



IBSR

Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014

Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post

Remerciements

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

- ▶ Peter Silverans (KCC) et Emmanuelle Dupont (KCC) de l'IBSR, pour leur relecture critique du rapport. La responsabilité du contenu de ce rapport incombe seule au auteur.
- ▶ Le bureau de traduction 'To the Point Translations' pour la traduction du rapport en français, et Nathalie Focant de l'IBSR pour la relecture et la correction de la traduction.
- ▶ Le bureau d'étude 'iVOX' pour l'organisation du travail de terrain.

Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014

Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post

Rapport de recherche n° 2017-R-01-FR

D/2017/0779/11

Auteur : Pelssers Brecht

Éditeur responsable : Karin Genoe

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

Date de publication : 28/02/2017

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante : Pelssers B. (2017) Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014. Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens verschenen in het Nederlands onder de titel: Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014. Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête.

RÉSUMÉ

Loi du 9 mars 2014

Une loi, adoptée le 9 mars 2014, a modifié en profondeur le droit de la circulation à compter du 1^{er} janvier 2015. Concrètement, la réglementation routière a été durcie et les récidivistes seront plus sévèrement appréhendés. Les principales modifications sont les suivantes :

- le taux d'alcoolémie autorisé a été ramené de 0,5 à 0,2 pour mille pour les conducteurs professionnels (p. ex. chauffeur de bus, camionneur, taximan) ;
- une base légale a été établie pour détecter la consommation d'alcool à l'aide d'un appareil de sampling. Il s'agit d'un appareil qui permet de détecter très rapidement et facilement la présence d'alcool dans l'air d'un véhicule ;
- le champ d'application de la perception immédiate (PI) a été élargi. Il est désormais possible de recourir à une PI pour les infractions à la loi sur la circulation routière. Par exemple, une PI peut être infligée pour conduite sous l'influence de l'alcool ;
- aujourd'hui, une PI peut être perçue auprès de contrevenants étrangers jusqu'à un montant de 1 200 €. S'ils ne peuvent payer immédiatement, le véhicule peut être saisi jusqu'au paiement de la PI ;
- la récidive sera définie différemment. Auparavant, une personne était considérée comme récidiviste si elle commettait une infraction de roulage de même nature au cours d'une période donnée (p. ex. un an pour des infractions de vitesse extrêmes, trois ans pour une intoxication alcoolique). Dans la nouvelle législation, une personne est considérée comme récidiviste si elle a commis une combinaison des infractions les plus graves (p. ex. infractions du 4^e degré, délit de fuite) au cours d'une période de trois ans ;
- une personne récidiviste sera punie plus sévèrement. Une personne qui commet 1 nouveau délit dans les trois ans, après une précédente condamnation, sera déchue de son permis de conduire pendant minimum 3 mois. 2 nouveaux délits dans les trois ans entraîneront minimum 6 mois de déchéance du permis de conduire. Et, enfin, 3 nouveaux délits signifieront une interdiction de conduire pendant 9 mois. À chaque fois, la réhabilitation du droit de conduire est assortie de quatre examens de réintégration : un examen théorique et pratique, ainsi qu'un examen médical et psychologique. Si le récidiviste ne réussit pas ces examens, il ne peut être réhabilité dans son droit de conduire ;
- les modalités relatives à l'interdiction de conduire ont été modifiées. L'ancienne loi permettait d'assortir une interdiction de conduire de certaines modalités, notamment la limitation de l'interdiction au week-end ou à certaines catégories de véhicules motorisés. À l'avenir, l'octroi de modalités ne sera cependant plus possible étant donné que la réhabilitation du droit de conduire sera conditionnée à la réussite des 4 examens de réintégration susmentionnés. L'impact sera surtout grand pour les conducteurs professionnels, puisque les modalités étaient utilisées pour permettre à ce groupe de poursuivre ses activités ;
- la révocation d'une décision judiciaire sera toujours possible pour quelqu'un qui, soumis à une mise à l'épreuve à la suite d'une infraction de roulage, commet une nouvelle infraction pendant cette période ;
- la police peut directement procéder au retrait immédiat du permis de conduire.

Objectif et méthodologie

Afin de vérifier si la nouvelle réglementation en matière de récidive est connue du grand public, une enquête a été organisée à deux reprises auprès d'un échantillon représentatif (indépendant) de la population belge (18+). Cette enquête a été combinée à une campagne d'information d'envergure limitée du SPF Mobilité et Transports (communication au public) sur la nouvelle réglementation en matière de récidive. Concrètement, une enquête a été menée avant la communication au public (pré-mesure ; novembre 2015; n = 855) et après la communication au public (post-mesure ; juin 2016; n = 996). C'est à chaque fois la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive qui a été sondée, ainsi que l'effet auto-rapporté de la nouvelle réglementation en matière de récidive au volant. La communication au public a également fait l'objet d'une évaluation.

Principaux résultats

Connaissance et effet auto-rapporté

Il ressort de la pré-mesure et de la post-mesure que, sur la base du rappel spontané¹, la population a à peine connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Seul un peu enviable 1 % déclarait savoir, sans indice/renseignement, que la réglementation en matière de récidive avait été durcie. Lorsqu'on interrogeait une personne sur sa connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive en lui montrant la nouvelle législation (rappel assisté²), environ 65 à 70 % déclaraient être au courant. La grande majorité (>50 %) indiquait toutefois n'en avoir qu'une « vague » connaissance.

Concernant l'effet auto-rapporté, la grande majorité indiquait que l'approche plus sévère n'aura pas d'influence sur le respect ou non de la réglementation routière. Environ 38 à 39 % déclarent, tant en pré-mesure qu'en post-mesure, qu'ils respecteront « plus » à « beaucoup plus » le code de la route à la suite de la nouvelle législation. Ceci peut avoir une influence positive sur la sécurité routière en général.

Si l'on ventile les données par région, sexe et âge, des différences significatives ne s'observent qu'au niveau de l'âge. Ainsi, tant en pré-mesure qu'en post-mesure, une différence significative a été constatée entre la catégorie d'âge la plus âgée (65+) et la catégorie d'âge la plus jeune (18-34 ans) concernant la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive. La génération plus âgée était davantage au courant. Par ailleurs, les plus de 65 ans indiquent qu'ils respecteront (beaucoup) plus la réglementation routière par rapport aux jeunes générations. La différence n'était cependant significative qu'au stade de la pré-mesure.

Communication au public

En post-mesure, il a été demandé si les personnes interrogées avaient remarqué une bannière publicitaire. Seulement 2,41 % ont déclaré avoir vu une bannière relative aux infractions graves de roulage/à la nouvelle réglementation en matière de récidive. Sur ces 2,41 %, absolument personne n'a pu donner une description exacte de la bannière. Après avoir montré la bannière, le nombre de personnes ayant vu la bannière a augmenté jusqu'à environ 6 %.

Du point de vue de l'attractivité/compréhensibilité, la majorité des personnes interrogées ont indiqué que tant la bannière que le slogan étaient clairs et faciles à comprendre. Une majorité trouve également que la bannière et le slogan attirent l'attention et sont originaux. Néanmoins, la bannière est considérée par la plupart des personnes sondées comme peu humoristique et elle n'incitera pas, selon ces personnes, à un changement de comportement.

¹ Rappel spontané : une personne est interrogée sur sa connaissance d'un sujet sans indice/renseignement.

² Rappel assisté : une personne est interrogée sur sa connaissance d'un sujet avec un indice/renseignement. Dans ce cas, la modification de loi relative à la récidive en matière de roulage a été montrée aux personnes interrogées.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	2
Table des matières	4
Liste des figures et tableaux.....	6
1 Introduction	7
1.1 Généralités.....	7
1.2 Loi du 9 mars 2014	7
2 Objectif.....	10
3 Méthodologie.....	11
3.1 Simulated pre-test post-test design.....	11
3.2 Communication au public.....	11
3.3 Pré-mesure et post-mesure.....	12
3.3.1 Généralités	12
3.3.2 Préparation des données.....	13
3.3.3 Analyse des données.....	14
3.3.4 Caractéristiques socio-démographiques des échantillons.....	15
3.4 Contenu de l'enquête.....	16
3.4.1 Pré-mesure	16
3.4.2 Post-mesure	16
4 Résultats.....	17
4.1 Généralités.....	17
4.1.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	17
4.1.1.1 Rappel spontané	17
4.1.1.2 Rappel assisté	18
4.1.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	18
4.2 Région	19
4.2.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	19
4.2.1.1 Rappel spontané	19
4.2.1.2 Rappel assisté	19
4.2.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	19
4.3 Âge.....	20
4.3.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	20
4.3.1.1 Rappel spontané	20
4.3.1.2 Rappel assisté	20
4.3.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	20
4.4 Sexe.....	21
4.4.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	21

4.4.1.1	Rappel spontané	21
4.4.1.2	Rappel assisté	21
4.4.2	Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive.....	21
4.5	Canaux d'information.....	22
4.6	Niveau de formation et mobilité de l'échantillon (Pondéré).....	23
5	Résultats concernant la communication au public.....	24
5.1	Visibilité de la bannière/du slogan.....	24
5.1.1	Rappel spontané	24
5.1.2	Rappel assisté	25
5.2	Attractivité/compréhensibilité de la bannière/du slogan.....	25
6	Discussion	27
7	Conclusion.....	29
	Références.....	30
	Annexe 1: Enquête Pré-mesure	31
	Annexe 2: Enquête Post-mesure.....	34
	Annexe 3 : Tableaux de résultats	39

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

FIGURES

Figure 1 : Bannière pendant la communication au public sur la nouvelle réglementation en matière de récidive	12
--	----

TABLEAUX³

Tableau 1 : Concentration d'alcool.....	7
Tableau 2 : Infractions les plus graves au code de la route belge	8
Tableau 3 : Objectifs pré-mesure et post-mesure	10
Tableau 4 : Simulated pre-test post-test design	11
Tableau 5 : Tableau de stratification de l'échantillon.....	12
Tableau 6 : Facteurs de pondération pré-mesure et post-mesure.....	13
Tableau 7 : Caractéristiques socio-démographiques des échantillons.....	15
Tableau 8 : Canal d'information.....	22
Tableau 9 : Niveau de formation et mobilité de l'échantillon (Pondéré)	23
Tableau 10 : Évaluation de la bannière/du slogan - Visibilité (Rappel spontané)	24
Tableau 11 : Évaluation de la bannière/du slogan – Visibilité (Rappel assisté)	25
Tableau 12 : Évaluation de la bannière/du slogan – Attractivité/compréhensibilité	26

³ Les tableaux de résultats sur la connaissance et l'effet auto-rapporté sont joints à l'annexe 3 : Tableaux de résultats (p.38).

1 INTRODUCTION

1.1 Généralités

“Loi du 9 mars 2014 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs”

Source : Moniteur belge, 2014

Une nouvelle loi, adoptée le 9 mars 2014, a modifié en profondeur le droit de la circulation à compter du 1^{er} janvier 2015 (De Roy, 2014). La loi porte le titre indiqué ci-dessus dans l'encadré. Concrètement, la législation sur la circulation routière a été durcie. Sur le plan du contenu, la nouvelle loi s'attache principalement à la répression plus sévère des délinquants de la route. Le durcissement de la loi vise à réduire le nombre de tués sur les routes en Belgique. D'ici 2020, par exemple, l'objectif du législateur est de ne recenser plus que 420 tués maximum sur les routes, contre 727 encore à l'heure actuelle (SPF Économie, 2015). Nous décrivons ci-dessous les principales modifications apportées au droit de la circulation. L'exposé est fortement basé sur un article de De Roy (2014) paru dans le *Rechtskundig Weekblad 2014-2015* (N° 1).

1.2 Loi du 9 mars 2014

Une première modification concerne le durcissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs professionnels. La concentration maximale d'alcool dans le sang (CAS) a été ramenée, pour les conducteurs de camions, d'autobus et d'autocars, de 0,5 à 0,2 pour mille (Tableau 1). Cela vaut aussi pour les conducteurs de véhicules d'une autre catégorie du permis de conduire, qui relèvent des mêmes prescriptions médicales que les conducteurs susmentionnés. Sont donc ici concernés, entre autres, les chauffeurs de taxi, les chauffeurs de limousine, les conducteurs de minibus, le transport d'élèves, les ambulances, etc. Pour tous les autres conducteurs, le taux d'alcool autorisé est maintenu à 0,5 pour mille (De Roy, 2014).

Tableau 1 : Concentration d'alcool

Source : Moniteur belge, 2014

<i>Concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré</i>	<i>Concentration d'alcool par litre de sang (pour mille)</i>
0,09 milligramme/litre	0,20 gramme/litre
0,22 milligramme/litre	0,50 gramme/litre

La loi du 9 mars 2014 fournit également une base légale à la détection d'alcool au moyen d'un appareil de sampling. Un appareil de sampling est un appareil qui permet de détecter très rapidement et facilement la présence d'alcool dans l'air d'un véhicule. Ces appareils permettent à la police d'exclure rapidement de la circulation les conducteurs ivres et de les soumettre aux tests et/ou analyses d'haleine homologués. Par rapport aux tests et analyses d'haleine, les appareils de sampling n'ont aucune valeur probante légale pour pouvoir verbaliser une conduite sous l'influence de l'alcool (De Roy, 2014).

La nouvelle loi élargit également le champ d'application de la perception immédiate (PI). Alors qu'auparavant il n'était permis d'infliger une PI que pour les infractions (aux règlements promulgués en vertu de la loi sur la circulation routière) spécialement désignées par le Roi, il est désormais possible de procéder à une PI pour les infractions tombant sous le coup même de la loi sur la circulation routière. Ainsi, une PI peut être infligée pour conduite sous influence, alors qu'une telle conduite ne pouvait auparavant faire l'objet que d'un règlement transactionnel ou de poursuites devant les tribunaux. Attention : le recours à une PI n'est possible que si aucun préjudice n'est causé à un tiers (De Roy, 2014).

Autre nouveauté concernant la PI : un montant de 1 200 € peut être perçu auprès des contrevenants étrangers. S'ils ne peuvent s'en acquitter immédiatement, le véhicule peut être saisi jusqu'à ce que la PI soit payée. Cette mesure ne pouvant auparavant être appliquée, de nombreuses PI n'ont pas été payées. La nouvelle loi permet également de percevoir les comptes non réglés des étrangers. Enfin, il convient de souligner que la nouvelle loi prévoit de pouvoir remplacer, dans certains cas, la PI par une formation. Cette formation se rapportera par exemple à la maîtrise du véhicule ou à une utilisation de la route socialement responsable.

