



Rapport n° 2025 - R - 05 – FR

Mobilité et sécurité routière : qu'en est-il des adolescents ?

Résultats d'une enquête sur leurs comportements, attitudes et perceptions



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro de rapport	2025 - R - 05 – FR
Dépôt légal	D/2025/0779/14
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	20/05/2025
Auteur(s)	Nathalie Moreau, Sofie Boets, Uta Meesmann, Isabel Verwee
Relecteur(s)	Marie-Axelle Granié, (Université Gustave Eiffel)
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Moreau, N., Boets, S., et al. (2025). Mobilité et sécurité routière : qu'en est-il des adolescents ? – Résultats d'une enquête sur leurs comportements, attitudes et perceptions, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

L'institut Vias remercie toutes les écoles secondaires qui ont accepté de participer à cette étude ainsi que tous les adolescents pour avoir témoigné de leurs expériences, leurs perceptions et leurs comportements en tant qu'usagers de la route.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	8
1.1 Introduction	8
1.2 Méthodologie	8
1.3 Résultats	9
1.4 Recommandations	10
Summary	11
1.1 Introduction	11
1.2 Methodology	11
1.3 Results	12
1.4 Recommendations	13
2 Introduction	14
2.1 La mobilité	14
2.2 Adolescence, usagers de la route vulnérables et prise de risque	15
2.3 Les victimes de la route	16
2.3.1 Le mode de transport utilisé	17
2.3.2 Le degré de gravité	17
2.3.3 Evolution dans le temps	18
2.3.4 Conducteur ou passager	19
3 Méthodologie	21
3.1 Question de recherche	21
3.2 Conception de l'étude	21
3.2.1 Echantillonnage	21
3.2.2 Collecte des données	21
3.2.3 Information, consentement et comité d'éthique	22
3.2.4 Questionnaire	22
3.3 Contrôle de qualité et traitement des données	24
3.3.1 Taux de réponse, de participation	24
3.3.2 Nettoyage des données	24
3.3.3 Pondération	25
3.3.4 Traitement et analyses des données	25
4 Résultats	26
4.1 Description de l'échantillon	26
4.2 Aménagement du quartier et sécurité dans le trafic	28
4.3 Mobilité	29
4.3.1 Genre	31
4.3.2 Âge	33

4.4	Comportements en tant qu'usager de la route	35
4.4.1	Acceptabilité des comportements	35
4.4.2	Les comportements auto-rapportés	37
4.4.3	Perception du risque associé aux comportements	44
4.5	Sécurité perçue dans les différents modes de déplacement	47
4.6	Soutien aux mesures politiques	48
4.6.1	Genre	49
4.6.2	Âge	50
4.7	Influence des amis	50
4.7.1	Genre	51
4.7.2	Âge	52
4.8	Comportements des parents	53
4.9	Accidents de circulation	53
5	Discussion	55
5.1	Mobilité et sécurité perçue	55
5.2	Les comportements auto-rapportés	56
5.3	La perception du risque associé aux comportements	58
5.4	L'influence des amis, des proches	58
5.5	Le soutien aux mesures politiques	59
5.6	Les accidents de circulation	59
5.7	Différences de genre	60
5.8	Différences avec l'âge	61
5.9	Conclusion	62
6	Limites	64
7	Conclusion et recommandation	65
7.1	L'approche pour un « système sûr »	65
7.1.1	De la formation et de la sensibilisation	65
7.1.2	Des routes et des vitesses plus sûres	66
7.1.3	Une technologie plus sûre dans les véhicules	66
7.1.4	Des contrôles et des sanctions	66
7.1.5	Une approche participative	67
7.2	La poursuite des recherches sur la mobilité et la sécurité routière parmi les adolescents	67
8	Références	68
9	Annexes	72
9.1	Note aux parents d'élèves mineurs	72
9.2	Notification de traitement de données	74
9.3	Note à l'attention des élèves	78
9.4	Questionnaire	79

