré, laquelle est punie d'une amende d'un montant (actuel) de 165 euros, au lieu de 50 euros auparavant. La récidive est aussi plus sévèrement punie.

1.2 Port de la ceinture auto-déclaré dans l'ensemble de la population

Tout comme lors des précédentes éditions de la mesure d'attitudes de l'IBSR, nous avons demandé aux personnes interrogées d'indiquer la fréquence à laquelle ils attachent leur ceinture. Le tableau 1 fournit les résultats de toutes les catégories de réponses de 2012.

Tableau 1 : fréquence auto-déclarée du port de la ceinture en Belgique (2012)

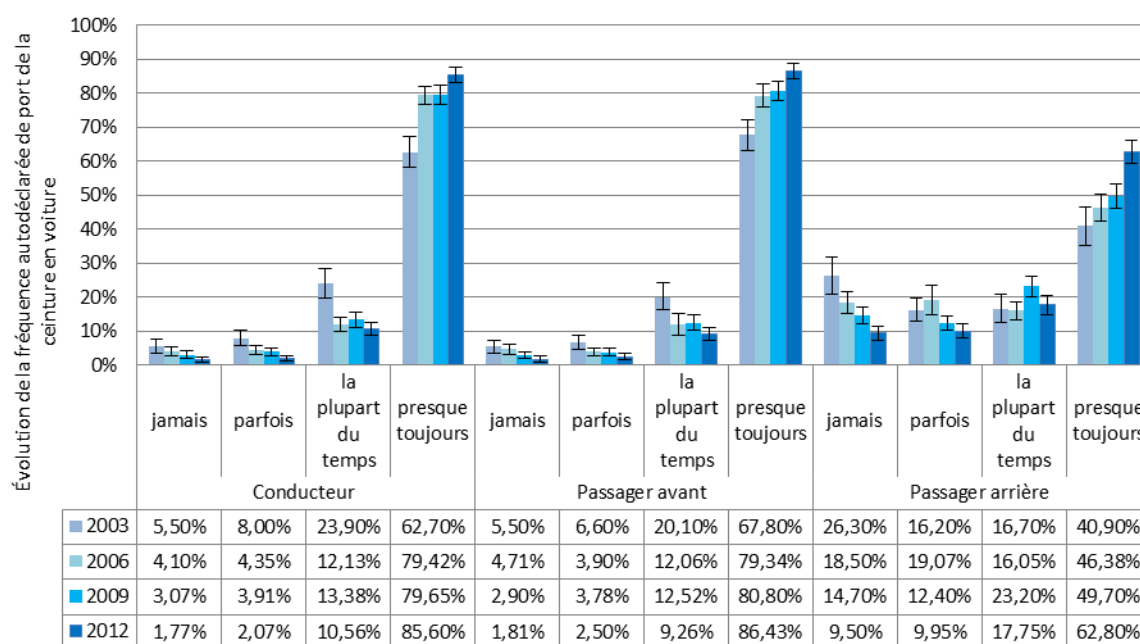
Lorsque vous vous déplacez en voiture, à quelle fréquence attachez-vous votre ceinture ?		En tant que conducteur		En tant que passager à l'avant (si jamais passager à l'avant : non applicable)		En tant que passager à l'arrière (si jamais passager à l'arrière : non applicable)	
Catégorie	Score	%	% valide	%	% valide	%	% valide
Jamais	1	1,77	1,77	1,78	1,81	8,80	9,50
Parfois	2	2,07	2,07	2,46	2,50	9,22	9,95
Dans la plupart des cas	3	3,81	3,81	3,18	3,22	7	7,55
Presque toujours	4	6,75	6,75	5,96	6,04	9,45	10,20
Toujours	5	85,60	85,60	85,25	86,43	58,18	62,80
Ne sais pas	7	0	-	0,02	-	0,10	-
Non applicable	9	0	-	1,35	-	7,25	-
Total		100	100	100	100	100	100

% valide = % ne tenant pas compte des « ne sais pas » et « non applicable » ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région

Source : IBSR

La figure 1 illustre l'évolution du port de la ceinture auto-déclaré entre 2003 et 2012. Pour la suite, les catégories « dans la plupart des cas » et « presque toujours » (scores 3 et 4) seront regroupées au sein de la catégorie « souvent ».

Figure 1 : port de la ceinture de sécurité auto-déclaré dans les mesures d'attitudes 2003-2012



Source : IBRSR

La figure 1 illustre clairement l'augmentation significative, entre 2003 et 2012, du port de la ceinture pour le conducteur et le passager à l'avant et à l'arrière. En 2012, 86 % des conducteurs ont déclaré toujours porter la ceinture, de même que 86 % des passagers à l'avant et 63 % des passagers à l'arrière. En 2003, ces proportions étaient, respectivement, de 63 %, 68 % et 41 %. Toutefois, avec ces chiffres, les objectifs fixés lors des EGSR (2007) ne sont toujours pas atteints.

1.3 Port de la ceinture de sécurité auto-déclaré selon le sexe, l'âge et la région

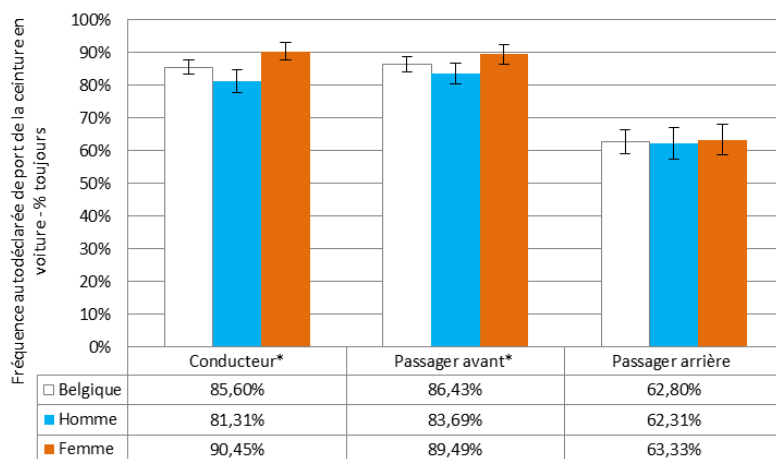
Les analyses suivantes concernent le pourcentage de conducteurs qui déclarent toujours porter la ceinture.

En ce qui concerne la fréquence auto-déclarée du port de la ceinture en tant que conducteur, passager avant et passager arrière, aucune différence significative n'a pu être observée en fonction de la région. Les différences marquées de 2009, d'une part, entre les conducteurs flamands et wallons, les premiers déclarant plus souvent porter la ceinture que les derniers, et, d'autre part, entre les passagers avant flamands et leurs homologues wallons et bruxellois, les premiers indiquant plus souvent porter la ceinture que les autres, ne sont donc plus visibles en 2012. La disparition de ces différences significatives trouve son origine dans l'augmentation, en 2012, de la part des personnes interrogées en Wallonie et à Bruxelles qui déclarent toujours porter leur ceinture lorsqu'elles conduisent un véhicule (respectivement pour 2009/2012 : Wallonie : 72 %/86 %, Bruxelles : 79 %/85 %), laquelle atteint (presque) le niveau de la Flandre (2012 : 86 %). Pour ce qui est du port de la ceinture en tant que passager avant, nous constatons également une augmentation claire chez les Wallons (2009/2012 : 72 %/85 %) et les Bruxellois (76 %/86 %), qui rejoignent presque les Flamands (87 %). En ce qui concerne le port de la ceinture à l'arrière, une augmentation notable (de 12 à 22 points de pourcentage) est constatée dans les trois régions (respectivement pour 2009/2012 : Flandre : 49 %/62 % ; Wallonie : 45 %/57 % et Bruxelles : 44 %/66 %) ; en dépit de l'absence de différences significatives selon les régions, la forte remontée des Bruxellois, qui ravissent même la première place aux Flamands, n'en est pas moins remarquable.

1.3.1 Sexe

L'utilisation de la ceinture varie en fonction du sexe (figure 2).

Figure 2 : fréquence auto-déclarée de port de la ceinture de sécurité selon le sexe de la personne interrogée (2012)



* significatif

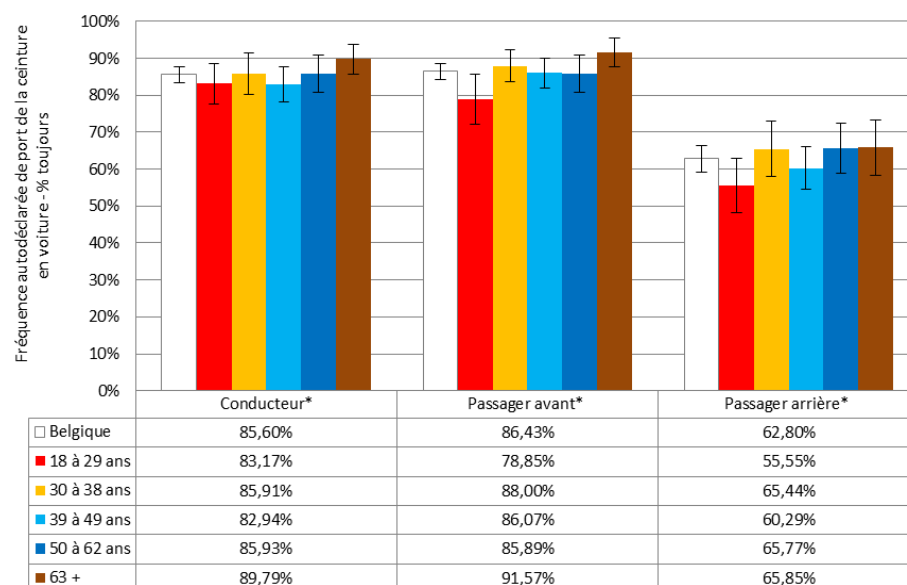
Source : IBSR

Parmi les conducteurs et passagers à l'avant qui portent toujours leur ceinture, la part de femmes (90 % et 89 %) est nettement supérieure à celle des hommes (81 % et 84 % ; différence pour les conducteurs : $F(1,126)=17,71$; $p<0,01$; différence pour les passagers à l'avant : $F(1,126)=6,64$; $p<0,05$; en 2009, cette différence était également significative). En ce qui concerne la fréquence auto-déclarée du port de la ceinture en tant que passager à l'arrière, aucune différence marquée n'a pu être constatée entre hommes et femmes (femmes : 63 % ; hommes : 62 %). Ce n'était pas davantage le cas en 2009.

1.3.2 Âge

Nous observons plusieurs différences significatives en ce qui concerne le port de ceinture selon l'âge des personnes interrogées (figure 3).

Figure 3 : fréquence auto-déclarée du port de la ceinture de sécurité selon l'âge de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBSR

Le pourcentage de personnes interrogées de la catégorie d'âge la plus jeune (18-29 ans) qui portent toujours la ceinture en tant que conducteurs (83 %) et passagers, à l'avant (79 %) et à l'arrière (56 %), est significativement inférieur au pourcentage de personnes interrogées de la catégorie la plus âgée (63 ans et plus : 90 %, 92 %, 66 % ; différence pour les conducteurs : $F(1,126) = 4,91$; $p < 0,05$; différence pour les passagers à l'avant : $F(1,126) = 14,11$; $p < 0,01$; différence pour les passagers à l'arrière : $F(1,126) = 4,98$; $p < 0,05$). En ce qui concerne le port de la ceinture à l'arrière également, la catégorie la plus jeune (56 %) se distingue nettement de la deuxième catégorie d'âge la plus vieille (50-62 ans : 66 %) ($F(1,126) = 5,86$; $p < 0,05$).

Le pourcentage des 30-38 ans qui portent toujours la ceinture en tant que conducteurs (86 %) est significativement inférieur à cette proportion au sein des 63 ans et plus (90 % ; $F(1,126) = 4,30$; $p < 0,05$). Il est étonnant de constater qu'en moyenne, les conducteurs de 30-38 ans portent plus souvent la ceinture de sécurité que leurs cadets (18-29 ans). Dans le cas du port de la ceinture en tant que passager avant, cette différence est même significative (19-29 ans : 79 % ; 30-38 ans : 88 % ; $F(1,126) = 5,35$; $p < 0,05$).

Les résultats concernant les différences en fonction des âges sont comparables à ceux de 2009. Seule la catégorie des 30-38 ans se comporte, en comparaison avec les autres groupes d'âge, clairement mieux en 2012 qu'en 2009.

1.4 Avis sur le port de la ceinture de sécurité dans l'ensemble de la population

Comme en 2009, l'IBSR a demandé aux personnes interrogées en 2012 dans quelle mesure elles étaient d'accord avec un certain nombre d'affirmations relatives au port de la ceinture de sécurité. Le tableau 2 présente les réponses de 2012.