Concernant cette enquête, la partie la plus importante de la nouvelle loi concerne l'approche plus sévère des récidivistes. Auparavant, une personne était considérée comme récidiviste si elle commettait une infraction de roulage identique au cours d'une période donnée (p. ex. un an pour des infractions de vitesse extrêmes, trois ans pour une intoxication alcoolique) (Code de la route, 2012). Dans la nouvelle législation, une personne est considérée comme récidiviste si elle a commis une combinaison des infractions les plus graves (Tableau 2) au cours d'une période de trois ans. Notons déjà une première modification en 2011 par rapport à la loi initiale. En effet, il avait alors été décidé de réprimer plus sévèrement les conducteurs sous influence. Plus particulièrement, depuis lors, une personne était considérée comme récidiviste si elle avait commis deux infractions de même nature au cours d'une période de trois ans. Par exemple : la conduite sous l'influence de l'alcool et la conduite sous l'influence de drogues.

Tableau 2 : Infractions les plus graves au code de la route belge

Source : De Roy, 2014 ; Moniteur belge, 2014

<i>Infractions les plus graves au code de la route belge</i>
Infractions du quatrième degré au Code de la Route
Excès de vitesse graves avec retrait de permis obligatoire
Conduite sans être titulaire d'un permis de conduire, sans être médicalement apte ou après un retrait immédiat du permis de conduire
Délit de fuite avec dommages exclusivement matériels et délit de fuite avec morts ou blessés
Conduite sous l'emprise grave d'alcool
Ivresse ou état apparenté
Confier un véhicule à une personne ivre ou inciter une personne ivre à conduire un véhicule
Conduite sous l'emprise de drogues
Conduite en dépit d'une déchéance ou sans avoir réussi les examens de réintégration
Utilisation d'un détecteur de radar ou de tout autre moyen pouvant servir à empêcher ou compliquer la constatation d'infractions

Outre le fait que la nouvelle législation augmente le risque d'être considéré comme récidiviste, la peine est également plus sévère. Une personne qui commet 1 nouveau délit dans les trois ans, après une précédente condamnation, sera déchue de son permis de conduire pendant minimum 3 mois. 2 nouveaux délits dans les trois ans entraîneront minimum 6 mois de déchéance du permis de conduire et, enfin, 3 nouveaux délits signifieront une interdiction de conduire pendant 9 mois. À chaque fois, la réhabilitation du droit de conduire est assortie de quatre examens de réintégration : un examen théorique et pratique, ainsi qu'un examen médical et psychologique. Si le récidiviste ne réussit pas ces examens, il ne peut être réhabilité dans son droit à conduire (De Roy, 2014).

Hormis le durcissement de la réglementation en matière de récidive, les modalités liées à l'interdiction de conduire ont également changé. L'ancienne loi permettait d'assortir une interdiction de conduire de certaines modalités, notamment la limitation de l'interdiction au week-end ou à certaines catégories de véhicules motorisés (Fransis, z.d.). À l'avenir, l'octroi de modalités ne sera cependant plus possible étant donné que la réhabilitation du droit de conduire sera conditionnée à la réussite des 4 examens de réintégration susmentionnés. L'impact sera surtout grand pour les conducteurs professionnels, puisque les modalités étaient utilisées pour permettre à ce groupe de poursuivre ses activités. Ce ne sera plus possible dans de nombreux cas (Fransis, z.d.).

Il arrive que des juges limitent l'aptitude à la conduite d'un conducteur aux véhicules motorisés équipés d'un éthylotest antidémarrage (alcolock). Parallèlement, des interdictions complémentaires peuvent aussi être imposées. Toutefois, lorsqu'un éthylotest antidémarrage est imposé, il faut tenir compte du fait que les contrevenants en état de récidive spécifique (p. ex. 2 x conduite sous l'influence de l'alcool) échappent ici au nouveau régime de récidive de la réitération d'infractions de roulage au cours d'une période donnée. Autrement dit, les contrevenants intoxiqués en état de récidive spécifique échappent ici au retrait de permis minimum et aux examens de réintégration obligatoires (De Roy, 2014).

La loi du 9 mars 2014 prévoit également un durcissement des sanctions des contrevenants. En effet, dans les affaires de roulage, on prononce souvent des peines avec sursis, ce qui signifie qu'une personne condamnée échappe à sa sanction si elle respecte les conditions imposées. En outre, les peines débouchaient souvent sur un sursis d'exécution, ce qui signifie que le contrevenant ne reçoit pas de peine alors que le délit est avéré. Ces mesures de faveur étaient conditionnées à une mise à l'épreuve, permettant la révocation de ces mesures si les contrevenants ne respectaient pas les conditions imposées. Dans la pratique, toutefois, il en allait souvent autrement car une révocation n'était possible que lorsque le contrevenant a été condamné définitivement pendant la mise à l'épreuve à une peine criminelle ou à une peine de prison effective d'au moins 1 mois. Dès lors, souvent, une nouvelle infraction de roulage ne donnait pas lieu à la révocation du sursis (d'exécution). Avec la nouvelle loi du 9 mars 2014, la révocation d'une décision judiciaire sera toujours possible pour quelqu'un qui, soumis à une mise à l'épreuve à la suite d'une infraction de roulage, commet une nouvelle infraction pendant cette période (De Roy, 2014 ; Fransis, z.d.). Cette personne ne doit donc plus être définitivement condamnée pendant la période de mise à l'épreuve.

Une des dernières grandes modifications de la législation routière est le retrait immédiat du permis de conduire par l'officier de la police judiciaire. Il en résultera plus d'efficacité, quand auparavant il fallait toujours prendre contact avec le substitut du procureur du Roi pour pouvoir confisquer le permis de conduire. À présent, la police peut donc procéder elle-même au retrait du permis lorsqu'elle constate qu'une personne roule beaucoup trop vite, est ivre au volant ou sous l'emprise de stupéfiants (De Roy, 2014).

Au terme de cet exposé, nous pouvons conclure que la loi du 9 mars 2014 a clairement pour objectif de réduire le nombre de victimes de la route et en particulier le nombre de tués sur les routes. La nouvelle loi met principalement l'accent sur l'élargissement de la déchéance du permis de conduire et la réussite des examens de réintégration. Pour de nombreux récidivistes, la nouvelle loi sera particulièrement dure, dans la mesure où le durcissement du régime de récidive, combiné à l'impossibilité d'assortir de modalités la déchéance du permis de conduire, entraîne un net durcissement des sanctions (Adlex, 2015).

2 OBJECTIF

Comme indiqué, l'objet de la loi du 9 mars 2014 vise à réduire le nombre de tués sur les routes. Pour atteindre cet objectif, la sécurité routière doit s'améliorer et le nombre d'infractions routières doit diminuer. En effet, la littérature admet une relation entre le nombre d'infractions et l'implication dans un accident (Zaidel, 2001). En durcissant les sanctions relatives aux infractions routières commises, le législateur tente donc aujourd'hui d'inciter les gens à adopter un comportement plus sûr sur la route.

Cette enquête vise à examiner dans quelle mesure la nouvelle réglementation en matière de récidive est connue du grand public belge. L'IBSR veut aussi analyser quel est l'effet auto-rapporté des règles durcies sur le comportement des conducteurs sur le réseau routier belge.

Tableau 3 : Objectifs pré-mesure et post-mesure

Objectif spécifique	Critère d'évaluation
Pré-mesure	
1) Vérifier si les gens sont au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive (= Connaissance)	Quel pourcentage (%) de la population belge est au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
2) Vérifier quel est l'effet auto-rapporté de la nouvelle réglementation en matière de récidive (= Changement de comportement)	Quel pourcentage de la population déclare qu'elle respecte davantage le code la route suite à l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi ?
3) Vérifier les variables contextuelles susceptibles d'influencer la connaissance et/ou l'effet auto-rapporté concernant la nouvelle réglementation en matière de récidive	Quelle partie de la population belge est la plus au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ? Quelles propriétés socio-démographiques caractérisent ce groupe ?
Post-mesure	
4) Vérifier si les gens sont au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive (= Connaissance)	Quel pourcentage (%) de la population belge est au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
1) Vérifier quel est l'effet auto-rapporté de la nouvelle réglementation en matière de récidive (= Changement de comportement)	Quel pourcentage de la population déclare qu'elle respecte davantage le code la route suite à l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi ?
2) Vérifier les variables contextuelles susceptibles d'influencer la connaissance et/ou l'effet auto-rapporté concernant la nouvelle réglementation en matière de récidive	Quelle partie de la population belge est la plus au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ? Quelles propriétés socio-démographiques caractérisent ce groupe ?
3) Vérifier la portée/l'impact de la campagne d'information	Plus de personnes sont-elles au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ? ➔ Proportion significativement plus élevée (%) de la population qui sait que les récidivistes au volant seront plus sévèrement appréhendés (Pré-mesure vs Post-mesure) Plus de personnes ont-elles l'intention de modifier leur comportement à la suite de la nouvelle réglementation en matière de récidive ? ➔ Proportion significativement plus élevée (%) de la population indiquant qu'elle modifiera son comportement (Pré-mesure vs Post-mesure)

3 MÉTHODOLOGIE

Afin de vérifier si la nouvelle réglementation en matière de récidive est connue du grand public, une enquête a été réalisée à deux reprises auprès d'un échantillon représentatif de la population belge (18+). Entre les deux enquêtes, le SPF Mobilité et Transports a mis sur pied une campagne d'information d'envergure limitée, qui avait pour but de communiquer sur la nouvelle réglementation en matière de récidive. Concrètement, une enquête a donc été menée avant (pré-mesure) et après (post-mesure) la communication au public. À chaque fois, la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive a été sondée, ainsi que son effet auto-rapporté sur la conduite.

3.1 Simulated pre-test post-test design

Si l'on considère la méthodologie d'enquête dans son ensemble, on peut donc dire qu'on a utilisé un *simulated pre-test post-test design*. Ce schéma d'enquête fait appel à deux échantillons de population équivalents. Un des échantillons est utilisé en tant que groupe de contrôle et la pré-mesure est effectuée auprès de ces éléments. Le deuxième échantillon est considéré comme le groupe expérimental et est soumis à la post-mesure (De Pourcq, z.d.). L'enquête en question de De Pourcq, z.d. indique qu'une telle structure d'enquête est particulièrement bien adaptée à l'évaluation de campagnes d'information. En effet, quand les résultats (p. ex. le degré de connaissance) obtenus dans la pré-mesure sont soustraits des résultats obtenus dans la post-mesure, on peut en déduire l'effet de la campagne d'information. Nous présentons ci-dessous une représentation schématique de cette structure d'enquête :

Tableau 4 : Simulated pre-test post-test design

Source : Campbell & Stanley, 1963

	Pré- mesure	Campagne	Post- mesure
Randomisation échantillon 1	X	X	
Randomisation échantillon 2		X	X

Dans le cadre de cette enquête relative à la connaissance de la réglementation en matière de récidive, il est de plus tout à fait impossible de mesurer l'impact de la campagne en utilisant le même groupe de personnes interrogées. En effet, on sonde la connaissance des personnes interrogées. Si le même groupe de personnes était interrogé, cela signifierait normalement que la proportion déclarant connaître la réglementation en matière de récidive serait de 100 % au stade de la post-mesure. Le seul inconvénient de cette structure d'enquête est qu'elle ne permet pas d'exclure tous les facteurs accessoires également susceptibles d'influencer la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Des événements extra-expérimentaux peuvent donc influencer la post-mesure (Campbell & Stanley, 1963). Autrement dit, il n'est pas possible d'imputer exclusivement à la campagne la hausse prévisible de la connaissance.

3.2 Communication au public

La communication au public du SPF Mobilité et Transports sur la nouvelle réglementation en matière de récidive a été lancée le 3 mai 2016 avec la diffusion d'un communiqué de presse « Sur la route, 1+1=3 ! ». Dans le même temps, le site web du [SPF Mobilité et Transports](#) publiait une bannière et des informations sur cette nouvelle réglementation. La bannière a également été partagée via des médias sociaux tels que Twitter et Facebook. La communication au public s'adressait en premier lieu aux récidivistes et aux récidivistes potentiels, et en second lieu à tous les usagers de la route. En effet, les personnes soumises à la réglementation doivent être au courant que les autorités entreprennent quelque chose pour renforcer la sécurité routière.



Figure 1 : Bannière pendant la communication au public sur la nouvelle réglementation en matière de récidive

Source : SPF Mobilité et Transports, 2016

3.3 Pré-mesure et post-mesure

3.3.1 Généralités

Le travail de terrain a été effectué entre le 16 et le 29 novembre 2015 pour la pré-mesure et entre le 27 juin et le 10 juillet pour la post-mesure. Tant l'élaboration que la programmation de la pré-mesure et de la post-mesure à l'aide du logiciel Question Pro ont entièrement été réalisées en gestion propre par le Centre de Connaissance de l'IBSR. Pour la diffusion des enquêtes en ligne, d'un temps de remplissage moyen de 4 minutes, il a été fait appel au bureau d'études de marché iVOX. Il leur a été demandé de mener les enquêtes auprès de 1 000 personnes, constituant un échantillon représentatif de la population belge (18+). La répartition indiquée par iVOX est représentée au Tableau 5. Au final, à l'arrêt de la pré-mesure le 29 novembre 2015, 1071 « complètes⁴ » avaient été enregistrés. Pour la post-mesure, un total de 1076 « complètes » ont été comptabilisés.

Tableau 5 : Tableau de stratification de l'échantillon

Source : iVOX

Sexe	Âge	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Homme	18-34	19	81	46
Femme	18-34	19	79	46
Homme	35-49	17	80	44
Femme	35-49	15	78	44
Homme	50-64	11	79	42
Femme	50-64	11	78	44
Homme	65+	5	49	23
Femme	65+	7	55	28

⁴ Complètes : le nombre de personnes qui ont rempli entièrement l'enquête en ligne.

3.3.2 Préparation des données

La **première étape** menée après la réception des données concernait le nettoyage des données. Il a été effectué sur la base des critères suivants :

1. Élimination des adresses IP/personnes interrogées identiques (*uniquement pré-mesure*).⁵
2. Élimination des personnes interrogées avec un temps de réponse de moins de 90 secondes.
3. Élimination des personnes interrogées d'un âge inférieur à 18 ans.
4. Élimination des personnes interrogées qui ont participé à la fois à la pré-mesure et à la post-mesure.