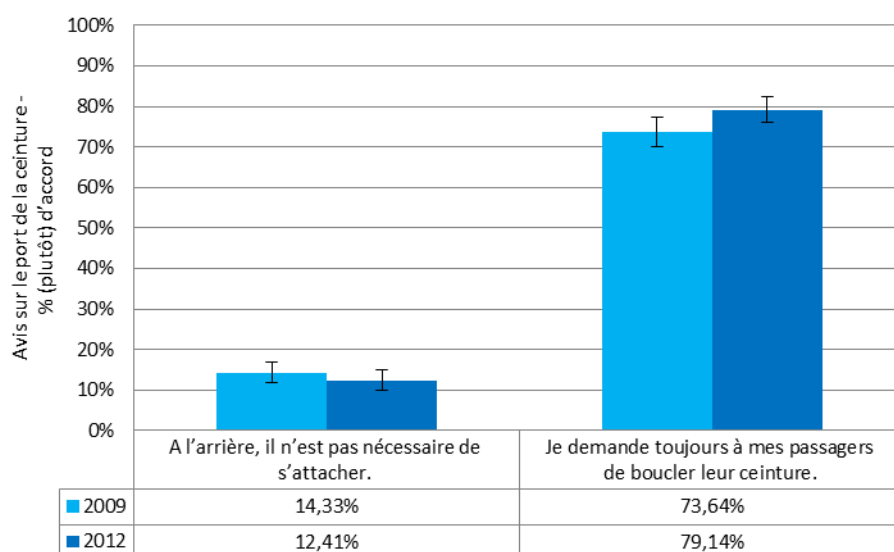
Tableau 2 : avis sur la ceinture de sécurité chez les conducteurs en Belgique (2012)

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes concernant le port de la ceinture de sécurité ?		Il n'est pas nécessaire de porter la ceinture à l'arrière du véhicule.		Je demande toujours à mes passagers d'attacher leur ceinture*	
Catégorie	Score	%	% valide	%	% valide
Pas d'accord	1	65,46	65,56	9,11	9,20
Plutôt pas d'accord	2	10,70	10,72	5,41	5,46
Neutre	3	11,30	11,31	6,13	6,19
Plutôt d'accord	4	5,71	5,72	9,94	10,05
D'accord	5	6,68	6,69	68,40	69,10
Ne sais pas	7	0,15	-	0,14	-
Non applicable	9	0	-	0,86	-
Total		100	100	100	100

* si jamais de passagers : non applicable ; % valide = % ne tenant pas compte des « ne sais pas » et « non applicable » ; en gras : pour stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région
Source : IBSR

Les questions de 2012 étaient identiques à celles de 2009. Les résultats de ces deux éditions peuvent donc être comparés les uns aux autres (figure 4 ; le pourcentage des catégories « plutôt d'accord » et « d'accord » correspondent au score 4 et 5).

Figure 4 : avis sur le port de la ceinture dans les mesures d'attitudes de 2009 et 2012



Source : IBSR

Dans l'ensemble, nous assistons à une évolution positive des avis sur le port de la ceinture :

- nous observons une tendance, selon laquelle moins de personnes interrogées ont jugé inutile de porter la ceinture à l'arrière en 2012 (12 %) qu'en 2009 (14 %) ;
- nous remarquons également une tendance à la hausse chez les conducteurs qui demandent toujours à leurs passagers de s'attacher (2012 : 79 % ; 2009 : 74 %).

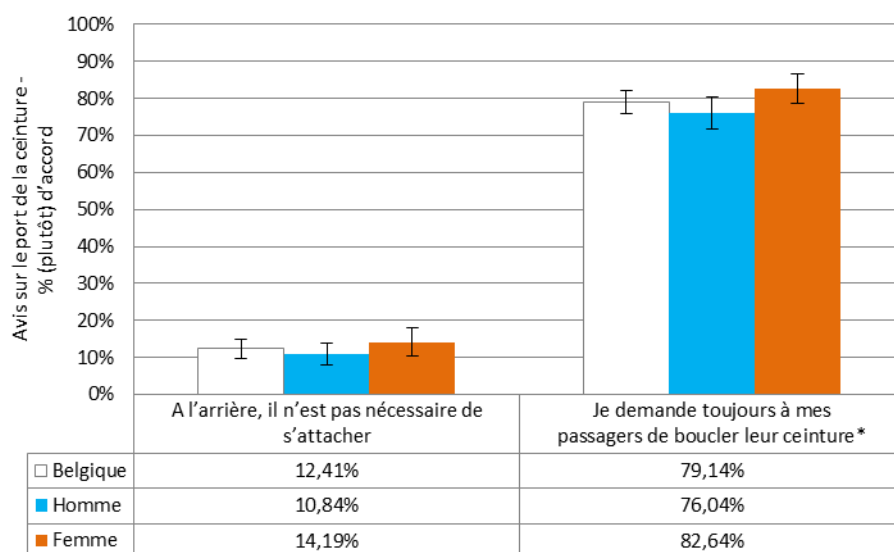
1.5 Avis sur le port de la ceinture selon le sexe, l'âge et la région

Les analyses suivantes portent sur le pourcentage de conducteurs qui se déclarent (plutôt) d'accord avec certaines affirmations (scores 4 et 5).

1.5.1 Sexe

Les avis sur le port de la ceinture varient selon le sexe (figure 5).

Figure 5 : avis sur le port de la ceinture selon le sexe de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBSR

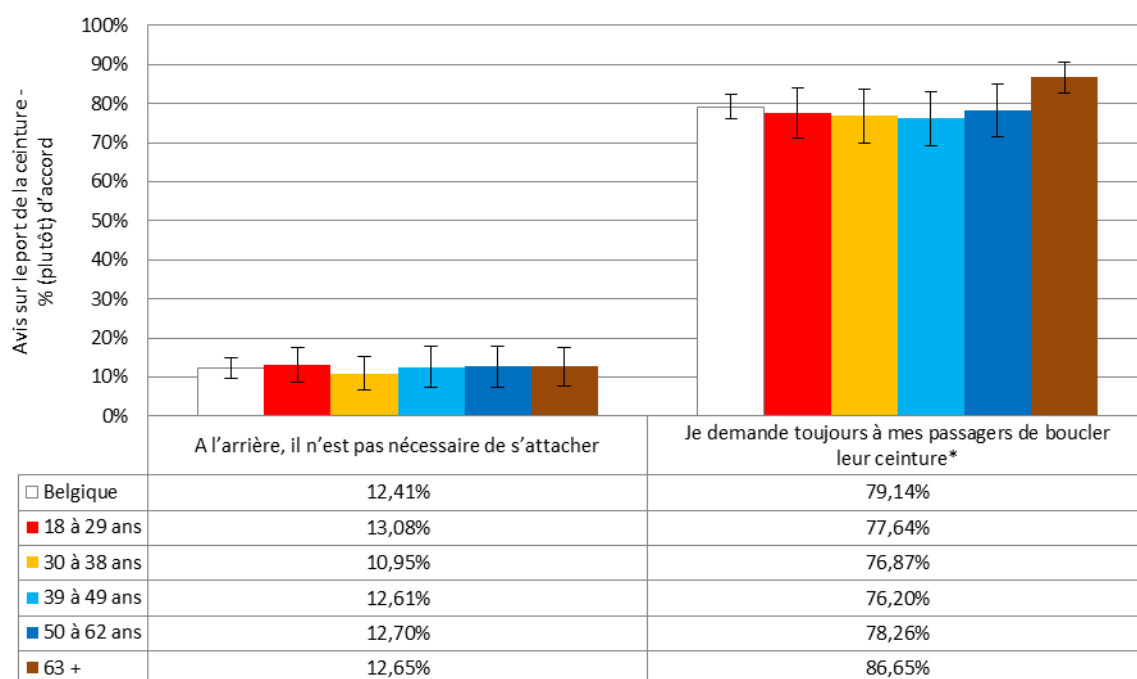
Comme le montre la figure 5, les femmes (83 %) sont significativement plus nombreuses que les hommes (76 %) à toujours demander à leurs passagers de boucler leur ceinture ($F(1,126)=5,37$; $p<0,05$). Cette différence était également significative en 2009.

En ce qui concerne l'affirmation « il est inutile de porter la ceinture à l'arrière », aucune différence significative n'a pu être observée en fonction du sexe. À cet égard également, le résultat est identique à celui de 2009.

1.5.2 Âge

La tendance à toujours demander au passager d'attacher sa ceinture varie en fonction de l'âge des personnes interrogées (figure 6).

Figure 6 : avis sur le port de la ceinture selon l'âge de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBRSR

Par rapport à toutes les autres catégories d'âge, les 63 ans et plus sont les premiers qui demandent toujours à leurs passagers de boucler leur ceinture (87 %) :

- différence significative avec les 18-29 ans (78 %) $F(1,126)= 6,85$; $p<0,01$;
- différence significative avec les 30-38 ans (77 %) $F(1,126)= 6,32$; $p<0,05$;
- différence significative avec les 39-49 ans (76 %) $F(1,126)= 10,70$; $p<0,01$;
- différence significative avec les 50-52 ans (78 %) $F(1,126)= 5,52$; $p<0,05$.

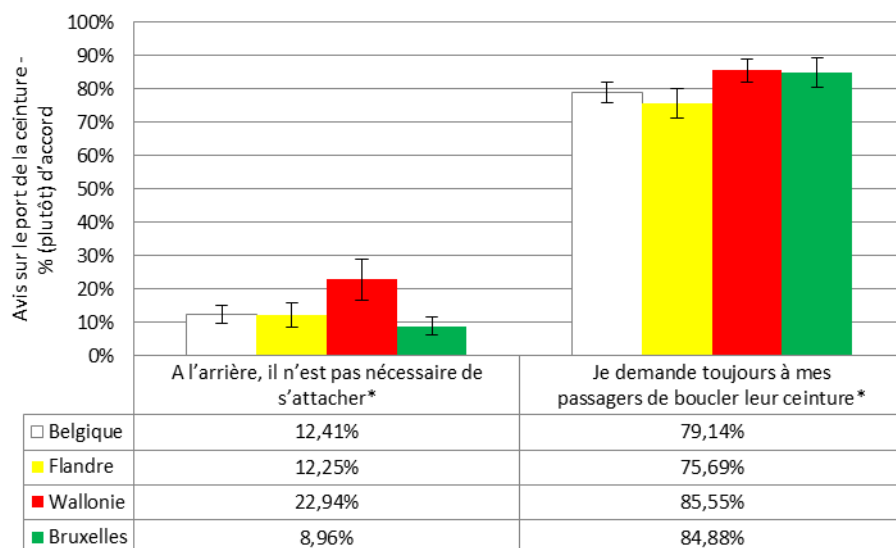
En 2009 également, il s'est avéré que les conducteurs plus âgés demandent plus souvent à leur passager de s'attacher que les conducteurs plus jeunes.

Dans les réponses à l'affirmation « il est inutile de porter la ceinture à l'arrière », nous n'observons (tout comme en 2009) aucune différence significative en fonction de l'âge.

1.5.3 Région

Les analyses ont présenté plusieurs différences significatives parmi les avis sur le port de la ceinture en fonction de la région où habitaient les personnes interrogées (figure 7).

Figure 7 : avis sur le port de la ceinture selon la région de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBSR

La figure 7 montre que significativement plus de Wallons (23 %) que de Flamands (12 %, $F(1,126)=8,66$; $p<0,01$) et de Bruxellois (9 %, $F(1,126)=17,48$; $p<0,01$) sont d'avis que le port de la ceinture à l'arrière du véhicule est inutile. Les Flamands réalisent cependant un moins bon score dans un autre domaine. Ainsi, les Flamands (76 %) sont beaucoup moins nombreux que les Bruxellois (85 %, $F(1,126)=8,16$; $p<0,01$) et les Wallons (86 %, $F(1,126)=11,85$; $p<0,01$) à toujours demander à leurs passagers de boucler leur ceinture.

Notons qu'en 2009, aucune différence significative n'avait pu être observée en fonction de la région.

1.6 Caractère acceptable du non-port de la ceinture dans l'ensemble de la population

Les personnes interrogées se sont vu proposer une liste de 13 descriptions de comportement dangereux sur la route (tableau 3). Il leur a ensuite été demandé d'indiquer dans quelle mesure ils trouvaient, personnellement, chacun de ces comportements acceptable ou inacceptable. Les réponses devaient être données au moyen d'une échelle de 5 points (1 correspondant à « inacceptable » et 5 à « acceptable »).