À la suite de ce nettoyage des données, nous avons retenu pour la pré-mesure et la post-mesure une base de données d'une taille d'échantillon de respectivement 855 et 996 personnes. Les caractéristiques socio-démographiques de ces échantillons sont illustrées plus loin dans ce rapport (Tableau 7).

Après le nettoyage des données, la **deuxième étape** consistait à définir des facteurs de pondération sur la base des données du SPF Économie (2014), afin d'améliorer la représentativité des échantillons. La pondération a été effectuée sur la base de la région, de l'âge et du sexe. Une personne interrogée appartenant à un groupe qui était sous-représenté a reçu un poids supérieur à 1 et une personne appartenant à un groupe qui était surreprésenté a reçu un poids inférieur à 1. Dans le Tableau 6, les facteurs de pondération sont illustrés par groupe, tant pour la pré-mesure que pour la post-mesure.

Tableau 6 : Facteurs de pondération pré-mesure et post-mesure

Source : SPF Économie, 2014

	Région	Sexe	Âge	Nombre dans l'échantillon	% dans la base de donnée	% dans la population	Poids	Personnes interrogées après pondération
Pré-mesure	Bruxelles	Homme	18-34	13	1,52%	1,66%	1,091589	14,19065
		Femme	18-34	10	1,17%	1,77%	1,515763	15,15763
		Homme	35-49	11	1,29%	1,52%	1,178139	12,95952
		Femme	35-49	11	1,29%	1,40%	1,085418	11,9396
		Homme	50-64	10	1,17%	0,99%	0,845145	8,45145
		Femme	50-64	7	0,82%	1,05%	1,280649	8,964543
		Homme	65+	6	0,70%	0,69%	0,985637	5,913822
		Femme	65+	9	1,05%	1,05%	0,995750	8,96175
Post-mesure		Homme	18-34	12	1,20%	1,66%	1,37757	16,53086
		Femme	18-34	18	1,81%	1,77%	0,98096	17,65731
		Homme	35-49	18	1,81%	1,52%	0,83871	15,09671
		Femme	35-49	13	1,31%	1,40%	1,06989	13,90859
		Homme	50-64	9	0,90%	0,99%	1,09391	9,84520
		Femme	50-64	13	1,31%	1,05%	0,80330	10,44291
		Homme	65+	6	0,60%	0,69%	1,14818	6,88908
		Femme	65+	7	0,70%	1,05%	1,49138	10,43965

⁵ L'élimination des adresses IP/personnes interrogées identiques n'était pas nécessaire pour la post-mesure, ce phénomène n'étant pas apparu dans la post-mesure.

Pré-mesure	Flandre	Homme	18-34	54	6,32%	7,51%	1,188634	64,18624
		Femme	18-34	71	8,30%	7,37%	0,887195	62,99083
		Homme	35-49	65	7,60%	7,48%	0,983574	63,93230
		Femme	35-49	63	7,37%	7,31%	0,992198	62,50845
		Homme	50-64	77	9,01%	7,40%	0,821996	63,29368
		Femme	50-64	73	8,54%	7,30%	0,855394	62,44376
		Homme	65+	50	5,85%	6,07%	1,038820	51,94100
		Femme	65+	47	5,50%	7,69%	1,398475	65,72830
Post-mesure	Flandre	Homme	18-34	74	7,43%	7,51%	1,01042	74,77134
		Femme	18-34	81	8,13%	7,37%	0,90591	73,37879
		Homme	35-49	77	7,73%	7,48%	0,96721	74,47552
		Femme	35-49	86	8,63%	7,31%	0,84671	72,81686
		Homme	50-64	93	9,34%	7,40%	0,79281	73,73158
		Femme	50-64	84	8,43%	7,30%	0,86597	72,74150
		Homme	65+	46	4,62%	6,07%	1,31536	60,50671
		Femme	65+	53	5,32%	7,69%	1,44467	76,56771
Pré-mesure	Wallonie	Homme	18-34	44	5,15%	4,32%	0,839346	36,93123
		Femme	18-34	46	5,38%	4,24%	0,788470	36,26961
		Homme	35-49	33	3,86%	4,11%	1,064298	35,12185
		Femme	35-49	37	4,33%	4,10%	0,946296	35,01297
		Homme	50-64	41	4,80%	3,95%	0,823104	33,74728
		Femme	50-64	35	4,09%	4,09%	0,998927	34,96243
		Homme	65+	22	2,57%	2,89%	1,122034	24,68474
		Femme	65+	20	2,34%	4,06%	1,735318	34,70637
Post-mesure	Wallonie	Homme	18-34	34	3,41%	4,32%	1,26534	43,02165
		Femme	18-34	54	5,42%	4,24%	0,78242	42,25091
		Homme	35-49	42	4,22%	4,11%	0,97414	40,91387
		Femme	35-49	46	4,62%	4,10%	0,88667	40,78704
		Homme	50-64	36	3,61%	3,95%	1,09202	39,31262
		Femme	50-64	47	4,72%	4,09%	0,86656	40,72817
		Homme	65+	23	2,31%	2,89%	1,25024	28,75556
		Femme	65+	24	2,41%	4,06%	1,68458	40,42987
Pré-mesure	Total			855	100,00%	100,00%		855
Post-mesure	Total			996	100,00%	100,00%		996

3.3.3 Analyse des données

Pour les analyses, on a utilisé le logiciel statistique SPSS22 (IBM). Concrètement, les données ont été en premier lieu analysées dans leur ensemble. Ensuite, on a examiné successivement s'il y avait des différences concernant la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive entre les régions, entre les différentes catégories d'âge et, enfin, entre les hommes et les femmes. Pour vérifier s'il y avait des différences significatives entre les variables précitées, on a utilisé la correction Bonferroni. On a testé à un niveau de significativité de $\alpha = 0,05$. La correction Bonferroni est utilisée pour limiter la possibilité de trouver une différence significative. En effet, le risque de trouver une différence significative

augmente à mesure que plusieurs comparaisons sont faites. Dans le cas de la correction Bonferroni, le niveau de significativité ($\alpha = 0,05$) est divisé par le nombre d'hypothèses (Comparaisons). Si l'on obtient alors, comme valeur p, une valeur inférieure à la proportion précédente, il est question d'une différence significative.

Après la post-mesure, des analyses ont également été effectuées concernant la communication au public. D'une part, il a été vérifié si la bannière (Figure 1) a été remarquée par le public. D'autre part, il a été examiné si la bannière et le slogan (« Sur la route, 1+1=3 ! ») ont plu. Enfin, la portée/l'impact de la communication au public a également été analysé. À cet égard, deux questions ont été analysées :

- Plus de personnes sont-elles au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
 - Une proportion significativement plus grande (%) de la population sait que les récidivistes seront plus sévèrement sanctionnés (*Pré-mesure vs Post-mesure*)
- Plus de personnes ont-elles l'intention de changer leur comportement à la suite de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
 - Une proportion significativement plus grande (%) de la population indique qu'elle changera de comportement (*Pré-mesure vs Post-mesure*)

3.3.4 Caractéristiques socio-démographiques des échantillons

Le Tableau 7 ci-dessous représente les données des échantillons (non pondéré) ainsi que celles de la population belge (18+). Il apparaît clairement que les chiffres correspondent dans une large mesure. La plus grande différence se retrouve dans la variable âge et plus particulièrement parmi les catégories d'âge plus âgées. Le plus frappant est la sous-représentation des 65 ans et plus. Les chiffres non pondérés ont cependant été corrigés à l'aide de facteurs de pondération (Tableau 6).

Tableau 7 : Caractéristiques socio-démographiques des échantillons

Source : SPF Économie, 2014

	<i>Échantillon (non pondéré) Pré-mesure</i>	<i>Échantillon (non pondéré) Post-mesure</i>	<i>Population belge (18+)</i>
Sexe			
Homme	49,8%	47,2%	48,6%
Femme	50,2%	52,8%	51,4%
Âge			
18-34 ans	27,8%	27,4%	26,9%
35-49 ans	25,7%	28,3%	25,9%
50-64 ans	28,4%	28,3%	24,8%
65+ ans	18,0%	16,0%	22,4%
Région			
Bruxelles	9,0%	9,6%	10,1%
Flandre	58,5%	59,6%	58,1%
Wallonie	32,5%	30,7%	31,7%

3.4 Contenu de l'enquête

3.4.1 Pré-mesure

- Connaissance
 - La population belge est-elle au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
 - Rappel spontané : la personne interrogée doit indiquer elle-même ce qui a changé dans la législation sur la circulation en ce qui concerne les infractions routières.
 - Rappel assisté : on montre à la personne interrogée le changement intervenu dans la législation sur la circulation et elle doit indiquer si elle en était informée.
- Variables socio-démographiques
 - Y a-t-il une relation entre les caractéristiques socio-démographiques de la population (région, âge et sexe) et la mesure dans laquelle les personnes interrogées sont au courant de la nouvelle législation ?
- Effet auto-rapporté (= Changement de comportement)
 - La population belge va-t-elle adapter sa conduite à la suite du durcissement de la répression des récidivistes ?
 - Échelle de Likert à 5 points : Beaucoup plus - plus - pas d'influence - moins - beaucoup moins

3.4.2 Post-mesure

- Connaissance
 - La population belge est-elle au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
 - Rappel spontané : la personne interrogée doit indiquer elle-même ce qui a changé dans la législation sur la circulation en ce qui concerne les infractions routières.
 - Rappel assisté : on montre à la personne interrogée le changement intervenu dans la législation sur la circulation et elle doit indiquer si elle en était informée.
- Variables socio-démographiques
 - Y a-t-il une relation entre les caractéristiques socio-démographiques de la population (région, âge et sexe) et la mesure dans laquelle les personnes interrogées sont au courant de la nouvelle législation ?
- Effet auto-rapporté (= Changement de comportement)
 - La population belge va-t-elle adapter sa conduite à la suite du durcissement de la répression des récidivistes ?
 - Échelle de Likert à 5 points : Beaucoup plus - plus - pas d'influence - moins - beaucoup moins
- Évaluation de la communication au public
 - La bannière a-t-elle plu ?
 - La bannière/le slogan (« Sur la route, 1+1=3 ! ») ont-ils plu ?
 - Après la communication au public, (significativement) plus de personnes sont-elles au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?
 - Après la communication au public, (significativement) plus de personnes ont-elles l'intention d'adapter leur comportement ?

4 RÉSULTATS

Les résultats de la pré-mesure et de la post-mesure sont décrits ci-dessous, de même que les résultats relatifs à l'impact de la communication au public sur la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive et le comportement auto-rapporté. Concernant la communication au public, il a été tenté de répondre aux questions suivantes :

- Après la communication au public, (significativement) plus de personnes sont-elles au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ? (*Pré-mesure vs Post-mesure*)
- Après la communication au public, (significativement) plus de personnes ont-elles l'intention d'adapter leur comportement ? (*Pré-mesure vs Post-mesure*)

À des fins de comparaison, les résultats de la pré-mesure et de la post-mesure ont été fusionnés dans SPSS 22 (IBM). Ce faisant, les moyennes des différentes variables (p. ex. connaissance) ont pu être comparées entre elles à l'aide d'un « Independent-Samples T-test ». Il s'agit d'un test statistique qui est utilisé pour comparer 2 groupes. En l'occurrence, la pré-mesure et la post-mesure (Borden, z.d.). Le niveau de significativité utilisé pendant les analyses était de $\alpha = 0,05$.

Pour la clarté et la lisibilité du rapport, les tableaux de résultats détaillés ont été joints à l'annexe 3 (« Tableaux de résultats »). Les tableaux cités dans le texte ci-dessous peuvent donc y être consultés. Dans la discussion ci-dessous, nous nous concentrons uniquement sur les principaux résultats.

4.1 Généralités

4.1.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive

4.1.1.1 Rappel spontané⁶

Q1. Selon vous, la législation relative aux infractions routières a-t-elle été modifiée ces 12 (PRE)/18 (POST) derniers mois ? (Tableau de résultats 1)

À la question de savoir si quelque chose a changé dans la législation sur la circulation concernant les infractions routières, 58,04 % ont répondu par l'affirmative dans la pré-mesure. Ce pourcentage a connu une baisse significative à 50,78 % dans la post-mesure.

Q2. Vous avez indiqué que la législation relative aux infractions routières a été modifiée. Pouvez-vous préciser ce qui a concrètement changé ? (Tableau de résultats 2)

Sur la base des réponses, quelques catégories ont été établies, à savoir :

1. Plusieurs réponses⁷ ;
2. Les amendes ont été augmentées ;
3. La législation routière a été durcie ;
4. **Approche plus sévère des récidivistes** ;
5. Augmentation du nombre de contrôles/ Plus de répression ;
6. Catégorie résiduelle (p. ex. les cyclistes peuvent passer au feu rouge, introduction du principe de la tirette, tolérance zéro,...) ;
7. Indique que quelque chose a changé, mais ne sait pas quoi ;
8. Indique que rien n'a changé.

Le tableau de résultats 2 permet de déduire que la grande majorité des personnes interrogées, au stade tant de la pré-mesure (13,90 %) que de la post-mesure (9,60 %), pensaient que les amendes avaient augmenté. Le pourcentage qui indiquait que la réglementation en matière de récidive a été durcie, s'élevait à moins de un pour cent (0,91 %) lors de la pré-mesure. Lors de la post-mesure, ce chiffre a augmenté de seulement 0,30 % pour atteindre 1,21 %. Cette hausse n'est pas significative.

⁶ Rappel spontané : une personne est interrogée sur sa connaissance d'un sujet sans indice/renseignement.

⁷ Plusieurs réponses : cette catégorie ne comprend pas de réponses relatives à l'approche plus sévère des récidivistes.

Ce qui précède signifie donc qu'une nette majorité de la population belge (18+) n'est pas au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive. De plus, la communication au public n'a pas non plus entraîné une amélioration significative.

4.1.1.2 Rappel assisté⁸

Q3. Vous trouverez ci-après la modification apportée à la législation en matière d'infractions. Êtes-vous au courant de ce changement ? (Tableau de résultats 3)

Lorsque la nouvelle réglementation en matière de récidive a été montrée (*Rappel assisté*), lors de la pré-mesure, 59,13 % des personnes interrogées indiquaient être vaguement au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive. 13,63 % se disaient clairement au courant. Les deux pourcentages ont baissé, dans la post-mesure, à respectivement 53,29 % et 11,98 %. Seule la baisse de 59 % à 53 % est significative. On peut donc continuer à dire, après la post-mesure, que les personnes sont globalement au courant. Il convient toutefois de tenir compte du biais de réponse, un phénomène par lequel les gens répondent par l'affirmative. Ici, en effet, la nouvelle réglementation en matière de récidive a été montrée.

Via le rappel assisté, il apparaît que la majorité de la population belge (18+) est bel et bien au courant ou sait à tout le moins quelque chose de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Cependant, on peut aussi déduire que la communication au public n'a pas eu d'effet, puisque moins de personnes indiquent connaître la nouvelle législation après celle-ci. Autrement dit, le pourcentage de « non » est plus élevé dans la post-mesure (34,73 %) que dans la pré-mesure (27,24 %).

4.1.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive

Q5. Cette modification de la législation relative aux infractions routières vous incitera-t-elle à respecter les règles de circulation ? (Tableau de résultats 4)

Pour analyser le comportement des personnes interrogées à la suite de l'approche plus sévère des récidivistes, on a posé la question de savoir si elles respecteraient désormais plus ou moins le code de la route ou si cela n'aurait pas d'influence. La majorité indiquait, tant dans la pré-mesure que dans la post-mesure, que la modification n'aura pas d'influence sur leur comportement au volant. Près de 40 % de la population adaptera son comportement dans le bon sens, ce qui peut avoir une influence positive sur la sécurité routière en général. La communication au public n'a cependant pas pu fournir de contribution positive. Par rapport à la pré-mesure, nous n'avons en effet pas constaté d'augmentation significative, dans la post-mesure, du pourcentage qui adapterait positivement son comportement.

⁸ Rappel assisté : une personne est interrogée sur sa connaissance d'un sujet avec un indice/renseignement. Dans ce cas, la modification de loi relative à la récidive en matière de roulage a été montrée aux personnes interrogées.

4.2 Région

4.2.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive

4.2.1.1 Rappel spontané

Q1. Selon vous, la législation relative aux infractions routières a-t-elle été modifiée ces 12 (PRE)/18 (POST) derniers mois ? (Tableau de résultats 5)

Lorsqu'on zoome sur les régions, il apparaît clairement que les Wallons, avec environ 70 %, sont les plus nombreux à indiquer que la législation routière a changé concernant les infractions à la réglementation routière. Parmi les Bruxellois, ce pourcentage avoisine les 60 %. Concernant les chiffres pour la Flandre, il n'y a pas de constance entre les deux mesures. Par rapport à la pré-mesure, nous avons constaté une baisse significative de 10 % de la proportion qui indiquait que quelque chose a changé dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière (la proportion passe de 51% à 41%).

Si l'on compare les régions entre elles, il apparaît, au stade de la pré-mesure, des différences significatives entre la Flandre et la Wallonie. Dans la post-mesure, la Flandre diffère significativement de la Wallonie et de Bruxelles.

Q2. Vous avez indiqué que la législation relative aux infractions routières a été modifiée. Pouvez-vous préciser ce qui a concrètement changé ? (Tableau de résultats 6)

Le Tableau de résultats 6 nous permet de conclure qu'il n'y a pas de différence significative entre les régions quant à la connaissance, via le rappel spontané, de la modification législative relative aux récidivistes. La connaissance ou méconnaissance de la nouvelle réglementation ne peut dès lors pas être attribuée à une région spécifique. Il ressort également clairement du Tableau de résultats 6 que la communication au public n'a entraîné, dans aucune des régions, une amélioration significative de la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.

4.2.1.2 Rappel assisté

Q3. Vous trouverez ci-après la modification apportée à la législation en matière d'infractions. Êtes-vous au courant de ce changement ? (Tableau de résultats 7)

Il ressort du Tableau de résultats 7 qu'il n'y a pas de différence significative entre les régions, tant au stade de la pré-mesure que de la post-mesure, quant à la connaissance, via le rappel spontané, de la modification législative relative aux récidivistes. À nouveau, la connaissance ou méconnaissance de la nouvelle réglementation ne peut être attribuée à une région spécifique. Il apparaît toutefois, lorsque nous prenons chaque région séparément, qu'il existe des différences significatives pour la Flandre entre la pré-mesure (26,40 %) et la post-mesure (36,73 %). Une plus grande proportion des Flamands ont indiqué dans la post-mesure qu'ils ne sont pas au courant.

Pour ce qui concerne la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive, les questions Q1, Q2 et Q3 laissent donc apparaître qu'il n'y a pas de différences significatives entre les régions. On peut également conclure que la communication au public a manqué son objectif. On ne constate, dans aucune région, une amélioration significative de la connaissance relative à la nouvelle réglementation en matière de récidive.

4.2.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive

Q5. Cette modification de la législation relative aux infractions routières vous incitera-t-elle à respecter les règles de circulation ? (Tableau de résultats 8)

Le Tableau de résultats 8 montre l'absence de différences significatives entre les régions concernant l'effet auto-rapporté à la suite de la modification législative relative aux récidivistes.

4.3 Âge

4.3.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive

4.3.1.1 Rappel spontané

Q1. Selon vous, la législation relative aux infractions routières a-t-elle été modifiée ces 12 (PRE)/18 (POST) derniers mois ? (Tableau de résultats 9)

Si, dans la pré-mesure, 57,67 % de la catégorie d'âge la plus jeune (18-34 ans) indique que la législation a changé concernant les infractions à la réglementation routière, ce pourcentage baisse dans la post-mesure de près de 15 % pour atteindre 43,60 %. La même tendance s'observe parmi les 65 ans et plus. Ici, la proportion indiquant que quelque chose a changé dans la législation routière est passée de 66,20 % à 49,99 %.

La pré-mesure révèle une différence significative entre les catégories d'âge 35-49 ans et 65+. Cette différence n'apparaît plus dans la post-mesure. Là, une différence significative se dessine à présent entre les catégories d'âge 18-34 ans et 50-64 ans. En d'autres termes, il n'existe pas de différence constante pour ce qui concerne les catégories d'âge.

Q2. Vous avez indiqué que la législation relative aux infractions routières a été modifiée. Pouvez-vous préciser ce qui a concrètement changé ? (Tableau de résultats 10)

À nouveau, il ressort du Tableau de résultats 10 qu'il n'existe pas de différence significative entre les différentes catégories d'âge quant à la connaissance, via le rappel spontané, de la modification législative relative aux récidivistes. La connaissance ou méconnaissance de la nouvelle réglementation ne peut dès lors pas être attribuée à une catégorie d'âge spécifique. En outre, la communication au public n'a entraîné, dans aucune des catégories d'âge, une amélioration significative de la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.

4.3.1.2 Rappel assisté

Q3. Vous trouverez ci-après la modification apportée à la législation en matière d'infractions. Êtes-vous au courant de ce changement ? (Tableau de résultats 11)

Sur la base de la pré-mesure, il apparaît clairement que les 2 catégories d'âge les plus âgées (50-64 ans et 65+) sont davantage au courant, via le rappel assisté, de la modification de la législation routière que les 2 catégories d'âge les plus jeunes (18-34 ans et 35-49 ans). Dans la post-mesure, seule la différence entre la catégorie d'âge la plus jeune et la plus âgée demeure.

Contrairement à la variable « région », on peut observer, sur la base des questions Q1, Q2 et Q3, une différence significative pour ce qui concerne la variable « âge ». Ainsi, les 65 ans et plus sont visiblement plus au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive que les jeunes de 18 à 34 ans.

4.3.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive

Q5. Cette modification de la législation relative aux infractions routières vous incitera-t-elle à respecter les règles de circulation ? (Tableau de résultats 12)

Alors que la pré-mesure révélait que, parmi la catégorie d'âge la plus jeune, la nouvelle réglementation en matière de récidive n'aura principalement « pas d'influence » (72,21 %) sur le respect du code de la route, cette proportion diminue dans la post-mesure. On peut déduire des résultats un glissement vers « plus ». Dans la catégorie d'âge la plus âgée, le glissement est inverse, ce qui est une évolution négative. Cependant, la proportion de 65 ans et plus déclarant qu'ils respecteront (beaucoup) plus le code de la route reste plus élevée que parmi les plus jeunes catégories d'âge.

4.4 Sexe

4.4.1 Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive

4.4.1.1 Rappel spontané

Q1. Q1. Selon vous, la législation relative aux infractions routières a-t-elle été modifiée ces 12 (PRE)/18 (POST) derniers mois ? (Tableau de résultats 13)

Tant en pré-mesure qu'en post-mesure, les résultats des hommes et des femmes sont avoisinants ; il n'y a pas de différence significative entre les deux sexes. On constate toutefois que dans la post-mesure, plus d'hommes que de femmes indiquent que rien n'a changé dans la législation concernant les infractions à la réglementation routière. Il est ici question d'une différence significative.

Q2. Vous avez indiqué que la législation relative aux infractions routières a été modifiée. Pouvez-vous préciser ce qui a concrètement changé ? (Tableau de résultats 14)

On peut brièvement dire du résultat représenté dans le Tableau de résultats 14 qu'il n'y a pas de différence significative entre les sexes quant à la connaissance, via le rappel spontané, de la modification législative relative aux récidivistes. La connaissance ou méconnaissance de la nouvelle réglementation ne peut dès lors pas être attribuée à un sexe spécifique.

4.4.1.2 Rappel assisté

Q3. Vous trouverez ci-après la modification apportée à la législation en matière d'infractions. Êtes-vous au courant de ce changement ? (Tableau de résultats 15)

On peut conclure du Tableau de résultats 15 qu'il n'existe pas de différence significative entre les sexes quant à la connaissance, via le rappel assisté, de la modification législative relative aux récidivistes. Il apparaît toutefois que les deux sexes sont moins au courant, au stade de la post-mesure, du durcissement de la réglementation en matière de récidive, malgré la communication au public.

Sur la base des Q1, Q2 et Q3, on peut donc supposer qu'il n'y a pas de différence significative entre les hommes et les femmes concernant la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive.

4.4.2 Effet auto-rapporté en lien avec la nouvelle réglementation en matière de récidive

Q5. Cette modification de la législation relative aux infractions routières vous incitera-t-elle à respecter les règles de circulation ? (Tableau de résultats 16)

Le Tableau de résultats 16 montre qu'il n'y a pas de différence significative, dans la pré-mesure, entre les hommes et les femmes. Dans la post-mesure, cependant, la proportion de femmes indiquant qu'elles respecteront plus le code de la route augmente. Elles se différencient en cela significativement des hommes. Les femmes seront donc davantage enclines à respecter le code de la route.

4.5 Canaux d'information

Q4. Via quel canal avez-vous été informé de cette modification de la législation ?

Outre la question relative à la connaissance et à l'effet auto-rapporté de la nouvelle réglementation en matière de récidive, l'enquête a également sondé la façon dont les gens ont entendu parler de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Le tableau 8 indique la proportion (%) de personnes qui déclarent avoir reçu cette information par l'un ou l'autre canal d'information. Pour cette question, les personnes interrogées ont pu cocher plusieurs réponses. Il convient d'établir clairement que cette question n'a été posée qu'aux personnes qui indiquaient être (vaguement) au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive (Q3). Dans la post-mesure, l'option « Le site Internet du SPF Mobilité et Transports » a été ajoutée par rapport à la pré-mesure. En effet, la communication au public y avait été publiée.

Tableau 8 : Canal d'information

<i>Canal d'information</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>
Grandes affiches le long des autoroutes	1,97%	1,04% - 2,91%	3,51%	2,36% - 4,65%
Affiches/images sur des camions	0,66%	0,12% - 1,20%	0,38%	0,00% - 0,76%
TV (bulletins d'informations, actualités,...)	43,48%	40,15% - 46,81%	39,13%	36,09% - 42,17%
Radio (bulletins d'informations, actualités,...)	27,08%	24,10% - 30,06%	23,17%	20,54% - 25,79%
Presse écrite (journaux, magazines, revues,...)	32,10%	28,96% - 35,24%	26,21%	23,48% - 28,95%
Le site Internet www.goforzero.be/site Internet de campagne	3,30%%	2,10% - 4,49%	0,81%	0,25% - 1,37%
Le site Internet du SPF Mobilité et Transports	-	-	0,98%	0,36% - 1,59%
Médias sociaux (Facebook, Twitter)	3,84%	2,55% - 5,13%	5,21%	3,83% - 6,59%
Vidéo en ligne	0,32%	0,00% - 0,71%	0,24%	0,00%* - 0,55%
Affiche/dépliant (petites affiches dans les bâtiments publics, auto-écoles,...)	1,64%	0,78% - 2,49%	0,64%	0,15% - 1,14%
Article/publicité dans une revue	2,46%	1,42% - 3,50%	3,94%	2,73% - 5,15%
Bouche-à-oreille (amis, famille, collègues,...)	15,41%	12,98% - 17,83%	11,63%	9,64% - 13,63%
Autre	2,74%	1,64% - 3,83%	1,77%	0,95% - 2,59%

Il ressort clairement du tableau 8 que la population belge a été informée de la nouvelle réglementation en matière de récidive via les canaux d'information habituels : TV, radio et journaux/revues. Il indique également qu'un certain pourcentage a été informé par des amis, des membres de la famille ou des collègues,...

4.6 Niveau de formation et mobilité de l'échantillon (Pondéré)

Sur la base des données du tableau 9, il apparaît que 1/3^e de l'échantillon dispose d'un niveau élevé de formation. Cela signifie que ces personnes ont obtenu un diplôme après l'enseignement secondaire, soit dans une haute école, soit à l'université. Un faible niveau de formation signifie que la personne est au maximum diplômée de l'enseignement secondaire.

Pour ce qui concerne les données relative à la mobilité, on observe clairement que près de 60 % des Belges utilisent quotidiennement la voiture. Concernant la distance parcourue annuellement, il s'avère que la plus grande proportion – environ 78 % – parcourt entre 0 et 20 000 kilomètres. Enfin, pour ce qui est des amendes ou condamnations de roulage, respectivement 11,5 % et 8,3 % des personnes interrogées lors de la pré-mesure et de la post-mesure indiquent s'être déjà fait prendre.