Tableau 3 : caractère acceptable des comportements dangereux sur la route chez les conducteurs en Belgique (2012)

Position *	Comportement	Inacceptable			Acceptable		Ne sais pas
		1	2	3	4	5	
1	Conduire après avoir pris de la drogue	93,71 %	4,48 %	1,01 %	0,47 %	0,28 %	0,05 %
2	Conduire sans assurance	92,84 %	4,32 %	2,15 %	0,38 %	0,30 %	0,02 %
3	Transporter dans la voiture un enfant non attaché (siège-enfant, ceinture...)	91,00 %	6,28 %	2,03 %	0,47 %	0,19 %	0,03 %
4	Ne pas porter la ceinture à l'avant du véhicule	76,51 %	13,85 %	5,46 %	2,56 %	1,62 %	0,00 %
5	Envoyer un SMS avec son téléphone portable en conduisant	72,03 %	18,14 %	6,35 %	2,36 %	1,09 %	0,05 %

6	Téléphoner avec le téléphone portable à la main en conduisant	63,54 %	21,89 %	10,19 %	3,09 %	1,30 %	0,00 %
7	Prendre le volant sans être certain de ne pas dépasser le taux d'alcoolémie maximal autorisé	58,81 %	25,08 %	12,42 %	2,75 %	0,92 %	0,02 %
8	Ne pas porter la ceinture à l'arrière du véhicule	56,76 %	19,73 %	15,43 %	5,14 %	2,91 %	0,02 %
9	Continuer à rouler en cas de fatigue	53,12 %	31,82 %	11,98 %	2,62 %	0,45 %	0,00 %
10	Rouler à 70 km/h en agglomération	49,62 %	26,12 %	16,19 %	4,72 %	3,35 %	0,00 %
11	Être mal garé	38,16 %	26,25 %	26,66 %	7,26 %	1,67 %	0,00 %
12	Rouler à 50 km/h dans une zone où la vitesse maximale est limitée à 30 km/h	37,99 %	27,27 %	21,78 %	9,21 %	3,72 %	0,02 %
13	Rouler à 140 km/h sur une autoroute dégagée	22,02 %	16,92 %	20,16 %	15,89 %	25,01 %	0,00 %

* sur la base du score 1

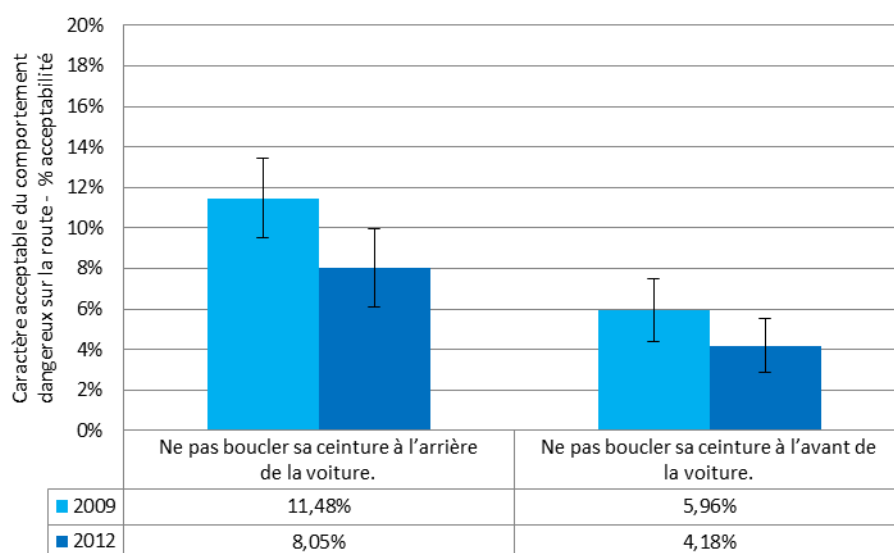
Source : IBSR

Dans ce tableau, les comportements à risque sont classés selon le score 1 (inacceptable). Pour la plupart des conducteurs belges, ne pas porter la ceinture à l'avant constitue un comportement inacceptable (90 % ; scores 1 et 2). En comparaison avec les autres comportements dangereux sur la route, le fait de « ne pas porter la ceinture à l'avant du véhicule » est le 4^{ème} des 13 comportements jugés inacceptables, derrière la conduite sous l'influence de drogues, la conduite sans assurance et le transport d'enfants non attachés (tous > 97 % ; scores 1 et 2).

Les conducteurs belges jugent le fait de ne pas porter la ceinture à l'arrière de la voiture (8^e position sur 13) plus acceptable que le non-port de la ceinture à l'avant. 76 % des conducteurs trouvent inacceptable de ne pas porter la ceinture à l'arrière (à l'avant : 90 % ; scores 1 et 2).

La figure 8 illustre l'évolution du caractère acceptable du non-port de la ceinture (caractère acceptable dans ce cas : scores 4 et 5).

Figure 8 : caractère acceptable du non-port de la ceinture chez les conducteurs en Belgique (2009, 2012)



Source : IBSR

Nous observons une tendance positive en ce qui concerne le caractère inacceptable du fait de ne pas attacher sa ceinture : le caractère acceptable du non-port de la ceinture, tant à l'arrière (8 %) qu'à l'avant (4 %), affiche une tendance à la baisse en 2012 par rapport à 2009 (2009 : 11 % à l'arrière et 6 % à l'avant).

1.7 Caractère acceptable du non-port de la ceinture selon le sexe, l'âge et la région

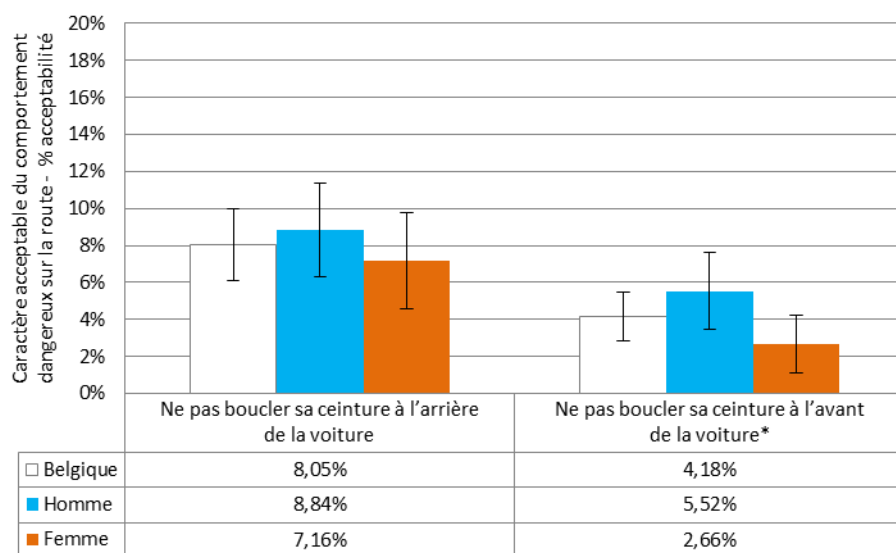
Les analyses suivantes portent sur le pourcentage de conducteurs qui jugent acceptable un comportement dangereux déterminé. Ici, le « caractère acceptable » est défini par la somme des scores 4 et 5⁵.

Aucune différence importante en fonction de l'âge n'a pu être constatée en ce qui concerne le caractère acceptable du non-port de la ceinture à l'avant et à l'arrière de la voiture.

1.7.1 Sexe

Le caractère acceptable du non-port de la ceinture à l'avant du véhicule varie en fonction du sexe des personnes interrogées (figure 9).

Figure 9 : caractère acceptable du non-port de la ceinture selon le sexe de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBSR

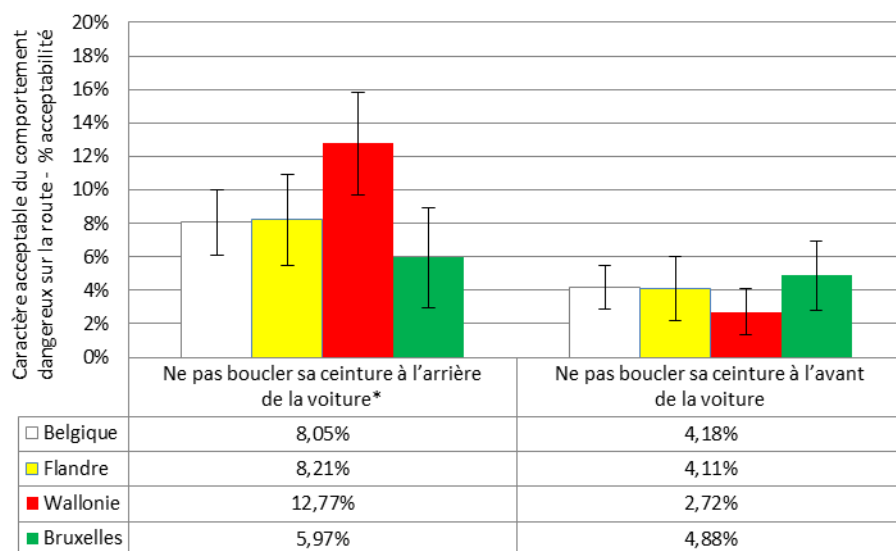
Les hommes (6 %) sont significativement plus nombreux que les femmes (3 %) à juger le non-port de la ceinture à l'avant acceptable ($F(1,126)=4,68$; $p<0,05$). Par contre, nous ne constatons aucune différence significative entre les deux sexes en ce qui concerne le caractère acceptable du non-port de la ceinture à l'arrière du véhicule.

⁵ En raison d'un changement de méthode d'analyse statistique, les résultats présentant des différences significatives ne peuvent être comparés avec ceux de 2009.

1.7.2 Région

Le caractère acceptable du non-port de la ceinture à l'arrière de la voiture varie en fonction de la région (figure 10).

Figure 10 : caractère acceptable du non-port de la ceinture selon la région de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBSR

Les conducteurs wallons sont significativement plus nombreux (13 %) que leurs homologues flamands (8 %, $F(1,126) = 4,79$; $p < 0,05$) et bruxellois (6 %, $F(1,126) = 9,80$; $p < 0,01$) à juger acceptable le non-port de la ceinture à l'arrière du véhicule. En ce qui concerne le caractère acceptable du non-port de la ceinture à l'avant, aucune différence marquée n'a pu être observée en fonction de la région.

2. Utilisation de dispositifs de retenue pour enfant

2.1 L'importance d'attacher les enfants en voiture

En 2012, 1 494 enfants de 0 à 10 ans ont, en tant que passagers d'une voiture, été victimes d'accidents avec dommages corporels. Quatre d'entre eux ont été tués, 49 grièvement blessés et 1 441 légèrement blessés (pour un total de 1 162 accidents avec dommages corporels). Ne pas attacher correctement les enfants augmente le risque de lésions graves ou fatales en cas d'accident de la circulation (Brown et Bilston, 2007 ; Kapoor *et al.*, 2011 ; Lesire *et al.*, 2007).

Depuis 2006, la loi belge stipule que les mineurs de moins de 1,35 m doivent être transportés dans un siège-enfant adapté et conforme à la réglementation européenne. Les enfants peuvent être assis à l'avant comme à l'arrière de la voiture tant qu'ils sont installés dans un dispositif de retenue pour enfant. Un tel dispositif doit satisfaire aux normes européennes les plus récentes, à savoir la ECE R44/03 ou R44/04. Depuis le 1^{er} janvier 2013, la non-utilisation d'un dispositif de retenue approprié est considérée comme une infraction au code de la route du 3^e degré et est sanctionnée d'une amende de 165 euros (au lieu de 50 euros auparavant).

2.2 Utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants dans l'ensemble de la population

Dans le cadre de chaque édition de la mesure d'attitudes, l'IBSR demande aux personnes interrogées qui transportent en voiture des enfants de moins de 1,35 m d'indiquer à quelle fréquence ils utilisent, pour ce faire, un dispositif de retenue pour enfant adéquat (siège-enfant, rehausseur). Le tableau 4 présente les réponses formulées en 2012.