Tableau 9 : Niveau de formation et mobilité de l'échantillon (Pondéré)

<i>Niveau de formation</i>	<i>% PRE</i>	<i>% POST</i>
Faible	63,9%	63,4%
Élevé	34,7%	34,8%
Néant/Pas de réponse	1,4%	1,8%
<i>Conducteurs quotidiens</i>		
Utilisez-vous tous les jours la voiture ?	58,5%	59,8%
<i>Nombre de km parcourus par an</i>		
<10 000 km	40,9%	42,1%
10 000 - 20 000 km	37,4%	36,2%
20 001 - 30 000 km	12,7%	10,1%
> 30 000 km	6,1%	6,5%
Ne sait pas	2,9%	5,1%
<i>Titulaire d'un permis de conduire</i>		
	92,1%	92,2%
<i>Expérience de conduite</i>		
> 10 ans	79,39%	80,57%
≤ 10 ans	20,61%	19,43%
<i>Amende/condamnation de roulage</i>		
	11,5%	8,3%

5 RÉSULTATS CONCERNANT LA COMMUNICATION AU PUBLIC

Nous décrivons ci-dessous les résultats de la communication au public en termes de visibilité et d'attractivité de la bannière/du slogan. Concrètement, nous tentons de répondre aux questions suivantes :

- La bannière a-t-elle plu ?
- La bannière/le slogan (« Sur la route, 1+1=3 ! ») ont-ils plu ?

5.1 Visibilité de la bannière/du slogan

5.1.1 Rappel spontané

Q6. Durant ces deux derniers mois, avez-vous vu une bannière sur un site web ou sur des réseaux sociaux en matière d'infractions lourdes de la circulation / sur la nouvelle réglementation lors de récidives ?

Quand il est demandé aux personnes interrogées si elles ont vu, au cours des 2 derniers mois, une bannière sur un site Internet ou sur les médias sociaux concernant les infractions graves à la réglementation routière/nouvelle réglementation en matière de récidive, pas moins de 81,50 % répondent par la négative. Seul un petit 2,41 % indique avoir vu une telle bannière. Le reste ne sait pas s'il a vu la bannière.

Tableau 10 : Évaluation de la bannière/du slogan - Visibilité (Rappel spontané)

<i>Avez-vous vu, au cours des 2 derniers mois, une bannière sur un site Internet ou les médias sociaux... ?</i>	<i>%</i>	<i>IC (95 %)</i>
Oui	2,41%	1,45% - 3,36%
Non	81,50%	79,09% - 83,92%
Je ne sais pas	16,09%	13,80% - 18,38%
Total	100%	

Q7. Pouvez-vous décrire la bannière que vous avez vue ?

Sur les 2,41 % de personnes interrogées qui ont déclaré avoir remarqué une telle bannière, 40,46 % déclaraient pouvoir décrire la bannière.

Q8. Merci de décrire la bannière dans le cadre ci-dessous.

Lors de la vérification des réponses, il a été constaté qu'aucune personne qui indiquait pouvoir décrire la bannière n'a donné une description correcte. Les réponses données se rapportaient notamment aux campagnes de sécurité routière des autorités flamandes (« Niet te snel is dik okay » ; « Rien bu ? Merci BOB »).

5.1.2 Rappel assisté

Q9.



Voici la bannière qui était visible sur le site web du SPF Mobilité & Transports et des réseaux sociaux. La bannière avait pour but de rappeler aux usagers de la route que faire des violations importantes du code de la route de manière répétée est puni plus sévèrement.

Aviez-vous vu cette bannière avant qu'on ne vous la montre dans ce questionnaire ?

Lorsqu'on montre la bannière, la proportion déclarant avoir vu la bannière passe de 2,41 % à la Q6 à 5,96 % à la Q9. Ce pourcentage reste cependant faible. Seule une proportion très limitée de la population belge a donc été en contact avec la communication au public.

Tableau 11 : Évaluation de la bannière/du slogan – Visibilité (Rappel assisté)

<i>Avez-vous vu cette bannière avant que nous vous l'ayons montrée dans ce questionnaire ?</i>	<i>%</i>	<i>IC (95%)</i>
Oui	5,96%	4,49% - 7,43%
Non	88,13%	86,12% - 90,15%
Je ne sais pas	5,90%	4,44% - 7,37%
Total	100%	

5.2 Attractivité/compréhensibilité de la bannière/du slogan

Q10. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

Selon les instructions liées à cette question, les personnes interrogées devaient attribuer un score de 1 à 7 pour chaque proposition, 1 signifiant « pas du tout d'accord » et 7 signifiant « tout à fait d'accord ». Dans les analyses, les scores 1, 2 et 3 étaient considérés comme « Pas d'accord », 4 comme « Sans avis » et, enfin, 5, 6 et 7 comme « D'accord ».

La majorité des personnes interrogées ont indiqué avoir compris clairement et facilement la bannière et le slogan. Une majorité trouve également que la bannière et le slogan correspondant attirent l'attention et sont originaux. Néanmoins, la bannière est considérée comme peu humoristique et n'incitera pas à un changement de comportement.

Tableau 12 : Évaluation de la bannière/du slogan – Attractivité/compréhensibilité

	<i>Pas d'accord</i>		<i>Sans avis</i>		<i>D'accord</i>	
	<i>%</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>%</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>%</i>	<i>IC (95 %)</i>
La bannière est claire/ facile à comprendre	23,28%	20,65% - 25,91%	20,12%	17,63% - 22,62%	56,60%	53,51% - 59,68%
La bannière est remarquable/attire l'attention	33,47%	30,53% - 36,40%	23,21%	20,58% - 25,84%	43,33%	40,24% - 46,41%
La bannière est convaincante	32,92%	29,99% - 35,84%	25,48%	22,77% - 28,19%	41,60%	38,53% - 44,67%
La bannière est originale	29,15%	26,33% - 31,98%	22,55%	19,95% - 25,15%	48,30%	45,19% - 51,41%
La bannière est humoristique	47,24%	44,14% - 50,35%	24,60%	21,92% - 27,28%	28,15%	25,36% - 30,95%
La bannière m'incite à changer mon comportement	44,52%	41,43% - 47,61%	24,48%	21,80% - 27,16%	31,00%	28,12% - 33,88%
Le slogan est convaincant	33,67%	30,73% - 36,62%	23,99%	21,34% - 26,65%	42,33%	39,26% - 45,41%
Le slogan est clair/facile à comprendre	22,73%	20,12% - 25,34%	20,15%	17,65% - 22,64%	57,12%	54,04% - 60,20%
Le slogan est remarquable/attire l'attention	34,57%	31,61% - 37,53%	23,36%	20,73% - 25,99%	42,07%	39,00% - 45,15%
Le slogan est original	30,16%	27,30% - 33,01%	23,74%	21,09% - 26,39%	46,11%	43,00% - 49,21 %

6 DISCUSSION

Dans ce rapport, nous avons sondé, sur la base d'une pré-mesure et d'une post-mesure, la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Après nettoyage des données, la pré-mesure et la post-mesure comportaient respectivement 855 et 996 personnes interrogées qui formaient un échantillon représentatif de la population belge. Les deux échantillons ont été traités indépendamment l'un de l'autre. En d'autres termes, personne n'a pu participer à la fois à la pré-mesure et à la post-mesure. Cette méthodologie a été privilégiée car c'est la seule façon de se forger une idée du degré de connaissance après la communication au public. Les échantillons ont d'abord été analysés dans leur ensemble, avant d'examiner s'il existe des différences significatives entre les différentes régions, les différentes catégories d'âge et le sexe, en ce qui concerne la connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Les comparaisons ont systématiquement été opérées sur la base des quatre questions suivantes :

- Q1. Selon vous, quelque chose a-t-il changé, au cours des 12 (PRE)/18 (POST) mois écoulés, dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière ? (*Rappel spontané*)
- Q2. Vous avez indiqué que quelque chose a changé dans la législation routière concernant les infractions routières. Pouvez-vous indiquer ce qui a changé concrètement ?
- Q3. Veuillez trouver ci-dessous le changement apporté à la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière. Étiez-vous au courant ? (*Rappel assisté*)
- Q5./Q10. Le changement intervenu dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière vous incitera-t-il à respecter le code de la route ?

Cette discussion s'articulera autour de 4 blocs (généralités, région, âge et sexe), qui aborderont à chaque fois brièvement les principaux résultats obtenus lors de la pré-mesure et de la post-mesure à l'aide des questions précitées. Nous aborderons également, dans cette discussion, les aspects relatifs à la visibilité et à la portée/l'impact de la bannière (Communication au public).

Généralités

À la question de savoir si quelque chose a changé dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière, 58,04 % des personnes interrogées ont répondu « oui » dans la pré-mesure. Ce pourcentage a connu une baisse significative à 50,78 % dans la post-mesure. La grande majorité des personnes interrogées pensaient, tant dans la pré-mesure que dans la post-mesure, que les amendes avaient été augmentées (respectivement 13,90 % et 9,60 %). Alors que, dans la pré-mesure, moins d'un pour cent de la population belge indiquait que la réglementation en matière de récidive avait été durcie, ce pourcentage a augmenté de seulement 0,30 % pour atteindre 1,21 %. Cette hausse n'est pas significative. Ensuite, lorsque la nouvelle réglementation en matière de récidive a été montrée (*Rappel assisté*), 59,13 % des personnes interrogées ont indiqué, dans la pré-mesure, qu'elles étaient vaguement au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive. 13,63 % se disaient clairement au courant. Les deux pourcentages ont baissé, dans la post-mesure, à respectivement 53,29 % et 11,98 %. Seule la baisse de 59 % à 53 % est significative. On peut donc continuer à dire, après la post-mesure, que les personnes sont globalement au courant. Il convient toutefois de tenir compte du biais de réponse, un phénomène par lequel les gens répondent par l'affirmative. Ici, en effet, la nouvelle réglementation en matière de récidive a été montrée.

Pour ce qui est de l'effet auto-rapporté, la grande majorité indique que l'approche plus sévère n'aura pas d'influence sur le respect ou non du code de la route. Environ 38 à 39 % déclarent, tant dans la pré-mesure que dans la post-mesure, qu'ils respecteront « plus » à « beaucoup plus » le code de la route à la suite de la nouvelle législation. Ceci peut avoir une influence positive sur la sécurité en général.

Région

Il s'est avéré exister, entre les régions, tant au stade de la pré-mesure que de la post-mesure, une différence significative au niveau de la proportion qui indique que quelque chose a changé ou pas dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière. Les Flamands sont apparus les moins convaincus par le fait que quelque chose avait changé. À la question où la réglementation en matière de récidive a été montrée et où il fallait indiquer si cette nouvelle réglementation aura une influence sur le comportement, aucune différence n'a été constatée entre les régions.

On peut donc dire, en guise de conclusion pour les régions, que la Flandre, la Wallonie et Bruxelles ne diffèrent pas entre elles pour ce qui concerne la connaissance et l'effet auto-rapporté.

Âge

Contrairement à la comparaison entre les régions, des différences significatives ont été constatées pour ce qui concerne l'âge, avec toutefois une différence entre la pré-mesure et la post-mesure. Lors de la pré-mesure, nous avons en effet pu déduire que les 2 catégories d'âge plus âgées (50-64 ans et 65+) sont davantage au courant de la modification de la législation routière que les 2 catégories d'âge plus jeunes (18-34 ans et 35-49 ans). Nous avons également pu déduire que les 65 ans et plus indiquent qu'ils respecteront beaucoup plus le code de la route, par rapport aux plus jeunes générations. Lors de la post-mesure, il y avait également de nettes différences significatives entre les différentes catégories d'âge concernant la connaissance, via le rappel assisté, de la modification législative relative aux récidivistes. Il n'y avait cependant plus de différence entre les 2 catégories d'âge les plus jeunes et les 2 catégories d'âge les plus âgées, mais uniquement entre la catégorie d'âge des 65 ans et plus et celle des 18-34 ans. Les 65 ans et plus sont davantage au courant de la modification de la législation routière que la catégorie d'âge la plus jeune.

Malgré la différence significative entre les deux catégories d'âge, nous avons toutefois constaté un glissement au stade de la post-mesure, d'une part parmi la catégorie d'âge la plus jeune et d'autre part parmi la catégorie d'âge la plus âgée. Alors que l'on mesurait, au stade de la pré-mesure, parmi la catégorie d'âge la plus jeune, que la nouvelle réglementation en matière de récidive n'aura principalement pas d'influence sur le respect du code de la route, cette tendance glisse vers « plus » au stade de la post-mesure. Parmi la catégorie d'âge la plus âgée, le glissement est inverse, ce qui constitue une évolution négative.

Sexe

Entre les hommes et les femmes, aucune différence significative n'a été observée, tant au stade de la pré-mesure que de la post-mesure, dans la proportion indiquant que quelque chose a changé ou non dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière. C'était également le cas lorsque la réglementation en matière de récidive avait été montrée. Une différence était toutefois à constater pour ce qui concerne l'effet auto-rapporté. Par rapport à la pré-mesure, un nombre significativement plus élevé de femmes ont indiqué, lors de la post-mesure, qu'elles respecteront davantage le code de la route.

Communication au public

Concernant la question relative au canal d'information via lequel les gens indiquaient avoir reçu des informations sur la nouvelle réglementation en matière de récidive, il apparaît qu'ils en ont été principalement informés via les canaux d'information traditionnels : TV, radio et journaux. Cela valait tant pour la pré-mesure que pour la post-mesure.

Au stade de la post-mesure, il a également été demandé si les personnes interrogées avaient remarqué la bannière. Seulement 2,41 % pensaient avoir vu une bannière relative aux infractions graves de la réglementation routière/nouvelle réglementation en matière de récidive. Sur ces 2,41 %, absolument personne n'a pu donner une description correcte de la bannière. Une fois que la bannière a été montrée, la part des personnes ayant vu la bannière a augmenté à environ 6 %.

En termes d'attractivité/de compréhensibilité, la majorité des personnes interrogées ont indiqué que tant la bannière que le slogan étaient clairs et faciles à comprendre. Une majorité trouve également que la bannière et le slogan correspondant attirent l'attention et sont originaux. Néanmoins, la bannière est considérée comme peu humoristique et n'incitera pas à un changement de comportement.

7 CONCLUSION

Après la réalisation de cette enquête, on peut conclure que seule une très faible proportion (± 1 %) de la population belge est au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive sans recevoir d'indice/renseignement (*Rappel spontané*). La communication au public d'envergure limitée via le site Internet du SPF Mobilité et Transports et les médias sociaux n'a pas non plus engendré d'amélioration notable (pré-mesure = 0,91 % vs post-mesure = 1,21 %).

Une fois que la nouvelle réglementation en matière de récidive a été montrée (*Rappel assisté*), la majorité des personnes interrogées ont indiqué, tant en pré-mesure (59,13 %) qu'en post-mesure (53,29 %), qu'elles étaient vaguement au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive. Sur cette base, on pourrait conclure que les personnes sont globalement au courant. Cependant, il convient de tenir compte du biais de réponse, un phénomène par lequel les gens répondent par l'affirmative. Ici, en effet, la nouvelle réglementation en matière de récidive a été montrée.

En ce qui concerne l'effet auto-rapporté, la grande majorité indiquait que l'approche plus sévère n'aura pas d'influence sur leur respect ou non du code de la route. Environ 40 % déclarent, tant en pré-mesure qu'en post-mesure, qu'ils respecteront plus ou beaucoup plus le code de la route à la suite de la nouvelle législation. Ceci peut avoir une influence positive sur la sécurité routière en général.

RÉFÉRENCES

- Adlex. (2015). *Strengere aanpak van verkeersredivisten*. Extrait de www.adlex.be
- Moniteur belge. (2014). *La loi du 9 mars 2014*. Bruxelles, Belgique : Service public fédéral Justice.
- Borden, L. (z.d.). *A How-To Guide*. Arizona: The Arizona Center for Research and Outreach
- Campbell, D., & Stanley, J. (1963). *Experimental and quasi-experimental designs for research*. Boston: Houghton Mifflin Company.
- De Pourcq, L. (z.d.). *Methodologie-Samenvatting*.
- De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad 2014-15, no. 1*, pp 3-19.
- SPF Économie - Direction générale Statistique et Information économique. (2014). *Population totale par âge, sexe et région*. Bruxelles, Belgique : Gouvernement fédéral belge.
- SPF Économie. (2015). *Statistiques des accidents de la route 2014*. Bruxelles : SPF Économie.
- SPF Mobilité et Transports (2016). *Respecte le code de la route et évite ainsi un carton rouge*
- Fransis, G. (z.d.). *Info & FAQ*. Extrait de www.advocaat-fransis.be
- Stark, P. (2013). *Chapter 26: Confidence Intervals*. Extrait de <http://www.stat.berkeley.edu/~stark/SticiGui>
- Code de la route. (2012). *Actualité : La récidive à 3 ans pour toutes les infractions de roulage*. Extrait de www.code-de-la-route.be
- Zaidel, D. (2001). *Non-compliance and accidents*. Espoo, Finland: Technical Research Centre of Finland VTT.

ANNEXE 1 : ENQUÊTE PRÉ-MESURE**Q1.**

Selon vous, la législation relative aux infractions routières a-t-elle été modifiée ces 12 derniers mois ?

- ☐ Oui → Continuer à Q2
☐ Non → Continuer à Q3

Q2.

Vous avez indiqué que la législation relative aux infractions routières a été modifiée. Pouvez-vous préciser ce qui a concrètement changé ?

- ☐ Ne sais pas

Q3.

Vous trouverez ci-après la modification apportée à la législation en matière d'infractions. Etes-vous au courant de ce changement ?

Modification de la loi : sanctions plus sévères pour les récidivistes	
Depuis le 1er janvier 2015, les personnes commettant des infractions de manière récurrente (récidivistes) sont punies plus sévèrement. Un conducteur condamné pour infraction grave telle que délit de fuite, conduite sans permis (valide), conduite sous l'influence de l'alcool... et qui, dans un délai de trois ans, • commet 1 nouvelle infraction grave, se voit imposer une interdiction de conduire de minimum 3 mois; • commet 2 nouvelles infractions graves, se voit imposer une interdiction de conduire de minimum 6 mois; • commet 3 nouvelles infractions graves, se voir imposer une interdiction de conduire de minimum 9 mois. Par ailleurs, la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite d'un examen de conduite théorique et pratique ainsi que d'examens médicaux et psychologiques.	
* Infractions graves au code de la route	
- o Infractions graves du quatrième degré: ✓ Transgresser les ordres d'une personne habilitée. ✓ Inciter ou provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive. ✓ Dépasser par la gauche un véhicule à plus de deux roues à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages, lorsque la visibilité est insuffisante, sauf si le dépassement peut se faire sans franchir la ligne blanche continue délimitant la partie de la chaussée affectée à la circulation venant en sens inverse. ✓ S'engager sur un passage à niveau lorsque les barrières sont fermées, lorsque les feux rouges clignotants sont allumés ou lorsque le signal sonore fonctionne. ✓ Mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les passages à niveau. ✓ Sur les autoroutes et les routes pour automobiles, emprunter les raccordements transversaux, faire demi-tour, faire marche arrière ou rouler en sens contraire au sens obligatoire. ✓ Se livrer sur la voie publique à des luttes de vitesse, ainsi qu'à des épreuves sportives, sans l'autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée.	
- o Infractions graves en matière de vitesse ✓ Excès de vitesse de plus de 30 km/h en agglomération ✓ Excès de vitesse de plus de 40 km/h hors agglomération	
o Conduire sans être en possession d'un permis de conduire, sans être apte médicalement ou après le retrait immédiat du permis de conduire	
o Délit de fuite	
o Etat d'ivresse ou état analogue	
o Conduire sous l'influence de drogues	
o Prendre le volant malgré une déchéance du droit de conduire	

- ☐ Oui → Continuer à Q4
☐ Oui mais vaguement seulement → Continuer à Q4
☐ Non → Continuer à Q5

Q4.**Via quel canal avez-vous été informé de cette modification de la législation ?**

Randomisation des réponses possibles

- ☐ Affichage le long des (auto)routes
- ☐ Affiches sur les camions
- ☐ Télévision (journal, actualité...)
- ☐ Radio (journal, actualité...)
- ☐ Presse écrite (journaux / magazines)
- ☐ Réseaux sociaux (Facebook / Twitter)
- ☐ Site web www.goforzero.be / Site web de la campagne
- ☐ Vidéo online
- ☐ Article/publicité dans un magazine
- ☐ Poster / flyers (petites affiches dans les lieux publics, etc.)
- ☐ J'en ai entendu parler par des amis, la famille, les collègues, etc.
- ☐ Autre

Q5.**Cette modification de la législation relative aux infractions routières vous incitera-t-elle à respecter les règles de circulation ?**

- ☐ Cette modification m'incitera à beaucoup mieux respecter les règles de circulation
- ☐ Cette modification m'incitera à mieux respecter les règles de circulation
- ☐ Cette modification n'influencera pas la mesure dans laquelle je respecte les règles de circulation
- ☐ Cette modification m'incitera à moins bien respecter les règles de circulation
- ☐ Cette modification m'incitera à beaucoup moins bien respecter les règles de circulation

Q6.**Au cours des 12 derniers mois, avez-vous été verbalisé par la police ou condamné par un juge pour avoir commis une infraction au code de la route ?**

- ☐ Oui → Continuer à Q7
- ☐ Non → Continuer à Q8
- ☐ Je préfère ne pas répondre à cette question → Continuer à Q8

Q7.**Au cours de 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été verbalisé ou condamné pour cause d'infraction routière ?**

Zone d'entrée → valeur numérique

- ☐ Ne sais pas

Q8.**Vous êtes un/une :**

Randomisation des réponses possibles

- ☐ homme
- ☐ femme

Q9.**Quel est votre âge ?**

Menu déroulant (17 jusqu'au 99+)

Si 17 est sélectionné → FIN: Page de merci (Groupe cible → 18+)

Q10.

Etes-vous titulaire d'un permis automobile (permis B) ?

- ☐ Oui → Continuer à Q11
- ☐ Oui, un permis provisoire → Continuer à Q11
- ☐ Oui mais mon permis m'a été temporairement retiré → Continuer à Q11
- ☐ Non → Continuer à Q14

Q11.

En quelle année avez-vous obtenu votre permis B?

Menu déroulant (1930 jusqu'au 2015 + Je ne sais pas)

Q12.

À quelle fréquence conduisez-vous une voiture ?

- ☐ (presque) chaque jour → Continuer à Q13
- ☐ Plusieurs fois par semaine → Continuer à Q13
- ☐ 1 fois par semaine → Continuer à Q13
- ☐ Moins d'1 fois par semaine → Continuer à Q13
- ☐ Jamais → Continuer à Q14

Q13.

Combien de kilomètres par an parcourez-vous en tant qu'automobiliste ?

- ☐ Moins de 10.000 km
- ☐ Entre 10.000 et 20.000 km
- ☐ Entre 20.001 et 30.000 km
- ☐ Plus de 30.000 km
- ☐ Ne sait pas

Q14.

Quel est le diplôme ou le certificat d'études le plus élevé que vous ayez obtenu ?

- ☐ Aucun
- ☐ Enseignement primaire
- ☐ Enseignement secondaire inférieur
- ☐ Enseignement secondaire supérieur
- ☐ Bachelier (c'est-à-dire enseignement supérieur non-universitaire / candidatures (2 ou 3 premières années de l'enseignement universitaire) / A1)
- ☐ Master (c'est-à-dire enseignement (post) universitaire / licence / master après master / doctorat)
- ☐ Pas de réponse

Q15.

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

Zone d'entrée → valeur numérique

ANNEXE 2 : ENQUÊTE POST-MESURE**Q1.**

Selon vous, la législation relative aux infractions routières a-t-elle été modifiée ces 18 derniers mois ?

- ☐ Oui → Continuer à Q2
☐ Non → Continuer à Q3

Q2.

Vous avez indiqué que la législation relative aux infractions routières a été modifiée. Pouvez-vous préciser ce qui a concrètement changé ?

- ☐ Ne sais pas

Q3.

Vous trouverez ci-après la modification apportée à la législation en matière d'infractions. Etes-vous au courant de ce changement ?

Modification de la loi : sanctions plus sévères pour les récidivistes	
Depuis le 1er janvier 2015, les personnes commettant des infractions de manière récurrente (récidivistes) sont punies plus sévèrement. Un conducteur condamné pour infraction grave telle que délit de fuite, conduite sans permis (valide), conduite sous l'influence de l'alcool... et qui, dans un délai de trois ans, • commet 1 nouvelle infraction grave, se voit imposer une interdiction de conduire de minimum 3 mois; • commet 2 nouvelles infractions graves, se voit imposer une interdiction de conduire de minimum 6 mois; • commet 3 nouvelles infractions graves, se voir imposer une interdiction de conduire de minimum 9 mois. Par ailleurs, la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la réussite d'un examen de conduite théorique et pratique ainsi que d'examens médicaux et psychologiques.	
* Infractions graves au code de la route	
- o Infractions graves du quatrième degré: ✓ Transgresser les ordres d'une personne habilitée. ✓ Inciter ou provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive. ✓ Dépasser par la gauche un véhicule à plus de deux roues à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages, lorsque la visibilité est insuffisante, sauf si le dépassement peut se faire sans franchir la ligne blanche continue délimitant la partie de la chaussée affectée à la circulation venant en sens inverse. ✓ S'engager sur un passage à niveau lorsque les barrières sont fermées, lorsque les feux rouges clignotants sont allumés ou lorsque le signal sonore fonctionne. ✓ Mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les passages à niveau. ✓ Sur les autoroutes et les routes pour automobiles, emprunter les raccordements transversaux, faire demi-tour, faire marche arrière ou rouler en sens contraire au sens obligatoire. ✓ Se livrer sur la voie publique à des luttes de vitesse, ainsi qu'à des épreuves sportives, sans l'autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée.	
- o Infractions graves en matière de vitesse ✓ Excès de vitesse de plus de 30 km/h en agglomération ✓ Excès de vitesse de plus de 40 km/h hors agglomération	
o Conduire sans être en possession d'un permis de conduire, sans être apte médicalement ou après le retrait immédiat du permis de conduire	
o Délit de fuite	
o Etat d'ivresse ou état analogue	
o Conduire sous l'influence de drogues	
o Prendre le volant malgré une déchéance du droit de conduire	

- ☐ Oui → Continuer à Q4
☐ Oui mais vaguement seulement → Continuer à Q4
☐ Non → Continuer à Q5

Q4.**Via quel canal avez-vous été informé de cette modification de la législation ?****Randomisation des réponses possibles**

- ☐ Affichage le long des (auto)routes
- ☐ Affiches sur les camions
- ☐ Télévision (journal, actualité...)
- ☐ Radio (journal, actualité...)
- ☐ Presse écrite (journaux / magazines)
- ☐ Réseaux sociaux (Facebook / Twitter)
- ☐ Site web www.goforzero.be / Site web de la campagne
- ☐ Site web du SPF Mobilité et Transports
- ☐ Vidéo online
- ☐ Article/publicité dans un magazine
- ☐ Poster / flyers (petites affiches dans les lieux publics, etc.)
- ☐ J'en ai entendu parler par des amis, la famille, les collègues, etc.
- ☐ Autre

Q5.**Durant ces deux derniers mois, avez-vous vu une bannière sur un site web ou sur des réseaux sociaux en matière d'infractions lourdes de la circulation / sur la nouvelle réglementation lors de récidives ?**

- ☐ Oui → Continuer à Q6
- ☐ Non → Continuer à Q6
- ☐ Je ne sais pas → Continuer à Q8

Q6.**Pouvez-vous décrire la bannière que vous avez vue ?**

- ☐ Oui
- ☐ Non, je ne me rappelle plus

Q7.**Merci de décrire la bannière dans le cadre ci-dessous****Q8.**

Voici la bannière qui était visible sur le site web du SPF Mobilité & Transports et des réseaux sociaux. La bannière avait pour but de rappeler aux usagers de la route que faire des violations importantes du code de la route de manière répétée est puni plus sévèrement.

Aviez-vous vu cette bannière avant qu'on ne vous la montre dans ce questionnaire ?

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Je ne sais pas

Q9.

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

Instructions : Pour chaque affirmation, vous devez attribuer une note de 1 à 7. Le 1 signifie que vous n'êtes pas du tout d'accord et le 7 signifie que vous êtes tout à fait d'accord. Vous pouvez nuancer votre réponse avec les notes intermédiaires.

Vous ne pouvez donner qu'une réponse par ligne.

	1 : Pas du tout d'accord	2	3	4	5	6	7 : Tout à fait d'accord
La bannière est claire / facile à comprendre	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La bannière est accrocheuse / attire l'attention	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La bannière est convaincante	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La bannière est originale	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La bannière est comique	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
La bannière m'incite à adapter mon comportement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Le slogan est convaincant	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Le slogan est clair / facile à comprendre	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Le slogan est accrocheur / attire l'attention	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Le slogan est original	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Q10.

Cette modification de la législation relative aux infractions routières vous incitera-t-elle à respecter les règles de circulation ?