Tableau 4 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants par les conducteurs en Belgique (2012)

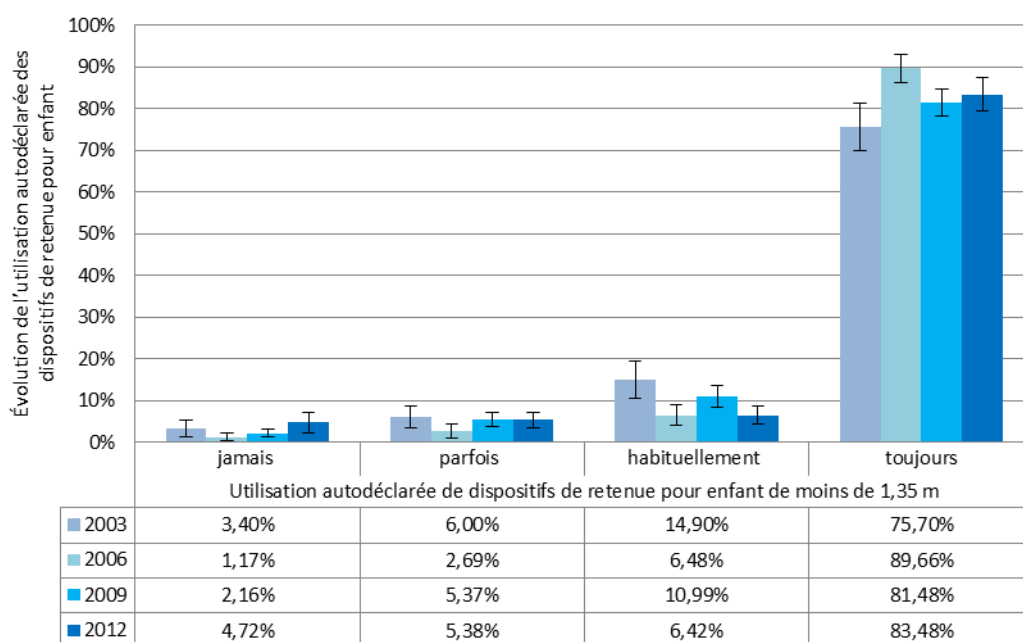
Lorsque vous transportez un ou des enfant(s) de moins de 1,35 mètre dans votre voiture, à quelle fréquence utilisez-vous, pour ce faire, un dispositif de retenue pour enfant adéquat (siège-enfant ou coussin de rehaussement) ?			
Catégorie	Score	%	% valide
Jamais	1	2,95	4,72
Parfois	2	3,35	5,38
En général	3	4,01	6,42
Toujours	4	52,10	83,48
Je ne transporte jamais d'enfants de moins de 1,35 m	5	37,60	-
Total		100	100

% valide = % ne tenant pas compte des réponses « Je ne transporte jamais d'enfants de moins de 1,35 m » ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région

Source : IBSR

Les chiffres présentés dans les sections suivantes concernent les conducteurs qui transportent au moins occasionnellement des enfants de moins de 1,35 m. Autrement dit, ils ne tiennent pas compte des 37,6 % de conducteurs qui ont déclaré ne jamais le faire. La figure 11 illustre l'évolution de l'utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants entre 2003 et 2012.

Figure 11 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants dans les mesures d'attitudes 2003 à 2012 (Base : les personnes interrogées qui transportent au moins occasionnellement des enfants < 1,35 m)



Source : IBSR

L'évolution de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants est moins claire que celle du port de la ceinture.

Les résultats présentent une augmentation non significative pour la part de personnes interrogées qui utilisent toujours des dispositifs de retenue pour enfants lorsqu'elles transportent des enfants de moins de 1,35 m (2012 : 83 % ; 2009 : 81 % ; 2003 : 76 %). C'est en 2006 que les chiffres ont été les plus élevés (90 %). Le pic de 2006 pourrait être lié à l'entrée en vigueur, cette année-là, de la nouvelle législation relative aux dispositifs de retenue pour enfant. Celle-ci a suscité une publicité importante autour de la nouvelle loi et des différents dispositifs possibles.

Par rapport à la période 2003-2009, nous identifions également, pour 2012, une tendance à la hausse (5 %) de la proportion de personnes interrogées qui déclarent ne jamais utiliser de dispositif de retenue lorsqu'ils transportent un enfant de moins de 1,35 m (2009 : 2 %). Avec de tels chiffres, les objectifs pour 2005 (95 % d'enfants correctement attachés) fixés lors des EGSR de 2002 ne sont évidemment pas atteints.

2.3 Utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants selon le sexe, l'âge et la région

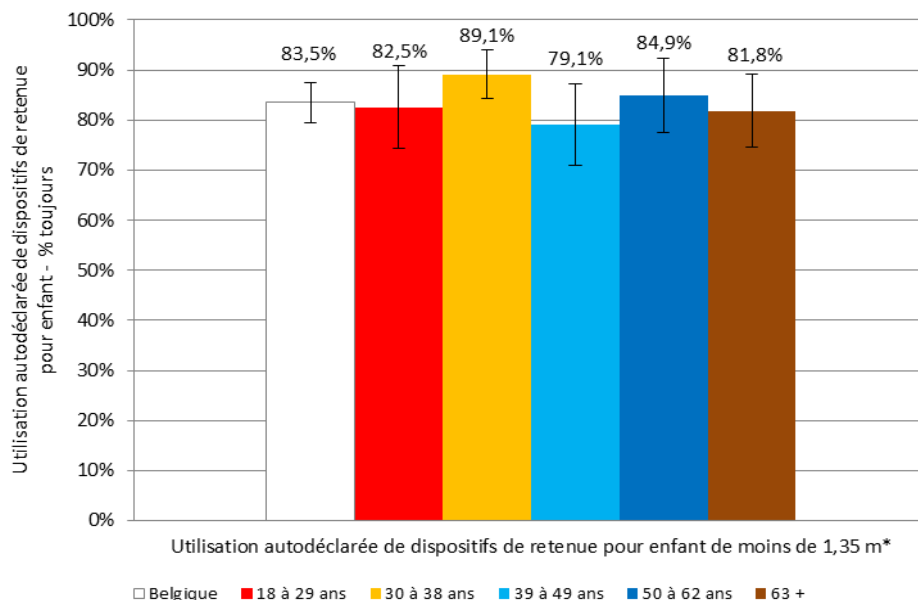
Les analyses suivantes concernent la part de conducteurs qui déclarent utiliser systématiquement un dispositif de retenue lorsqu'ils transportent un ou des enfant(s) de moins de 1,35 m. Dans ce cadre, la catégorie « je ne transporte jamais d'enfants de moins de 1,35 m » a été assimilée à une valeur manquante.

En ce qui concerne l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant, aucune différence significative n'a pu être observée en fonction du sexe (comme c'était, par ailleurs, le cas en 2009).

2.3.1 Âge

L'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants varie en fonction de l'âge (figure 12).

Figure 12 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants selon l'âge de la personne interrogée (2012)



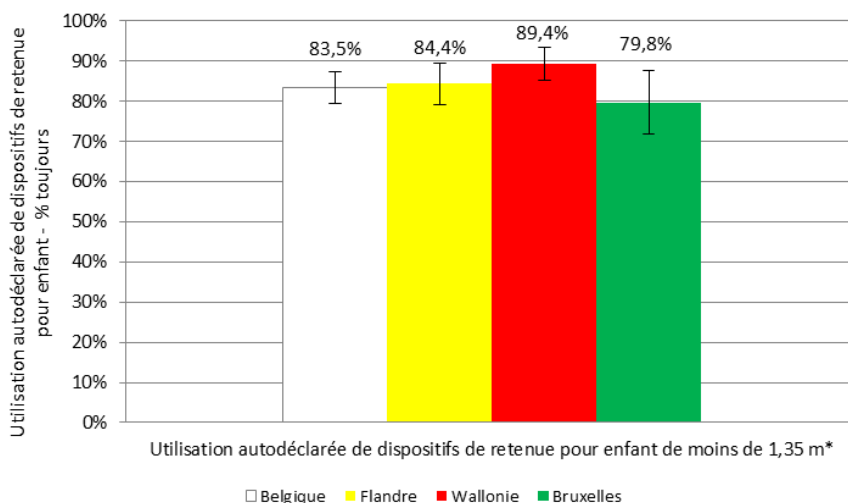
* significatif
Source : IBRS

Les 30-38 ans (89 %) déclarent significativement plus souvent que les 39-49 ans (79 %) toujours utiliser un dispositif de retenue pour enfant lorsqu'ils transportent des enfants de moins de 1,35 m ($F(1,126) = 5,31$; $p < 0,05$). En 2009, aucune différence significative n'avait été observée en fonction de l'âge.

2.3.2 Région

L'utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants varie en fonction de la région dans laquelle habitent les personnes interrogées (figure 13).

Figure 13 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants selon la région de la personne interrogée (2012)



* significatif
Source : IBRS

Les Wallons (89 %) déclarent beaucoup plus souvent que les Bruxellois (80%) utiliser systématiquement un dispositif de retenue lorsqu'ils transportent des enfants de moins de 1,35 m ($F(1,126) = 4,56$; $p < 0,05$). Les Flamands (84 %) occupent, quant à eux, une position intermédiaire. En 2009, aucune différence substantielle n'avait été observée en fonction de la région.

2.4 Avis sur la protection des enfants dans l'ensemble de la population

Comme il l'avait fait en 2009, l'IBSR a, en 2012, demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles étaient d'accord ou non avec un certain nombre d'affirmations. Le tableau 5 présente les réponses formulées en 2012.

Tableau 5 : avis sur la protection des enfants chez les conducteurs en Belgique (2012)

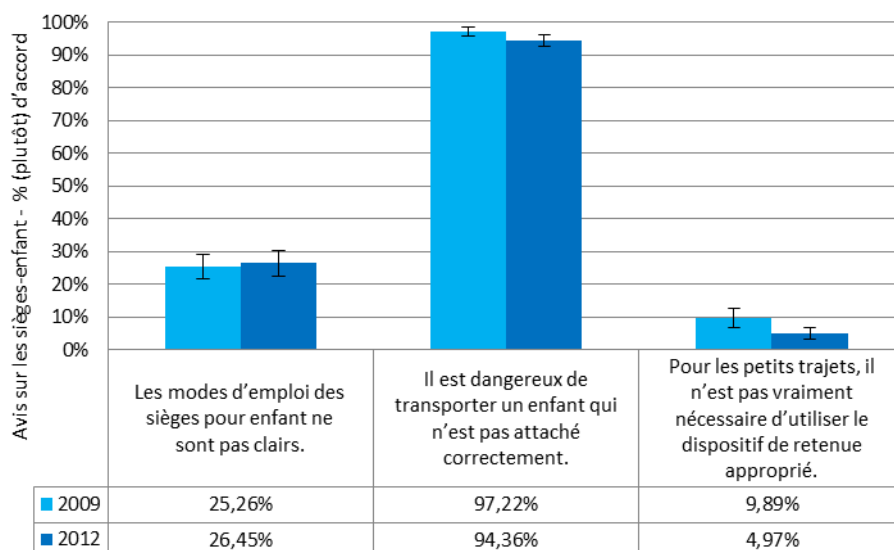
Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou non avec les affirmations suivantes ?		Les modes d'emploi des sièges-enfant ne sont pas clairs.		Il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement.		Pour les trajets courts, il n'est pas réellement nécessaire d'utiliser un dispositif de retenue pour enfant approprié.	
Catégorie	Score	%	% valide	%	% valide	%	% valide
Pas d'accord	1	40,25	42,21	2,39	2,39	80,51	80,87
Plutôt pas d'accord	2	12,79	13,41	0,39	0,39	9,20	9,24
Neutre	3	17,11	17,94	2,85	2,85	4,90	4,93
Plutôt d'accord	4	13,90	14,57	9,95	9,98	2,02	2,03
D'accord	5	11,33	11,88	84,14	84,39	2,93	2,94
Ne sais pas/non applicable	9	4,62	-	0,29	-	0,44	-
Total		100	100	100	100	100	100

% valide = % ne tenant pas compte des catégories « Ne sais pas » et « Non applicable » ; en gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région

Source : IBSR

La figure 14 illustre l'évolution des avis concernant les sièges-enfant entre 2009 et 2012. Elle indique le pourcentage de conducteurs qui se sont déclarés « plutôt d'accord » ou « d'accord » (scores 4 et 5) avec une affirmation déterminée.

Figure 14 : avis sur la protection des enfants dans le cadre des mesures d'attitudes 2009 et 2012



Source : IBSR

L'évolution des avis quant aux dispositifs de retenue pour enfants est moins positive que celle des avis concernant le port de la ceinture.

- Le pourcentage de personnes interrogées qui se déclarent (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle il est dangereux de transporter un enfant qui n'a pas été attaché correctement a

légèrement diminué entre 2009 et 2012 (2012 : 94 % ; 2009 : 97 %). Mais là encore, la différence observée n'est qu'une tendance.

- Parmi les points positifs, le pourcentage de conducteurs qui se déclarent (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser un dispositif de retenue adéquat pour un trajet court (5 %) a nettement diminué par rapport à 2009 (10 %).

2.5 Avis sur la protection des enfants selon le sexe, l'âge et la région

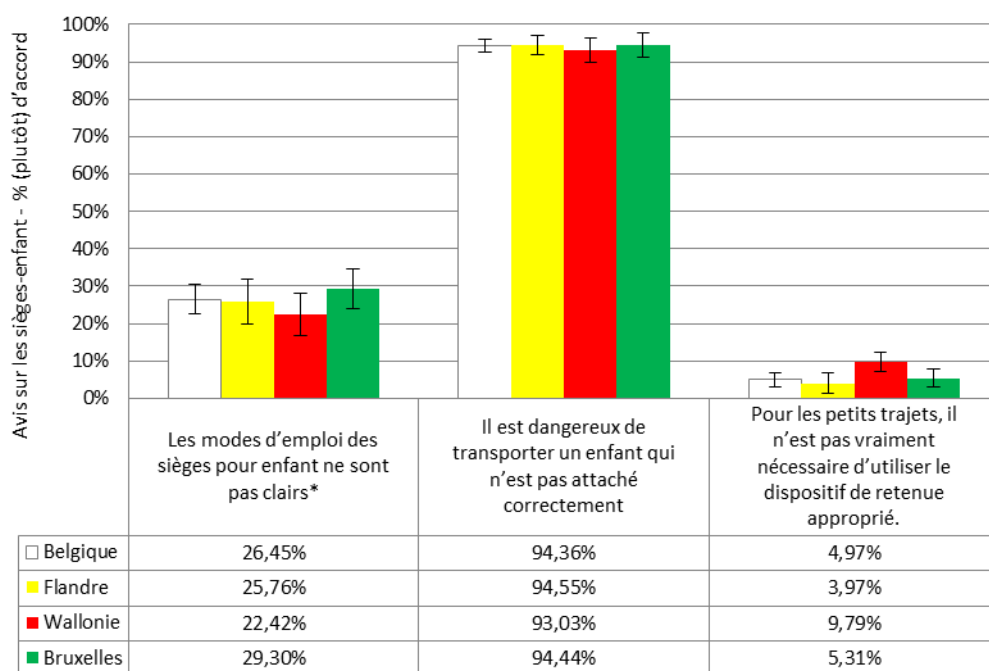
Les analyses suivantes concernent la part de conducteurs qui se sont déclarés (plutôt) d'accord avec certaines affirmations (scores 4 et 5).

Aucune différence significative n'a été observée entre hommes et femmes concernant leur avis sur les sièges-enfant. C'était déjà le cas en 2009.

En 2012, nous n'avons pas davantage observé de variation importante des avis sur les sièges-enfant en fonction de l'âge des personnes interrogées. Ce constat contraste avec celui de 2009. À l'époque, l'affirmation relative aux modes d'emploi avait suscité des réponses significativement différentes selon l'âge. Les conducteurs appartenant aux deux catégories les plus âgées étaient alors plus nombreux que ceux des trois catégories les plus jeunes à trouver que les modes d'emploi des sièges-enfant manquaient de clarté.

Nous avons pu constater une différence en fonction de la région en ce qui concerne l'avis sur les dispositifs de retenue pour enfants (figure 15).

Figure 15 : avis sur la protection des enfants selon la région de la personne interrogée (2012)



* significatif

Source : IBSR

Les conducteurs wallons (10 %) se déclarent plus souvent (plutôt) d'accord que les conducteurs flamands (4 %, $F(1,126)=9,60$; $p<0,01$) et bruxellois (5 %, $F(1,126)= 6,46$; $p<0,05$) avec l'affirmation selon laquelle il n'est pas vraiment nécessaire, pour les trajets courts, d'utiliser le dispositif de retenue pour enfant approprié. En 2009, aucune différence n'avait pu être observée en fonction de la région.

Concernant les affirmations relatives au manque de clarté des modes d'emploi des sièges-enfant et au danger de transporter un enfant sans l'avoir attaché correctement, aucune différence significative n'a été constatée en fonction de la région de la personne interrogée (idem en 2009).

2.6 Caractère acceptable du transport d'enfants non attachés

Le tableau 6 fournit un aperçu des avis des personnes interrogées concernant le caractère (non) acceptable de différents types de comportement dangereux sur la route.

Tableau 6 : caractère acceptable des comportements dangereux sur la route chez les conducteurs en Belgique (2012)

Position*	Comportement	Inacceptable			Acceptable		Ne sais pas
		1	2	3	4	5	
1	Conduire après avoir pris de la drogue	93,71%	4,48%	1,01%	0,47%	0,28%	0,05%
2	Conduire sans assurance	92,84%	4,32%	2,15%	0,38%	0,30%	0,02%
3	Transporter dans la voiture un enfant non attaché (siège-enfant, ceinture...)	91,00%	6,28%	2,03%	0,47%	0,19%	0,03%
4	Ne pas porter la ceinture à l'avant du véhicule	76,51%	13,85%	5,46%	2,56%	1,62%	0,00%
5	Envoyer un SMS avec son téléphone portable à la main en conduisant	72,03%	18,14%	6,35%	2,36%	1,09%	0,05%
6	Téléphoner avec le téléphone portable à la main en conduisant	63,54%	21,89%	10,19%	3,09%	1,30%	0,00%
7	Prendre le volant sans être certain de ne pas dépasser le taux d'alcoolémie maximal autorisé	58,81%	25,08%	12,42%	2,75%	0,92%	0,02%
8	Ne pas porter la ceinture à l'arrière du véhicule	56,76%	19,73%	15,43%	5,14%	2,91%	0,02%
9	Continuer à rouler en cas de fatigue	53,12%	31,82%	11,98%	2,62%	0,45%	0,00%
10	Rouler à 70 km/h en agglomération	49,62%	26,12%	16,19%	4,72%	3,35%	0,00%
11	Être mal garé	38,16%	26,25%	26,66%	7,26%	1,67%	0,00%
12	Rouler à 50 km/h dans une zone où la vitesse maximale est limitée à 30 km/h	37,99%	27,27%	21,78%	9,21%	3,72%	0,02%
13	Rouler à 140 km/h sur une autoroute dégagée	22,02%	16,92%	20,16%	15,89%	25,01%	0,00%

* sur la base du score 1

Source : IBSR

Transporter des enfants non attachés en voiture est considéré comme inacceptable par la plupart des conducteurs belges (97 % ; scores 1 et 2). Par rapport aux autres comportements dangereux sur la route, le transport d'enfants non attachés arrive en 3^e position sur 13. Il s'agit donc de l'une des formes de comportement à risque que les conducteurs jugent, d'un point de vue personnel, les moins acceptables. Il semblerait d'ailleurs que ceux-ci attachent plus d'importance au fait que les enfants soient correctement retenus durant le transport en voiture qu'aux comportements en matière de port de la ceinture (en général). Le non-port de la ceinture à l'avant se classe néanmoins 4^e dans la liste des comportements inacceptables, tandis que le fait de ne pas porter la ceinture à l'arrière n'arrive qu'en 8^e position.

En 2009 également, le transport d'enfants non attachés était considéré comme le 3^e comportement le moins acceptable. Le pourcentage de personnes interrogées trouvant ce comportement inacceptable n'a quasiment pas évolué en 2012.

2.7 Caractère acceptable du transport d'enfants non attachés en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Moins de 1 % des conducteurs jugent acceptable le transport d'enfants non attachés (au moyen d'un siège-enfant, de la ceinture...). Dans ce groupe, aucune différence substantielle n'a pu être observée en fonction du sexe, de l'âge ou de la région.

Étant donné qu'il s'agissait d'un groupe de personnes interrogées très restreint (13 personnes), nous nous sommes heurtés aux limites de l'analyse statistique. Il n'est donc pas à exclure qu'il existe tout de même, au sein de ce groupe, des différences en fonction du sexe, de l'âge ou de la région, mais il ne nous a pas été possible, avec 13 personnes, de les identifier au moyen d'un test de significativité.

3. Comparaison avec des résultats provenant d'autres sources

3.1 Les données belges relatives à l'utilisation de la ceinture et des sièges-enfant

3.1.1 Les mesures de comportement en tant que sources complémentaires de données

Les principales sources permettant d'estimer la prévalence de comportements à risque sur la route sont les suivantes : les études d'observation (mesures de comportement), les données d'enquête (comportement auto-déclaré, par exemple les résultats de la présente mesure d'attitudes) et les données de la police sur les infractions constatées. L'expérience nous apprend que les mesures de comportement fournissent les informations les plus fiables en vue d'apprécier la prévalence d'un comportement déterminé au sein de la population des conducteurs dans son ensemble, suivies par le comportement auto-déclaré d'un échantillon représentatif de conducteurs. Les données de la police présentent l'inconvénient d'être fortement tributaires de la politique de contrôle menée. Lors d'une augmentation du nombre de contrôles, le nombre d'infractions constatées sera plus élevé.

Les mesures de comportement se fondent sur une observation objective du comportement et, contrairement aux autres enquêtes, ne dépendent donc pas des tendances de réponse des participants (par exemple, influence de la norme sociale sur les réponses fournies). L'inconvénient des mesures de comportement est qu'elles ne fournissent que peu ou pas d'informations sur les caractéristiques sociodémographiques ou sur les motivations sous-jacentes d'un comportement déterminé.

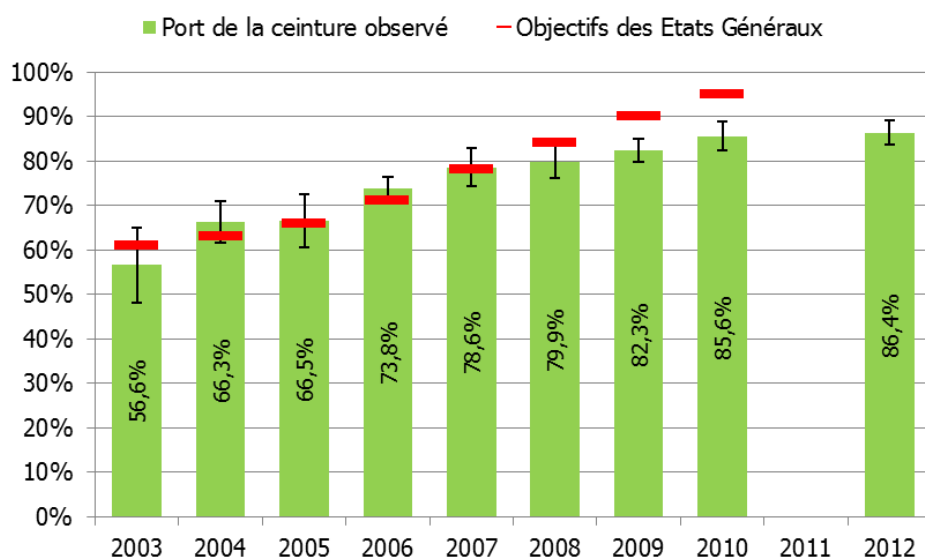
En Belgique, les mesures de comportement « Port de la ceinture de sécurité » (2012) et « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants » (2011) de l'IBSR offrent en tout cas des informations utiles auxquelles les résultats des mesures d'attitudes peuvent être comparés. C'est à cette comparaison que nous allons procéder dans les paragraphes suivants. Quelques résultats pertinents issus d'autres enquêtes seront également mentionnés.

3.1.2 Mesure de comportement 2012 de l'IBSR sur le port de la ceinture

La mesure de comportement 2012 de l'IBSR (Riguelle, 2013) consiste en une observation directe du port de la ceinture chez les personnes assises à l'avant des voitures (conducteurs et passagers). Le comportement des passagers à l'arrière du véhicule n'a pas été pris en considération en raison de la difficulté pratique d'observer ce comportement. Les comptages de 2012 ont été effectués en 171 endroits répartis à travers les trois régions, sur des routes aux limitations de vitesse variées et à différents moments de la semaine.

La figure 16 illustre l'évolution du port de la ceinture en Belgique entre 2003 et 2012.

Figure 16 : évolution du port de la ceinture en Belgique, 2003-2012 (mesure de comportement)



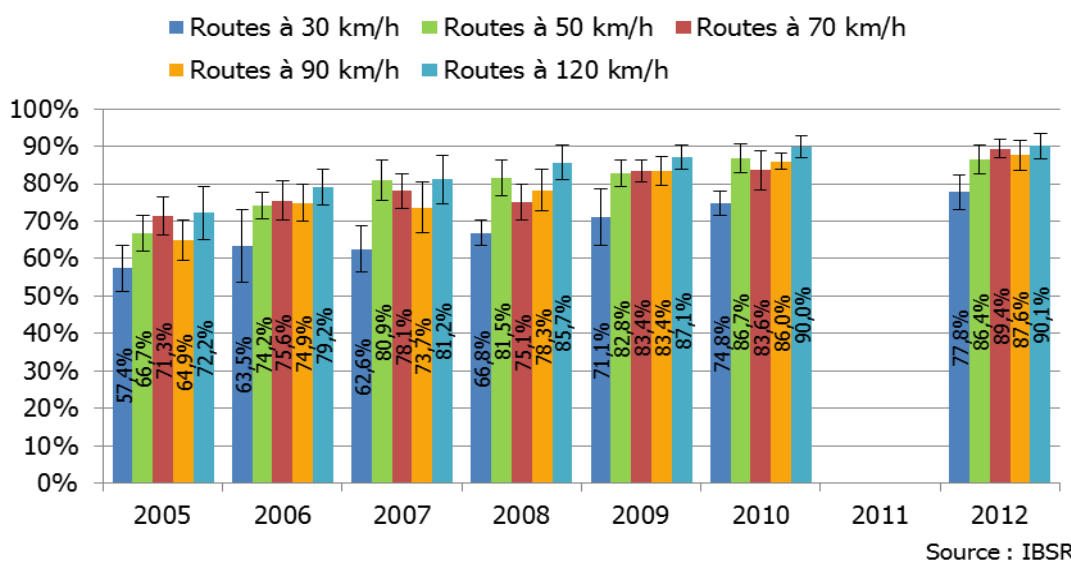
Source : IBSR

Le pourcentage d'utilisateurs de la ceinture a augmenté dès 2003 (57 %), dans un premier temps très rapidement, avec une croissance de plus de 20 % en 4 ans. Cette hausse, rapide jusqu'en 2007, s'est ensuite fortement ralentie (surtout entre 2010 et 2012). Le pourcentage d'utilisateurs de la ceinture sur les routes belges s'élevait à 86 % en 2012. Pour rappel (cf. chapitre 1), dans le cadre de la mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR, 86 % des conducteurs ont déclaré toujours porter la ceinture, de même que 86 % des passagers avant.