- ☐ Cette modification m'incitera à beaucoup mieux respecter les règles de circulation
☐ Cette modification m'incitera à mieux respecter les règles de circulation
☐ Cette modification n'influencera pas la mesure dans laquelle je respecte les règles de circulation
☐ Cette modification m'incitera à moins bien respecter les règles de circulation
☐ Cette modification m'incitera à beaucoup moins bien respecter les règles de circulation

Q11.

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous été verbalisé par la police ou condamné par un juge pour avoir commis une infraction au code de la route ?

- ☐ Oui → Continuer à Q12
- ☐ Non → Continuer à Q13
- ☐ Je préfère ne pas répondre à cette question → Continuer à Q13

Q12.

Au cours de 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été verbalisé ou condamné pour cause d'infraction routière ?

Zone d'entrée → valeur numérique

- ☐ Ne sais pas

Q13.

Vous êtes un/une :

Randomisation des réponses possibles

- ☐ homme
- ☐ femme

Q14.

Quel est votre âge ?

Menu déroulant (17 jusqu'au 99+)

Si 17 est sélectionné → FIN: Page de merci (Groupe cible → 18+)

Q15.

Etes-vous titulaire d'un permis automobile (permis B) ?

- ☐ Oui → Continuer à Q16
- ☐ Oui, un permis provisoire → Continuer à Q16
- ☐ Oui mais mon permis m'a été temporairement retiré → Continuer à Q16
- ☐ Non → Continuer à Q19

Q16.

En quelle année avez-vous obtenu votre permis B?

Menu déroulant (1930 jusqu'au 2015 + Je ne sais pas)

Q17.

À quelle fréquence conduisez-vous une voiture ?

- ☐ (presque) chaque jour → Continuer à Q18
- ☐ Plusieurs fois par semaine → Continuer à Q18
- ☐ 1 fois par semaine → Continuer à Q18
- ☐ Moins d'1 fois par semaine → Continuer à Q18
- ☐ Jamais → Continuer à Q19

Q18.

Combien de kilomètres par an parcourez-vous en tant qu'automobiliste ?

- ☐ Moins de 10.000 km
- ☐ Entre 10.000 et 20.000 km
- ☐ Entre 20.001 et 30.000 km
- ☐ Plus de 30.000 km
- ☐ Ne sait pas

Q19.**Quel est le diplôme ou le certificat d'études le plus élevé que vous ayez obtenu ?**

- ☐ Aucun
- ☐ Enseignement primaire
- ☐ Enseignement secondaire inférieur
- ☐ Enseignement secondaire supérieur
- ☐ Bachelier (c'est-à-dire enseignement supérieur non-universitaire / candidatures (2 ou 3 premières années de l'enseignement universitaire) / A1)
- ☐ Master (c'est-à-dire enseignement (post) universitaire / licence / master après master / doctorat)
- ☐ Pas de réponse

Q20.**Quel est le code postal de la commune où vous habitez ?**

Zone d'entrée → valeur numérique

ANNEXE 3 : TABLEAUX DE RÉSULTATS

* Résultat significatif

** Limite inférieure négative IC arrondie à 0,00 % (Stark, 2013)

a, b et c Les différences significatives entre les régions, les âges ou le sexe sont indiquées par des lettres différentes.

Tableau de résultats 1 - Généralités - Connaissance (Rappel spontané) : Changement ?

<i>Quelque chose a-t-il changé dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière ?</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui, quelque chose a changé	58,04%	54,72% - 61,35%	50,78%	47,67% - 53,89%	p = 0,002*
Non, rien n'a changé	41,96%	38,65% - 45,28%	49,22%	46,11% - 52,33%	
Total	100%		100%		

Tableau de résultats 2 - Généralités - Connaissance (Rappel spontané) : Qu'est-ce qui a changé ?

<i>Qu'est-ce qui a changé ?</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Plusieurs réponses	5,35%	3,83% - 6,68%	4,67%	3,36% - 5,98%	p = 0,504
Les amendes ont été augmentées	13,90%	11,58% - 16,22%	9,60%	7,77% - 11,43%	p = 0,004
La législation routière a été durcie	1,81%	0,92% - 2,71%	0,96%	0,35% - 1,56%	p = 0,120
Approche plus sévère des récidivistes	0,91%	0,27% - 1,54%	1,21%	0,53% - 1,89%	p = 0,525
Augmentation du nombre de contrôles/ Plus de répression	1,67%	0,81% - 2,54%	1,43%	0,69% - 2,17%	p = 0,669

Catégorie résiduelle	6,95%	5,24% - 8,66%	7,08%	5,48% - 8,68%	p = 0,912
Indique que quelque chose a changé, mais ne sait pas quoi	27,45%	24,45% - 30,45%	25,84%	23,12% - 28,56%	p = 0,434
Total	100%		100%		

Tableau de résultats 3 - Généralités - Connaissance (Rappel assisté)

<i>Êtes-vous au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui	13,63%	11,32% - 15,94%	11,98%	9,96% - 14,00%	p = 0,290
Oui, mais plutôt vaguement	59,13%	55,83% - 62,43%	53,29%	50,19% - 56,40%	p = 0,012*
Non	27,24%	24,25% - 30,23%	34,73%	31,77% - 37,69%	p = 0,000*
Total	100%		100%		

Tableau de résultats 4 - Généralités – Effet auto-rapporté

<i>Respect du code de la route</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Beaucoup plus	12,39%	10,17% - 14,60%	9,67%	7,83% - 11,50%	p = 0,063
Plus	25,71%	22,77% - 28,64%	29,45%	26,61% - 32,28%	p = 0,072
Pas d'influence	61,64%	58,37% - 64,91%	60,53%	57,49% - 63,58%	p = 0,627
Moins	0,14%	0,00%** - 0,39%	0,10%	0,00%** - 0,29%	p = 0,796
Beaucoup moins	0,12%	0,00%** - 0,36%	0,25%	0,00%** - 0,57%	p = 0,530
Total	100%		100%		

Tableau de résultats 5 - Région - Connaissance (Rappel spontané) : Changement ?

<i>Quelque chose a-t-il changé dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière ?</i>	<i>Région</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui, quelque chose a changé	Flandre	50,76% ^a	46,35% - 55,17%	40,53% ^a	36,52% - 44,54%	p = 0,001*
	Wallonie	71,27% ^b	65,85% - 76,69%	67,20% ^b	61,99% - 72,40%	p = 0,286
	Bruxelles	58,30% ^{a,b}	47,70% - 68,90%	58,18% ^b	48,38% - 67,97%	p = 0,986
Non, rien n'a changé	Flandre	49,24% ^a	44,83% - 53,65%	59,47% ^a	55,46% - 63,48%	p = 0,001*
	Wallonie	28,73% ^b	23,31% - 34,15%	32,80% ^b	27,60% - 38,01%	p = 0,286
	Bruxelles	41,70% ^{a,b}	31,10% - 52,30%	41,82% ^b	32,03% - 51,62%	p = 0,986

Tableau de résultats 6 - Région - Connaissance (Rappel spontané) : Qu'est-ce qui a changé ?

<i>Qu'est-ce qui a changé ?</i>	<i>Région</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Plusieurs réponses	Flandre	4,44% ^a	2,62% - 6,26%	4,79% ^a	3,05% - 6,54%	p = 0,785
	Wallonie	6,53% ^a	3,58% - 9,49%	5,32% ^a	2,83% - 7,81%	p = 0,533
	Bruxelles	6,82% ^a	1,40% - 12,23%	1,92% ^a	0,00%** - 4,64%	p = 0,111
Les amendes ont été augmentées	Flandre	15,22% ^a	12,05% - 18,38%	9,83% ^a	7,40% - 12,27%	p = 0,008*
	Wallonie	12,67% ^a	8,69% - 16,65%	8,44% ^a	5,36% - 11,52%	p = 0,098
	Bruxelles	10,20% ^a	3,70% - 16,71%	11,92% ^a	5,48% - 18,35%	p = 0,711

La législation routière a été durcie	Flandre	2,65% ^a	1,23% - 4,06%	0,98% ^a	0,18% - 1,78%	p = 0,045*
	Wallonie	0,00% ^b	-	0,88% ^a	0,00%** - 1,91%	p = 0,096
	Bruxelles	2,73% ^a	0,00%** - 6,23%	1,06% ^a	0,00%** - 3,10%	p = 0,399
Approche plus sévère des récidivistes	Flandre	1,39% ^a	0,36% - 2,43%	1,31% ^a	0,38% - 2,23%	p = 0,902
	Wallonie	0,30% ^a	0,00%** - 0,96%	1,08% ^a	0,00%** - 2,22%	p = 0,249
	Bruxelles	0,00% ^a	-	1,09% ^a	0,00%** - 3,14%	p = 0,334
Augmentation du nombre de contrôles/ Plus de répression	Flandre	1,66% ^a	0,53% - 2,79%	2,01% ^a	0,86% - 3,16%	p = 0,672
	Wallonie	1,36% ^a	0,00% - 2,74%	0,81% ^a	0,00%* - 1,81%	p = 0,523
	Bruxelles	2,73% ^a	0,00%** - 6,24%	0,00% ^a	-	p = 0,125
Catégorie résiduelle	Flandre	5,37% ^a	3,38% - 7,36%	5,31% ^a	3,48% - 7,14%	p = 0,964
	Wallonie	9,16% ^a	5,70% - 12,61%	10,90% ^b	7,45% - 14,35%	p = 0,485
	Bruxelles	9,07% ^a	2,90% - 15,24%	5,26% ^{a,b}	0,83% - 9,69%	p = 0,321
Indique que quelque chose a changé, mais ne sait pas quoi	Flandre	20,03% ^a	16,50% - 23,56%	16,30% ^a	13,28% - 19,31%	p = 0,112
	Wallonie	41,25% ^b	35,36% - 47,14%	39,77% ^b	34,35% - 45,20%	p = 0,717
	Bruxelles	26,75% ^a	17,24% - 36,27%	36,94% ^b	27,35% - 46,52%	p = 0,136
Indique que rien n'a changé (Q1)	Flandre	49,24% ^a	44,83% - 53,65%	59,47% ^a	55,46% - 63,48%	p = 0,001*
	Wallonie	28,73% ^b	23,31% - 34,15%	32,80% ^b	27,80% - 38,01%	p = 0,286
	Bruxelles	41,70% ^{a,b}	31,10% - 52,30%	41,82% ^b	32,03% - 51,62%	p = 0,986

Tableau de résultats 7 - Région - Connaissance (Rappel assisté)

<i>Êtes-vous au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?</i>	<i>Région</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui	Flandre	13,73% ^a	10,69% - 16,77%	12,09% ^a	9,42% - 14,75%	p = 0,423
	Wallonie	14,58% ^a	10,35% - 18,80%	12,73% ^a	9,04% - 16,43%	p = 0,516
	Bruxelles	10,08% ^a	3,61% - 16,56%	8,97% ^a	3,29% - 14,64%	p = 0,796
Oui, mais plutôt vaguement	Flandre	59,87% ^a	55,54% - 64,20%	51,19% ^a	47,10% - 55,27%	p = 0,004*
	Wallonie	59,62% ^a	53,74% - 65,49%	57,21% ^a	51,72% - 62,69%	p = 0,253
	Bruxelles	53,35% ^a	42,63% - 64,08%	53,12% ^a	43,21% - 63,04%	p = 0,850
Non	Flandre	26,40% ^a	22,50% - 30,29%	36,73% ^a	32,79% - 40,66%	p = 0,000*
	Wallonie	25,81% ^a	20,57% - 31,05%	30,06% ^a	24,98% - 35,15%	p = 0,253
	Bruxelles	36,56% ^a	26,21% - 46,91%	37,91% ^a	28,27% - 47,54%	p = 0,850

Tableau de résultats 8 - Région – Effet auto-rapporté

<i>Respect du code de la route</i>	<i>Région</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Beaucoup plus	Flandre	13,24% ^a	10,25% - 16,23%	10,68% ^a	8,16% - 13,21%	p = 0,199
	Wallonie	11,62% ^a	7,79% - 15,46%	7,30% ^a	4,42% - 10,18%	p = 0,077
	Bruxelles	9,88% ^a	3,46% - 16,29%	11,24% ^a	4,96% - 17,51%	p = 0,765

Plus	Flandre	27,91% ^a	23,95% - 31,87%	30,82% ^a	27,05% - 34,59%	p = 0,296
	Wallonie	23,44% ^a	18,37% - 28,52%	29,88% ^a	24,81% - 34,95%	p = 0,078
	Bruxelles	20,18% ^a	11,55% - 28,81%	20,22% ^a	12,25% - 28,20%	p = 0,994
Pas d'influence	Flandre	58,61% ^a	54,26% - 62,95%	58,50% ^a	54,47% - 62,52%	p = 0,970
	Wallonie	64,54% ^a	58,81% - 70,27%	61,98% ^a	56,60% - 67,36%	p = 0,522
	Bruxelles	69,94% ^a	60,08% - 79,80%	67,71% ^a	58,42% - 76,99%	p = 0,744
Moins	Flandre	0,24% ^a	0,00%** - 0,67%	0,00% ^a	-	p = 0,276
	Wallonie	0,00% ^a	-	0,31% ^a	0,00%** - 00,92%	p = 0,361
	Bruxelles	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
Beaucoup moins	Flandre	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	Wallonie	0,39% ^a	0,00%** - 1,14%	0,53% ^{a,b}	0,00%** - 1,34%	p = 0,804
	Bruxelles	0,00% ^a	-	0,83% ^b	0,00%** - 2,64%	p = 0,398

Tableau de résultats 9 - Âge - Connaissance (Rappel spontané) : Changement ?

<i>Quelque chose a-t-il changé dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière ?</i>	<i>Âge</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui, quelque chose a changé	18-34	57,67% ^{a,b}	51,24% - 64,11%	43,60% ^a	37,62% - 49,58%	p = 0,002*
	35-49	48,49% ^a	41,86% - 55,13%	53,14% ^{a,b}	47,01% - 59,27%	p = 0,312
	50-64	61,01% ^{a,b}	54,39% - 67,63%	56,83% ^b	50,60% - 63,05%	p = 0,365
	65+	66,20% ^b	59,45% - 72,95%	49,99% ^{a,b}	43,38% - 56,59%	p = 0,001*

Non, rien n'a changé	18-34	42,33% ^a	35,89% - 48,76%	56,40% ^a	50,42% - 62,38%	p = 0,002*
	35-49	51,51% ^{a,b}	44,87% - 58,14%	46,86% ^{a,b}	40,73% - 52,99%	p = 0,312
	50-64	38,99% ^{a,b}	32,37% - 45,61%	43,17% ^b	36,95% - 49,40%	p = 0,365
	65+	33,80% ^a	27,05% - 40,55%	50,01% ^{a,b}	43,41% - 56,62%	p = 0,001*

Tableau de résultats 10 - Âge - Connaissance (Rappel spontané) : Qu'est-ce qui a changé ?