La prévalence observée du port de la ceinture varie en fonction du sexe et de la place occupée par la personne dans le véhicule (conducteur ou passager). De manière générale, les hommes et les passagers avant portent moins souvent la ceinture que les femmes et les conducteurs. Chez les passagers avant masculins, 82 % portent la ceinture, contre 89 % pour les conductrices.

La mesure de comportement de l'IBSR a également démontré que le choix de porter ou non la ceinture de sécurité dépendait du régime de vitesse de la route où l'observation était effectuée (figure 17). Sur les routes où la vitesse est limitée à 30 km/h, le pourcentage de porteurs de la ceinture est considérablement plus faible (78 %) que sur les autres types de route (entre 86 et 90 %).

Figure 17 : port de la ceinture en fonction du régime de vitesse (mesure de comportement)



Source : IBSR

Dans la mesure de comportement 2012 de l'IBSR, le port de la ceinture varie également en fonction de la région où l'observation a été effectuée. Le pourcentage de porteurs de la ceinture est nettement plus élevé en Flandre (en 2012 : 89 %) qu'en Wallonie (83 %). Bruxelles se situe entre ces deux scores (84 %). Une telle différence en fonction de la région de résidence de la personne interrogée n'avait pas transparu dans la mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR. Alors que la mesure d'attitudes de 2009 mettait en relief des différences régionales similaires à celles de la mesure de comportement réalisée la même année (à savoir, un port de la ceinture plus répandu en Flandre – mesure de comportement – et chez les Flamands – mesure d'attitudes – pour les conducteurs et passagers avant), ces différences significatives disparaissent, dans la mesure d'attitudes 2012, en raison de la nette augmentation de la part de Wallons et de Bruxellois déclarant toujours porter la ceinture à l'avant de la voiture.

En ce qui concerne les différences, nous notons que les Flamands s'octroient toujours le pourcentage le plus élevé d'utilisateurs de la ceinture à l'avant des voitures (sans que cette différence soit pour autant significative sur le plan statistique). Ne perdons pas de vue, en outre, que la mesure de comportement de l'IBSR est une mesure ponctuelle. Cela signifie qu'elle jauge le comportement des conducteurs à un moment précis et en un lieu précis d'une région donnée. Elle n'est pas comparable avec la mesure d'attitudes, pour laquelle les conducteurs sont interrogés sur leur propre évaluation de leur comportement général et dans laquelle l'information relative à la région est déduite de l'adresse du domicile.

La mesure de comportement de l'IBSR a démontré qu'il existe également des différences au sein des régions (port de la ceinture minimal et maximal selon les provinces : en Flandre : Brabant flamand (86 %) et Anvers (94 %) ; en Wallonie : Hainaut (77 %) et Brabant wallon (86 %)).

3.1.3 Enquête interne de l'IBSR dans le cadre de la campagne 2013 sur la ceinture de sécurité

Des informations complémentaires sur le port de la ceinture peuvent être trouvées dans les études d'évaluation de campagne de l'IBSR. À la suite de la dernière campagne de l'IBSR sur la ceinture de sécurité (« Sans ceinture, le choc est plus dur », 2013), une enquête sur ce thème a été menée auprès d'un échantillon représentatif de la population belge.

Les principaux résultats liés au comportement auto-déclaré, aux intentions et aux opinions sont repris ci-après.

- 92 % des conducteurs et passagers avant affirment « toujours » porter la ceinture. Pour les passagers arrière uniquement, ce chiffre s'élève à 67 %. Ces chiffres sont supérieurs à ceux de la mesure d'attitudes 2012 (86 % pour les conducteurs, 86 % pour les passagers avant et 63 % pour les passagers arrière), ce qui porte à croire que l'évolution positive constatée en 2012 s'est poursuivie en 2013. D'autre part, la prudence est de rigueur, eu égard au fait que les deux enquêtes ne sont pas tout à fait comparables (notamment en raison des différences en termes d'échantillon et de méthodologie). En effet, la mesure d'attitudes ne s'adressait qu'aux conducteurs tandis que l'enquête organisée à l'occasion de la campagne ciblait tant les conducteurs que les passagers.
- Le port de la ceinture varie relativement peu en fonction du type de route (village/ville, routes régionales/nationales ou autoroutes). Seul le port de la ceinture à l'arrière est nettement moins déclaré sur les routes où la vitesse est limitée à 30 ou 50 km/h. Ce résultat corrobore largement celui de la mesure d'attitudes.
- La raison – de loin – la plus citée pour laquelle les usagers portent toujours la ceinture est le sentiment de sécurité qu'elle procure. Les principales raisons évoquées pour justifier le non-port de la ceinture sont les courtes distances, la distraction/l'oubli, le caractère inconfortable de la ceinture et la paresse.
- L'intention de porter la ceinture est présente la plupart du temps mais 10 à 15 % des occupants de voiture ne sont pas convaincus de l'utilité de boucler sa ceinture en toutes circonstances.

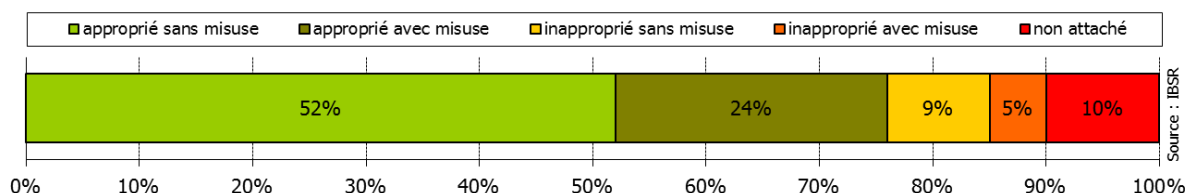
3.1.4 Mesure de comportement 2011 de l'IBSR sur les dispositifs de retenue pour enfant

En 2011, l'IBSR a procédé à la première mesure de comportement relative à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants en voiture (Roynard, 2012 ; 2014). Cette mesure impliquait la réalisation d'observations, en conditions réelles, de la manière dont les enfants étaient attachés à bord des voitures. L'objectif était, sur cette base, de mesurer le pourcentage de mauvaises utilisations du siège-enfant et d'identifier les principales raisons de ces usages incorrects.

L'échantillon se composait de 1 461 enfants (de moins de 1,35 m), pour lesquels il a été examiné s'ils étaient attachés correctement et pour lesquels le conducteur de la voiture a été interrogé. La mesure a été effectuée à des endroits sélectionnés aléatoirement, répartis sur l'ensemble du territoire belge et représentatifs de différents types de trajet : écoles, maternités, supermarchés, zones récréatives et centres sportifs (Roynard, 2012 ; 2014).

La mesure de comportement 2011 sur les « sièges-enfant » de l'IBSR est arrivée aux conclusions inquiétantes que 1 enfant sur 2 n'est pas correctement attaché et que 1 sur 10 n'étant pas attaché du tout durant les trajets en voiture (figure 18).

Figure 18 : répartition des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des dispositifs de retenue (n=1 457 ; données pondérées)



L'utilisation (correcte) des dispositifs de retenue pour enfants s'avère liée à un certain nombre de facteurs.

- Chez les conducteurs qui ne portent pas la ceinture eux-mêmes, le pourcentage d'enfants non attachés est de 31 %, contre seulement 7 % chez les conducteurs ceinturés.
- Plus le niveau de formation du conducteur est élevé, plus celui-ci est conscient de la nécessité d'utiliser un dispositif de retenue pour enfant approprié, y compris pour les petits trajets. Dans les voitures des conducteurs moins qualifiés, les enfants sont nettement moins souvent attachés correctement (32 % contre 54 %).
- Le fait de recevoir des indications lors de l'achat d'un siège-enfant semble constituer un facteur important dans le fait d'attacher correctement les enfants.
- Les endroits à proximité desquels on rencontre le plus fort pourcentage d'enfants qui ne sont pas du tout attachés sont : les écoles (13 %), les supermarchés (9 %) et les centres sportifs (7 %). Les endroits à proximité desquels le pourcentage d'enfants attachés à l'aide d'un dispositif inadéquat (qu'il soit ou non correctement utilisé) est le plus important sont : les centres récréatifs (19 %) et les supermarchés (17 %).
- Il ressort en outre de la mesure de comportement que la Région Bruxelles-Capitale est celle qui compte le plus fort pourcentage d'enfants non attachés (15 %).

Alors que, d'après la mesure d'attitudes, le degré d'inacceptabilité sociale et la perception du risque lié au fait de ne pas attacher les enfants sont élevés, il est tout de même fréquent que les enfants soient transportés sans être correctement attachés.

Grâce à une étude antérieure (enquête de l'IBSR dans le cadre de la campagne de 2007 sur les sièges-enfant), nous connaissons déjà la plupart des raisons les plus invoquées par les conducteurs pour justifier le fait que les enfants ne soient pas attachés correctement : l'inattention, la distraction, le manque de temps, la courte durée du trajet, la résistance de l'enfant, l'erreur de l'enfant qui s'attache lui-même et des problèmes avec le dispositif de retenue pour enfant.

3.1.5 Infractions constatées par la police locale ou fédérale

Le tableau 7 indique le nombre d'infractions au code de la route relatives au port de la ceinture et aux sièges-enfant constatées par la police locale et fédérale de 2007 à 2010 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles). Le nombre d'infractions en rapport avec la ceinture de sécurité ou les sièges-enfant a légèrement augmenté entre 2007 et 2010. Initialement, la part de ces infractions dans l'ensemble des infractions au code de la route punissables avait légèrement diminué (3,4 % en 2007 contre 3,1 % en 2008), mais leur pourcentage est, depuis lors, resté stable (autour de 3 %).

Attention : ces chiffres dépendent fortement de la politique de contrôle appliquée par la police et ne fournissent une indication de tendance que pour les infractions constatées et non pour l'ensemble des infractions réellement commises.

Tableau 7 : nombre d'infractions au code de la route relatives au port de la ceinture de sécurité et aux sièges-enfant par la police locale et fédérale belge (PI6 et PV confondus)

	2007		2008		2009		2010	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Ceinture/sièges-enfant	115 611	3,4 %	112 970	3,1 %	116 886	2,9 %	121 730	2,9 %
Total	3 373 166		3 663 254		3 982 733		4 191 198	

Source : Police fédérale - CGO/CGOP/B In : Vlamincx, 2012

3.2 Données internationales en matière de ceinture de sécurité et de sièges-enfant

Certaines sources d'informations relatives aux différences entre les pays en ce qui concerne le port de la ceinture sont disponibles. Le projet de recherche européen DaCoTa (qui succède à l'ancien projet SafetyNet) et l'IRTAD⁷ ont rassemblé des estimations nationales relatives à l'utilisation de la ceinture dans différents pays. Les données internationales les plus récentes concernant le port auto-déclaré de la ceinture proviennent du projet de recherche européen SARTRE4 (2010).

3.2.1 Le port de la ceinture en Europe (SafetyNet, DaCoTa, ETSC et IRTAD)

La figure 19 compare le pourcentage belge d'occupants ne portant pas la ceinture à l'avant d'une voiture avec les pourcentages des autres pays européens. Ces données proviennent essentiellement des bases de données de SafetyNet (Vis et Eksler, 2008), DaCoTa (2012), l'ETSC (2010) et l'IRTAD (2013). La comparaison se rapporte principalement aux années 2011 et 2012 : pour cette période, les données sont disponibles pour 25 pays (pour certains d'entre eux, seules des données anciennes sont disponibles ; l'année la plus ancienne qui a été prise en considération pour cette comparaison de données est 2009).