<i>Qu'est-ce qui a changé ?</i>	<i>Âge</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Plusieurs réponses	18-34	2,91% ^a	0,72% - 5,09%	3,17% ^a	1,06% - 5,29%	p = 0,863)
	35-49	4,08% ^a	1,46% - 6,71%	5,72% ^a	2,87% - 8,57%	p = 0,413
	50-64	6,95% ^a	3,50% - 10,41%	4,81% ^a	2,12% - 7,50%	p = 0,335
	65+	7,95% ^a	4,09% - 11,81%	5,09% ^a	2,19% - 8,00%	p = 0,245
Les amendes ont été augmentées	18-34	10,99% ^a	6,92% - 15,07%	7,30% ^a	4,16% - 10,44%	p = 0,158
	35-49	16,22% ^a	11,32% - 21,11%	9,37% ^a	5,79% - 12,95%	p = 0,027*
	50-64	13,23% ^a	8,63% - 17,83%	11,71% ^a	7,67% - 15,75%	p = 0,623
	65+	15,45% ^a	10,29% - 20,60%	10,29% ^a	6,28% - 14,30%	p = 0,121
La législation routière a été durcie	18-34	1,69% ^a	0,01% - 3,38%	0,34% ^a	0,00%** - 1,04%	p = 0,143
	35-49	1,34% ^a	0,00%** - 2,87%	1,45% ^a	0,00%** - 2,91%	p = 0,922
	50-64	1,95% ^a	0,07% - 3,83%	0,76% ^a	0,00%** - 1,86%	p = 0,282
	65+	2,35% ^a	0,19% - 4,52%	1,34% ^a	0,00%** - 2,86%	p = 0,442

Approche plus sévère des récidivistes	18-34	0,00% ^a	-	0,96% ^a	0,00%** - 2,14%	p = 0,109
	35-49	0,90% ^a	0,00%** - 2,15%	1,46% ^a	0,00%** - 2,93%	p = 0,575
	50-64	1,57% ^a	0,00%** - 3,25%	1,79% ^a	0,12% - 3,45%	p = 0,856
	65+	1,27% ^a	0,00%** - 2,87%	0,59% ^a	0,00%** - 1,60%	p = 0,465
Augmentation du nombre de contrôles/ Plus de répression	18-34	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	35-49	0,92% ^{a,b}	0,00%** - 2,18%	0,72% ^{a,b}	0,00%** - 1,76%	p = 0,809
	50-64	2,68% ^{a,b}	0,48% - 4,87%	1,99% ^{a,b}	0,23% - 3,74%	p = 0,625
	65+	3,44% ^b	0,84% - 6,05%	3,34% ^b	0,97% - 5,71%	p = 0,953
Catégorie résiduelle	18-34	5,70% ^a	2,68% - 8,72%	5,51% ^a	2,76% - 8,26%	p = 0,926
	35-49	6,30% ^a	3,07% - 9,52%	8,54% ^a	5,11% - 11,97%	p = 0,354
	50-64	7,87% ^a	4,21% - 11,53%	7,84% ^a	4,46% - 11,21%	p = 0,990
	65+	8,18% ^a	4,27% - 12,09%	6,44% ^a	3,20% - 9,69%	p = 0,498
Indique que quelque chose a changé, mais ne sait pas quoi	18-34	36,38% ^a	30,11% - 42,65%	26,32% ^a	21,01% - 31,63%	p = 0,016*
	35-49	18,74% ^b	13,56% - 23,92%	25,89% ^a	20,51% - 31,27%	p = 0,060
	50-64	26,76% ^{a,b}	20,75% - 32,77%	27,93% ^a	22,30% - 33,57%	p = 0,780
	65+	27,56% ^{a,b}	21,18% - 33,94%	22,89% ^a	17,34% - 28,44%	p = 0,274
Indique que rien n'a changé (Q1)	18-34	42,33% ^{a,b}	35,89% - 48,76%	56,40% ^a	50,42% - 62,38%	p = 0,002*
	35-49	51,51% ^a	44,87% - 58,14%	46,86% ^{a,b}	40,73% - 52,99%	p = 0,312
	50-64	38,99% ^{a,b}	32,37% - 45,61%	43,17% ^b	36,95% - 49,40%	p = 0,365
	65+	33,80% ^b	27,05% - 40,55%	50,01% ^{a,b}	43,41% - 56,62%	p = 0,001*

Tableau de résultats 11 - Âge - Connaissance (Rappel assisté)

<i>Êtes-vous au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive ?</i>	<i>Âge</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui	18-34	8,73% ^a	5,06% - 12,41%	6,58% ^a	3,59% - 9,57%	p = 0,368
	35-49	11,76% ^{a,b}	7,48% - 16,03%	10,84% ^{a,b}	7,03% - 14,66%	p = 0,753
	50-64	15,65% ^{a,b}	10,72% - 20,59%	12,66% ^{a,b}	8,48% - 16,83%	p = 0,358
	65+	19,45% ^b	13,78% - 25,13%	18,98% ^b	13,80% - 24,16%	p = 0,904
Oui, mais plutôt vaguement	18-34	52,61% ^a	46,11% - 59,12%	45,04% ^a	39,04% - 51,04%	p = 0,092
	35-49	51,28% ^a	44,65% - 57,92%	50,84% ^{a,b}	44,70% - 56,98%	p = 0,924
	50-64	65,20% ^b	58,73% - 71,67%	56,56% ^{a,b}	50,34% - 62,79%	p = 0,059
	65+	69,36% ^b	62,75% - 75,96%	62,39% ^b	56,00% - 68,79%	p = 0,136
Non	18-34	38,65% ^a	32,31% - 45,00%	48,38% ^a	42,35% - 54,41%	p = 0,029*
	35-49	36,96% ^a	30,55% - 43,36%	38,31% ^{a,b}	32,34% - 44,28%	p = 0,761
	50-64	19,15% ^b	13,80% - 24,49%	30,78% ^b	24,98% - 36,58%	p = 0,004*
	65+	11,19% ^b	6,67% - 15,70%	18,62% ^c	13,48% - 23,76%	p = 0,033*

Tableau de résultats 12 - Âge – Effet auto-rapporté

<i>Respect du code de la route</i>	<i>Âge</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Beaucoup plus	18-34	8,17% ^a	4,60% - 11,74%	6,53% ^a	3,55% - 9,51%	p = 0,485
	35-49	9,73% ^a	5,80% - 13,67%	10,34% ^a	6,60% - 14,08%	p = 0,828
	50-64	11,18% ^a	6,90% - 15,46%	11,18% ^a	7,22% - 15,14%	p = 1,000
	65+	21,83% ^b	15,93% - 27,73%	10,97% ^a	6,84% - 15,10%	p = 0,003*
Plus	18-34	19,11% ^a	13,98% - 24,23%	27,43% ^a	22,05% - 32,81%	p = 0,028*
	35-49	21,26% ^{a,b}	15,38% - 26,69%	26,78% ^a	21,34% - 32,22%	p = 0,158
	50-64	30,30% ^{b,c}	24,06% - 36,54%	30,94% ^a	25,13% - 36,75%	p = 0,882
	65+	33,68% ^c	26,93% - 40,42%	33,30% ^a	27,08% - 39,53%	p = 0,936
Pas d'influence	18-34	72,21% ^a	66,37% - 78,05%	66,04% ^a	60,33% - 71,76%	p = 0,138
	35-49	68,52% ^{a,b}	62,36% - 74,69%	62,18% ^a	56,23% - 68,14%	p = 0,146
	50-64	58,52% ^b	51,83% - 65,21%	57,87% ^a	51,67% - 64,08%	p = 0,890
	65+	44,49% ^c	37,40% - 51,59%	54,97% ^a	48,40% - 61,54%	p = 0,033*
Moins	18-34	0,52% ^a	0,00%* - 1,45%	0,00% ^a	-	p = 0,277
	35-49	0,00% ^a	-	0,38% ^a	0,00%** - 1,13%-	p = 0,361
	50-64	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	65+	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-

Beaucoup moins	18-34	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	35-49	0,48% ^a	0,00%** - 1,40%	0,33% ^a	0,00%** - 1,02%	p = 0,788)
	50-64	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	65+	0,00% ^a	-	0,75% ^a	0,00%** - 1,90%	p = 0,195)

Tableau de résultats 13 - Sexe - Connaissance (Rappel spontané) : Changement ?

<i>Quelque chose a-t-il changé dans la législation routière concernant les infractions à la réglementation routière ?</i>	<i>Sexe</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui, quelque chose a changé	Homme	59,67% ^a	54,93% - 64,41%	52,84% ^a	48,37% - 57,30%	p = 0,039*
	Femme	56,49% ^a	51,84% - 61,15%	48,84% ^a	44,50% - 53,18%	p = 0,018*
Non, rien n'a changé	Homme	40,33% ^a	35,59% - 45,07%	47,16% ^a	42,70% - 51,63%	p = 0,039*
	Femme	43,51% ^a	38,85% - 48,16%	51,16% ^a	46,82% - 55,50%	p = 0,018*

Tableau de résultats 14 - Sexe – Connaissance (Rappel spontané) : Qu'est-ce qui a changé ?

<i>Qu'est-ce qui a changé ?</i>	<i>Sexe</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Plusieurs réponses	Homme	5,40% ^a	3,22% - 7,58%	5,44% ^a	3,41% - 7,47%	p = 0,976
	Femme	5,30% ^a	3,19% - 7,40%	3,94% ^a	2,25% - 5,63%	p = 0,322
Les amendes ont été augmentées	Homme	15,92% ^a	12,38% - 19,45%	9,94% ^a	7,26% - 12,61%	p = 0,008*
	Femme	12,00% ^a	8,95% - 15,05%	9,28% ^a	6,76% - 11,80%	p = 0,178

La législation routière a été durcie	Homme	2,55% ^a	1,03% - 4,08%	0,86% ^a	0,04% - 1,69%	p = 0,055
	Femme	1,11% ^a	0,13% - 2,10%	1,05% ^a	0,16% - 1,93%	p = 0,919
Approche plus sévère de récidivistes	Homme	0,84% ^a	0,00%* - 1,73%	1,64% ^a	0,50% - 2,77%	p = 0,280
	Femme	0,96% ^a	0,05% - 1,88%	0,81% ^a	0,03% - 1,59%	p = 0,799
Augmentation du nombre de contrôles/ Plus de répression	Homme	0,70% ^a	0,00%** - 1,50%	0,86% ^a	0,03% - 1,68%	p = 0,790
	Femme	2,60% ^b	1,10% - 4,09%	1,97% ^a	0,76% - 3,18%	p = 0,517
Catégorie résiduelle	Homme	7,16% ^a	4,67% - 9,65%	6,75% ^a	4,51% - 8,99%	p = 0,808
	Femme	6,74% ^a	4,39% - 9,10%	7,39% ^a	5,12% - 9,67%	p = 0,698
Indique que quelque chose a changé, mais ne sait pas quoi	Homme	27,10% ^a	22,80% - 31,39%	27,36% ^a	22,80% - 31,39%	p = 0,931
	Femme	27,78% ^a	23,58% - 31,99%	24,41% ^a	20,67% - 28,14%	p = 0,238
Indique que rien n'a changé (Q1)	Homme	40,33% ^a	35,59% - 45,07%	47,16% ^a	42,70% - 51,63%	p = 0,039*
	Femme	43,51% ^a	38,85% - 48,16%	51,16% ^a	46,82% - 55,50%	p = 0,018*

Tableau de résultats 15 - Sexe - Connaissance (Rappel assisté)

<i>Êtes-vous au courant de la nouvelle réglementation en matière de récidive?</i>	<i>Sexe</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Oui	Homme	15,96% ^a	12,42% - 19,49%	12,70% ^a	9,73% - 15,68%	p = 0,167
	Femme	11,42% ^a	8,43% - 14,41%	11,29% ^a	8,54% - 14,04%	p = 0,948
Oui, mais plutôt	Homme	56,95% ^a	52,17% - 61,73%	52,75% ^a	48,28% - 57,21%	p = 0,207

vaguement	Femme	61,19% ^a	56,61% - 65,77%	53,81% ^a	49,48% - 58,14%	p = 0,022*
Non	Homme	27,09% ^a	22,80% - 31,38%	34,55%	30,30% - 38,80%	p = 0,015*
	Femme	27,38% ^a	23,19% - 31,57%	34,90%	30,76% - 39,05%	p = 0,012*

Tableau de résultats 16 - Sexe – Effet auto-rapporté

<i>Respect du code de la route</i>	<i>Sexe</i>	<i>% PRE</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>% POST</i>	<i>IC (95 %)</i>	<i>Différence significative entre pré-mesure et post-mesure ?</i>
Beaucoup plus	Homme	10,49% ^a	7,53% - 13,45%	8,42% ^a	5,94% - 10,91%	p = 0,293
	Femme	14,18% ^a	10,90% - 17,45%	10,84% ^a	8,14% - 13,54%	p = 0,123
Plus	Homme	25,16% ^a	20,97% - 29,36%	26,31% ^a	22,37% - 30,24%	p = 0,697
	Femme	26,22% ^a	22,10% - 30,35%	32,42% ^b	28,35% - 36,48%	p = 0,036*
Pas d'influence	Homme	63,80% ^a	59,16% - 68,44%	64,90% ^a	60,63% - 69,16%	p = 0,732
	Femme	59,60% ^a	54,99% - 64,20%	56,41% ^b	52,10% - 60,72%	p = 0,321
Moins	Homme	0,29% ^a	0,00%** - 0,80%	0,20% ^a	0,00%** - 0,60%	p = 0,796
	Femme	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
Beaucoup moins	Homme	0,26% ^a	0,00%** - 0,74%	0,17% ^a	0,00%** - 0,55%	p = 0,788
	Femme	0,00% ^a	-	0,33% ^a	0,00%** - 0,83%	p = 0,195



Institut Belge pour la Sécurité Routière
Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles
info@ibsr.be

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