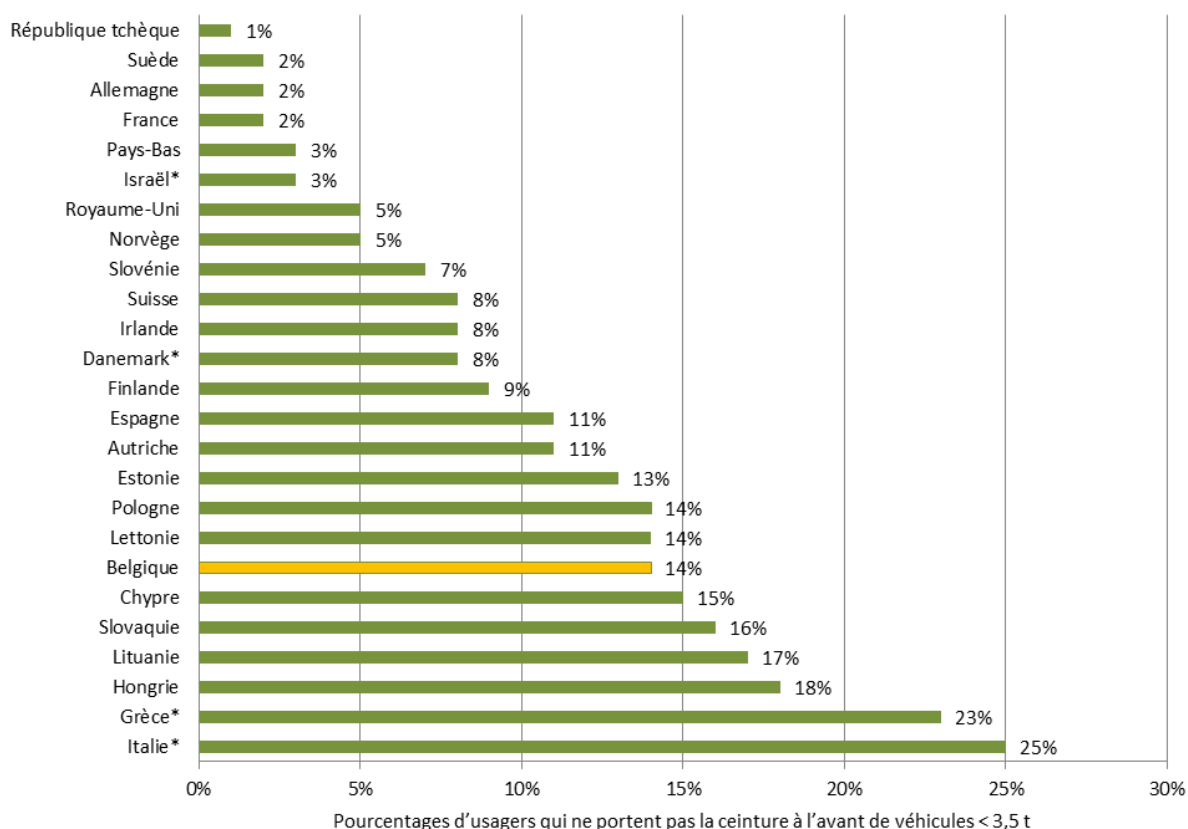
Dans le cadre des comparaisons entre pays, il convient également de toujours tenir compte des éventuelles différences sur le plan de la collecte des données, bien que, en l'espèce, il n'existait aucun obstacle infranchissable à cet égard (un tableau d'aperçu contenant toutes les valeurs dont nous disposons pour la période 2002-2012 est joint en annexe 2).

De toute évidence, la Belgique occupe, par rapport à ses voisins, une position peu flatteuse en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité. Seuls 6 des (25) pays figurant dans la comparaison obtiennent de plus mauvais résultats. Alors que près de la moitié des pays connaissent des pourcentages inférieurs à 10 %, la Belgique reste confrontée à un taux de non-utilisation de la ceinture de 14 %. Nos voisins néerlandais, allemands et français comptent parmi les meilleurs élèves en matière de port de la ceinture à l'avant des véhicules. Cette comparaison internationale souligne donc clairement le problème auquel la Belgique continue d'être confrontée en ce qui concerne l'utilisation de la ceinture de sécurité (voir aussi Riguelle, 2013).

⁶ PI : Perception immédiate

⁷ Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse ; site web : <http://internationaltransportforum.org>

Figure 19 : comparaison internationale des pourcentages d'utilisateurs qui ne portent pas la ceinture à l'avant de véhicules < 3,5 t (2011-2012 ; sauf : Pays-Bas, Lettonie, Chypre, Slovaquie et Roumanie : 2010 ; Royaume-Uni et Estonie : 2009)



* les chiffres concernent une fraction déterminée de la population (Israël : 97 % de conducteurs, 95 % de passagers ; Danemark : 99 % de conducteurs, 98 % de passagers ; Grèce : 77 % de conducteurs, 74 % de passagers ; Italie : 63 % en zone urbaine, 75 % en zone non urbaine) ; les valeurs exactes peuvent être consultées en annexe 2.

Source : SafetyNet (Vis et Eksler, 2008), DaCoTa (2012), ETSC (2010) et IRTAD (2013) ; infographie : IBSR

3.2.2 Utilisation des sièges-enfant en Europe (SARTRE4)

SARTRE4 était la 4^e édition du projet de recherche soutenu par la Commission européenne, « Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe »⁸. Pour chaque édition, une enquête a été menée simultanément dans différents pays européens auprès d'un échantillon représentatif de personnes afin de sonder leurs opinions, comportements et attitudes par rapport à différents thèmes relatifs à la sécurité routière. Cette enquête a été réalisée sur la base d'interviews en face à face, comme pour les mesures d'attitudes de l'IBSR. Le questionnaire contenait notamment des informations relatives aux sièges-enfant.

En 2010, dans le cadre de SARTRE4, un total de 21 280 personnes ont été interrogées (dont 12 507 conducteurs automobiles) dans 19 pays⁹. Les pays participants étaient : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, Israël, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Serbie, la Slovaquie et la Suède. En Belgique, l'IBSR s'est chargé de la coordination du travail de terrain. Au total, 1 000 usagers de la route, dont 600 conducteurs automobiles, ont été interrogés.

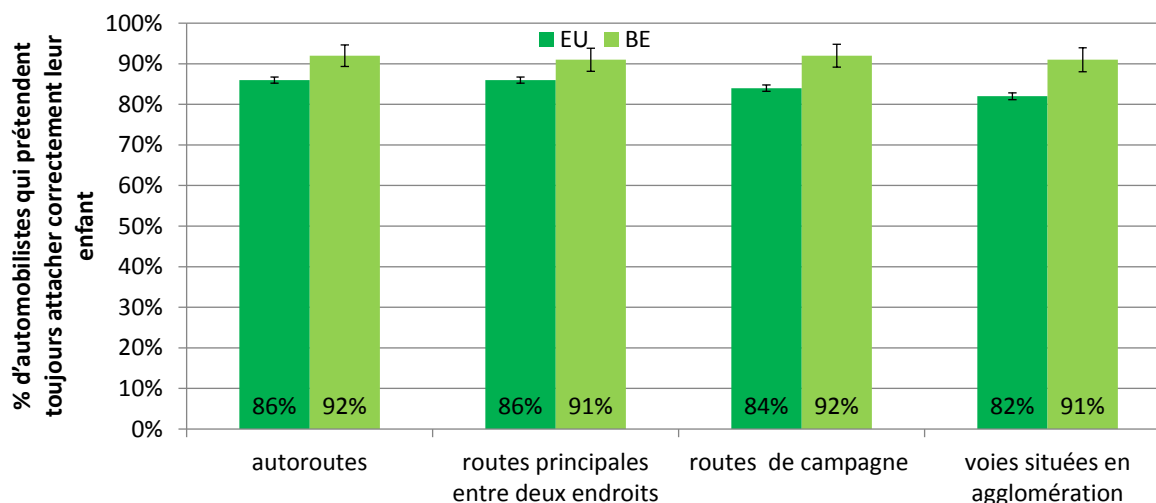
D'après SARTRE4, 91 à 92 % (en fonction du type de route) des conducteurs automobiles belges qui transportent occasionnellement des enfants affirment que l'enfant porte toujours la ceinture ou est installé sur/dans un dispositif de retenue pour enfant adapté durant le déplacement. C'est aussi bien le cas dans le cadre de trajets sur autoroute ou grande route entre deux endroits que sur les routes

⁸ Site Internet : <http://www.attitudes-roadsafety.eu>

⁹ Y compris la Belgique.

rurales et/ou les routes situées en agglomération. En Belgique, la part de conducteurs qui attachent toujours les enfants au moyen d'un dispositif adéquat est supérieure à la moyenne européenne. Celle-ci est de 5 à 10 % inférieure aux résultats belges (figure 20).

Figure 20 : pourcentages de conducteurs automobiles qui déclarent attacher correctement leurs enfants



Source : IBSR

La différence entre les résultats belges et la moyenne européenne est significative pour chacun des quatre types de route. Une scission par pays, les intervalles de confiance correspondants ainsi que les valeurs du test de significativité peuvent être consultés dans Baets et Silverans (IBSR, manuscrit en préparation).

4. Conclusions générales

4.1 Le port de la ceinture

Nous avons été témoins, en 2012, d'une évolution positive claire sur le plan du port de la ceinture de sécurité (auto-déclaré) par rapport aux mesures d'attitudes précédentes. C'était particulièrement le cas pour le port de la ceinture par les passagers assis à l'arrière du véhicule (de 50 % en 2009 à 63 % en 2012). Malgré tout, 4 % des conducteurs belges continuent d'affirmer ne jamais porter la ceinture (ou à ne la porter qu'occasionnellement) en tant que conducteur ou passager avant. En 2012, 86 % des conducteurs de même que 86 % des passagers avant ont déclaré toujours porter la ceinture.

La comparaison entre les résultats des mesures d'attitudes et ceux des mesures de comportement de l'IBSR met en évidence une tendance constante : depuis 2003, le pourcentage de conducteurs qui déclarent toujours porter la ceinture se situe systématiquement au niveau des mesures de comportement, tant pour les conducteurs que pour les passagers avant. Dans la mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR, 86 % des conducteurs et 86 % des passagers avant ont affirmé qu'ils portaient toujours la ceinture, tandis que, dans la mesure de comportement (2012), 87 % des conducteurs et 85 % des passagers avant portaient la ceinture. Force est toutefois de constater que l'objectif fixé lors des EGSR pour 2010 (95 % de port de la ceinture pour les personnes assises à l'avant du véhicule) n'a toujours pas été atteint.

19 % des personnes interrogées déclarent ne porter que parfois ou jamais la ceinture à l'arrière. En 2006, seule 1 personne interrogée sur 3 portait la ceinture à l'arrière. En 2009, la proportion était de 1 sur 4 (27 %). Le pourcentage de personnes interrogées qui déclarent toujours porter leur ceinture à l'arrière était, en 2012, de 63 %. Compte tenu de la cohérence entre les mesures d'attitudes et de comportement, nous pouvons supposer – avec la prudence requise – que ces chiffres reflètent la réalité. Par conséquent, nous pouvons également conclure que l'objectif des EGSR pour 2010 (80 % de port de la ceinture à l'arrière) n'est toujours pas atteint.

Les hommes déclarent moins souvent porter la ceinture à l'avant que les femmes. Quant aux jeunes conducteurs, il est préoccupant de constater qu'ils déclarent moins souvent attacher leur ceinture que les 63 ans et plus alors qu'ils appartiennent à une génération qui a grandi avec l'obligation légale de porter la ceinture. Ce constat est valable aussi bien pour les passagers avant que pour les passagers arrière.

Malgré l'amélioration de la situation en matière de port de la ceinture en Belgique, nous accusons toujours un important retard par rapport à nos voisins. Il y a donc des progrès à faire, surtout en ce qui concerne l'utilisation de la ceinture à l'arrière de la voiture. La conscientisation aux risques liés à la non-utilisation de la ceinture est une réelle nécessité. La sensibilisation et les contrôles resteront dès lors des éléments clés pour les années à venir. Ils doivent permettre de provoquer un changement de comportement chez les jeunes conducteurs et les conducteurs masculins.

Il est également ressorti de la mesure d'attitudes de l'IBSR que la ceinture de sécurité est moins souvent utilisée sur les routes où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Les campagnes de sensibilisation en matière de ceinture de sécurité devraient donc également attirer l'attention sur le risque lié au non-port de la ceinture lors de petits trajets.

4.2 L'utilisation de dispositifs de retenue pour enfant

L'évolution de l'utilisation des sièges-enfant en Belgique est moins claire que celle du port de la ceinture. En 2012, nous constatons de manière générale que, par rapport à 2003, les enfants étaient plus souvent attachés en voiture. Mais nous n'avons plus, depuis 2006 et l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur les sièges-enfant, été en mesure d'égaliser le pic observé cette année-là.

En 2009, nous avons constaté un retard considérable sur le plan de la protection des enfants de moins de 1,35 m. Le pourcentage de personnes interrogées qui déclarent toujours transporter ses enfants en toute sécurité avait reculé d'environ 8 %, passant de 89,7 % en 2006 à 81,5 % en 2009. En 2012,

cette proportion avait à nouveau augmenté pour atteindre 83 %, ce qui constitue une évolution positive mais qui se situe toujours loin sous le niveau de 2006. Par conséquent, il est clair que l'objectif des EGSR pour 2005 (95 % d'enfants correctement protégés) n'est toujours pas atteint.

De manière générale, nous observons peu de changements en ce qui concerne le caractère acceptable du transport d'enfants non attachés. À l'heure actuelle, l'évolution de l'estimation du risque lié à la non-utilisation de dispositifs de retenue pour enfants reste ambiguë: l'estimation générale du risque a légèrement diminué tandis que la perception du risque lors des trajets courts progresse de façon modérée. Quoi qu'il en soit, la mesure d'attitudes de l'IBSR montre que les sièges-enfant ne sont toujours pas utilisés principalement pour les petits trajets et que les conducteurs minimisent manifestement le risque lié à l'utilisation incorrecte de ces dispositifs (il s'est avéré que 1 enfant sur 10 n'était pas du tout attaché et que 1 enfant sur 2 n'était pas attaché correctement). En outre, la mesure de comportement de l'IBSR a permis de constater que les conducteurs qui ne portent pas la ceinture eux-mêmes attachaient clairement moins souvent les enfants dans la voiture.

La sensibilisation à l'importance du port de la ceinture en général pourrait également exercer un impact sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfant. Les résultats complémentaires fournis par la mesure de comportement de l'IBSR nous permettent de conclure que la sensibilisation à l'égard des sièges-enfant doit s'orienter principalement sur l'utilisation adéquate de ces dispositifs et l'estimation du risque en général, mais aussi sur l'appréciation du risque dans le cadre des trajets courts.

4.3 Nécessité de poursuivre la recherche

Sur base des résultats de cette étude et de l'état d'avancement de la recherche scientifique, l'IBSR plaide pour une poursuite de la recherche dans les domaines suivants :

- Poursuite des mesures d'attitudes et des mesures de comportement en matière de ceinture et de sièges-enfant
- Analyse de l'influence du niveau de formation et du statut économique sur l'utilisation de la ceinture et des sièges-enfant
- Elargissement de la recherche aux motifs incitant des groupes à risques spécifiques à ne pas utiliser de ceinture ou de sièges-enfant et possibilités d'influencer ces groupes cibles.

Chacune des activités de recherche est commentée brièvement ci-après.

Il est nécessaire de continuer à procéder à des mesures d'attitudes à intervalles réguliers afin de pouvoir suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Aussi l'IBSR a-t-il l'intention de maintenir le rythme d'une mesure d'attitudes tous les trois ans et de répéter l'expérience en 2015. Entre-temps, il sera recouru à d'autres recherches et analyses (telles que les mesures de comportement et les études d'évaluation réalisées dans le cadre des campagnes) en vue de poursuivre la collecte d'informations afin, notamment, d'étudier certains aspects spécifiques de manière plus approfondie.

Une étude antérieure de l'IBSR a démontré que le niveau de formation et le statut économique exercent une influence sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et des sièges-enfant (Roynard, 2014). De nouvelles analyses pourraient permettre d'élargir les connaissances à cet égard.

Il est également nécessaire de procéder à des analyses plus approfondies des motivations de groupes à risque spécifiques qui n'utilisent pas la ceinture et d'étudier la manière la plus efficace d'influencer leur comportement. Ces informations pourront alors être utilisées dans le cadre de la planification des mesures de sensibilisation et de contrôle.

Liste des figures

Figure 1 : port de la ceinture de sécurité auto-déclaré dans les mesures d'attitudes 2003-2012	14
Figure 2 : fréquence auto-déclarée de port de la ceinture de sécurité selon le sexe de la personne interrogée (2012)	15
Figure 3 : fréquence auto-déclarée du port de la ceinture de sécurité selon l'âge de la personne interrogée (2012)	15
Figure 4 : avis sur le port de la ceinture dans les mesures d'attitudes de 2009 et 2012	17
Figure 5 : avis sur le port de la ceinture selon le sexe de la personne interrogée (2012)	17
Figure 6 : avis sur le port de la ceinture selon l'âge de la personne interrogée (2012)	18
Figure 7 : avis sur le port de la ceinture selon la région de la personne interrogée (2012)	19
Figure 8 : caractère acceptable du non-port de la ceinture chez les conducteurs en Belgique (2009, 2012)	20
Figure 9 : caractère acceptable du non-port de la ceinture selon le sexe de la personne interrogée (2012)	21
Figure 10 : caractère acceptable du non-port de la ceinture selon la région de la personne interrogée (2012)	22
Figure 11 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants dans les mesures d'attitudes 2003 à 2012 Base : les personnes interrogées qui transportent au moins occasionnellement des enfants < 1,35 m	24
Figure 12 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants selon l'âge de la personne interrogée (2012)	25
Figure 13 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants selon la région de la personne interrogée (2012)	25
Figure 14 : avis sur la protection des enfants dans le cadre des mesures d'attitudes 2009 et 2012	26
Figure 15 : avis sur la protection des enfants selon la région de la personne interrogée (2012)	27
Figure 16 : évolution du port de la ceinture en Belgique, 2003-2012 (mesure de comportement)	31
Figure 17 : port de la ceinture en fonction du régime de vitesse (mesure de comportement)	31
Figure 18 : répartition des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des dispositifs de retenue (n=1 457 ; données pondérées)	33
Figure 19 : comparaison internationale des pourcentages d'usagers qui ne portent pas la ceinture à l'avant de véhicules < 3,5 t (2011-2012 ; sauf : Pays-Bas, Lettonie, Chypre, Slovaquie et Roumanie : 2010 ; Royaume-Uni et Estonie : 2009)	35
Figure 20 : pourcentages de conducteurs automobiles qui déclarent attacher correctement leurs enfants	36

Liste des tableaux

Tableau 1 : fréquence auto-déclarée du port de la ceinture en Belgique (2012)	13
Tableau 2 : avis sur la ceinture de sécurité chez les conducteurs en Belgique (2012)	16
Tableau 3 : caractère acceptable des comportements dangereux sur la route chez les conducteurs en Belgique (2012)	19
Tableau 4 : utilisation auto-déclarée de dispositifs de retenue pour enfants par les conducteurs en Belgique (2012)	23
Tableau 5 : avis sur la protection des enfants chez les conducteurs en Belgique (2012)	26
Tableau 6 : caractère acceptable des comportements dangereux sur la route chez les conducteurs en Belgique (2012)	28
Tableau 7 : nombre d'infractions au code de la route relatives au port de la ceinture de sécurité et aux sièges-enfant par la police locale et fédérale belge (PI et PV confondus)	34

Liste des annexes

Annexe 1 : questions non traitées relatives à la ceinture de sécurité	42
Annexe 2 : pourcentage des utilisateurs de la ceinture de sécurité à l'avant de véhicules < 3,5 tonnes dans différents pays européens	44

Références

- BIVV (manuscript in voorbereiding) *Belgische resultaten van het project SARTRE 4*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Baets, M. & Silverans, P. (manuscript in voorbereiding) *Belgische resultaten van het project SARTRE 4*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- BIVV (2013) Informatiefolders rond kinderzitjes. Geraadpleegd: <http://www.goforzero.be/frontend/files/userfiles/files/gordel/kinderenindeauto.pdf> [24.02.14].
- Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Boulanger, A. (2010) *Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf> [23.09.13].
- Boulanger, A., Dewil, N., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf> [23.09.13].
- Brown, J. & Bilston, L., (2007) *Child restraint misuse: Incorrect and inappropriate use of restraints by children reduces their effectiveness in crashes*. Journal of the Australasian College of Road Safety August, 34-43.
- DaCoTA (2012) Road safety knowledge system. Geraadpleegd: <http://safetyknowsys.swov.nl/> [16.09.13].
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf> [23.09.13].
- Elvik, R., Vaa, T., Sorensen, M. (2009) *The handbook of road safety measures. 2nd ed.*
- ETSC (2010) PIN Flash n.16. *Tackling the three main killers on the roads; A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme*. Geraadpleegd: <http://www.etsc.eu/documents/05.05%20-%20PIN%20Flash%2016.pdf> [16.09.13].
- ETSC. (2007) Road Safety Performance Index Flash 4. Increasing seat belt use. Brussel, België: European Transport Safety Council. Geraadpleegd: <http://www.etsc.eu/documents/PIN%20Flash%204.pdf> [23.09.13].
- IPSOS (2007) Evaluatie gordelcampagne 2007. In opdracht van BIVV-IBSR, november 2007. Intern document (ppt).
- IRTAD (2013) *Road Safety Annual Report 2013*. Geraadpleegd: <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/13IrtadReport.pdf> [16.09.13].
- Kapoor, T., Altenhof, W., Snowdon, A., Howard, A., Rasico, J., Zhu, F., Baggio, D. (2011) *A numerical investigation into the effect of CRS misuse on the injury potential of children in frontal and side impact crashes*. Accident Analysis & Prevention 43, 1438-1450.
- Lesire, P., Cuny, S., Alonzo, F., Tejera, G., Cataldi, M. (2007) *Misuse of child restraint systems in crash situations-danger and possible consequences*. Annu Proc Assoc Automot Med. 51, 207-222.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) *Bijlage Methodologie & Vragenlijst. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid: Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf> [23.09.13].

Police Fédérale – CGO (Ed.) (2011) Note méthodologique. Enquête Locale de Sécurité 2011.

Geraadpleegd:

http://www.policelocale.be/sites/lvb/images/reports_ELS_LVB/note_methodologique_els2011.pdf [23.09.13].

Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-rijdenonderinvloed-alcohol-2009.pdf> [01.10.13].

Riguelle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting "snelheid op autosnelwegen" - 2011* Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Riguelle, F. (2013) *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-nationale-gedragmeting-gordeldracht-2012.pdf> [30.09.13].

Roynard M., Silverans P., Casteels Y., Lesire P. (2014) *National roadside survey of child restraint system use in Belgium*. Accident Analysis & Prevention. (62), 369-376. Available online since 4 September 2013

Roynard, M. (2012) *Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-kinderbeveiligingssystemen-2011.pdf> [30.09.13].

SARTRE4 (2012) *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*.

Geraadpleegd: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b [18.10.13].

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007) Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Dossier: Veiligheidsgordel en kinderbeveiliging. Geraadpleegd:

<http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20veiligheidsgordel%20DEF.pdf> [23.09.13].

Vis, M.A. & Eksler, V. (Eds.) (2008) *Road Safety Performance Indicators: Updated Country Comparisons*. Deliverable D3.11a of the EU FP6 project SafetyNet.

Vlaminck, F. (2012) *Handhavingsstatistieken 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/handhavingsstatistieken-2010.pdf> [23,09.13].

Annexes

Annexe 1 : questions non traitées relatives à la ceinture de sécurité

Les questions suivantes relatives à la ceinture n'ont pas été traitées dans le présent rapport, car certaines publications spécifiques se penchent sur le risque d'être pris en faute, le risque d'être sanctionné, l'assise des mesures et la perception du risque.

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 ?

		Oui	Non	NSP	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	☐	☐	☐	☐

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	NSP	Refuse de répondre
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 31:

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

(1 réponse par ligne)	NOMBRE DE FOIS	NSP	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?			

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

Annexe 2 : pourcentage des utilisateurs de la ceinture de sécurité à l'avant de véhicules < 3,5 tonnes dans différents pays européens

PAYS	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011/2012
Autriche	75	77	77	83	89	89	87	89		89
Belgique	n.a.	n.a.	n.a.	67	75	79	80	82	86	86
Bulgarie						85				
Chypre	81	81	n.a.	80	n.a.	80	n.a.	80	85	
République tchèque	59	59	63	66	71	90	88	89		99 C 98 P
Danemark									92	92 C
Estonie	64	72	70	74	72	90	96	87		
Finlande	86	86	88	88	90	89	88	92		91
France	92	95	97	97	97	98	98	98		98
Allemagne	93	94	94	96	97	95	97	98 C		98
Grèce							77	75		77 C 74 P
Hongrie	52	59	59	65	n.a.	71	71	79		82
Irlande	72	84		86	86	88	90	90		92
Israël		87		87	87	91	90	94		97 C 95 P
Italie	30	83	n.a.	71	71	65	n.a.	n.a.		63 U 75 nU
Lettonie									86	
Lituanie					44					83
Luxembourg		80		80						
Malte					96					
Pays-Bas	89	87	91	92	94	92	95	n.a.	97	
Norvège										95
Pologne	71	72	69	76	77	77	80	n.a.		86
Portugal				85						n.a.
Slovaquie									84	
Slovénie					86	82	88		93	93
Espagne	63	71	n.a.	74	85	89	85	n.a.	88	89
Suède	91	92	92	92	94	96	95	96		98
Suisse									88	92
Royaume-Uni								95		

C = conducteurs ; P = passagers ; U = environnement urbain ; nU = environnement non urbain ;

Source : SafetyNet (Vis et Eksler, 2008) et DaCoTa (2012), ETSC (2010) et IRTAD (2013) ; infographie : IBSR