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Distribution des victimes de la route en fonction du degré de gravité, sur l'ensemble des victimes et sur les victimes âgées de 15-19 ans en 2023.	17
Tableau 2. Distribution des élèves dans la population scolaire de référence et dans l'échantillon par région, régime linguistique et niveau scolaire.	25
Tableau 3. Distribution non-pondérée des élèves en fonction du genre, de l'âge, du niveau scolaire et de la région de résidence (en %).	26
Tableau 4. Distribution pondérée des élèves en fonction de leur environnement familial, de la (des) langue(s) parlée(s) à la maison, du nombre d'enfants et du niveau d'aisance matérielle de la famille (en %).	27
Tableau 5. Distribution pondérée des élèves qui sont (tout à fait) d'accord avec les propositions relatives à l'infrastructure disponible dans le quartier pour circuler à pied ou à vélo (en %)	28
Tableau 6. Distribution pondérée des élèves selon qu'ils se rendent à l'école seuls ou non et parmi ces derniers, selon la personne qui les accompagne (en %)	30
Tableau 7. Distribution pondérée des élèves qui sont « (tout à fait) d'accord - (4-5/5) » avec les items proposés (en %).	50
Figure 1. Taux de mortalité (décès à 30 jours) à la suite d'un accident de la route entre 2014 et 2023 en Belgique en fonction de l'âge.	16
Figure 2. Distribution des victimes d'accident en fonction du mode de transport utilisé (en %) parmi les victimes adolescentes (15-19 ans, n=4.439) et sur l'ensemble des victimes en 2023 (n=45.243).	17
Figure 3. Evolution du nombre total de victimes de la route adolescentes (15-19 ans, n=4.439) en Belgique entre 2013 et 2023, en fonction des régions.	18
Figure 4. Evolution du nombre total de victimes de la route adolescentes (15-19 ans, n=4.439) en Belgique entre 2013 et 2023, en fonction du sexe.	19
Figure 5. Distribution des victimes de la route adolescentes (15-19 ans, n=4.439) en 2023 en Belgique, selon qu'elles étaient conducteur·rice, passager·ère ou piéton·ne.	19
Figure 6. Distribution des victimes de la route parmi les adolescents CONDUCTEUR·RICE·S (n=3.280) ou PASSAGER·ÈRE·S (n=791) (15-19 ans) en Belgique en 2023, en fonction du mode de transport.	20
Figure 7. Distribution pondérée des élèves qui sont (tout à fait) d'accord avec les propositions relatives à l'infrastructure disponible et à la sécurité pour circuler à pied ou à vélo dans le quartier (en %).	28
Figure 8. Distribution pondérée des modes de transport utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois (en %).	29
Figure 9. Distribution pondérée des modes de transport utilisés fréquemment, au cours des 12 derniers mois (en %).	29
Figure 10. Distribution pondérée du principal mode de transport utilisé pour aller à l'école au cours de l'année scolaire, par beau temps et par mauvais temps (en %)	30
Figure 11. Distribution pondérée des modes de transport utilisés fréquemment au cours des 12 derniers mois, parmi les garçons et les filles (en % - uniquement les différences statistiquement significatives).	31
Figure 12. Distribution pondérée du principal mode de transport utilisé pour aller à l'école par beau temps au cours de l'année scolaire, parmi les garçons et les filles (en %).	32
Figure 13. Distribution pondérée des élèves selon la personne qui les accompagne, parmi ceux et celles qui ne se rendent pas (presque) toujours seuls à l'école, en fonction du genre (en %).	32
Figure 14. Distribution pondérée des modes de transport utilisés au moins quelques fois par semaine, au cours des 12 derniers mois, parmi les élèves âgés de 16 ans ou moins et ceux de 17 ans ou plus (en % - uniquement les différences statistiquement significatives).	33
Figure 15. Distribution pondérée du principal mode de transport utilisé pour aller à l'école par beau temps au cours de l'année scolaire, parmi les élèves âgés de 16 ans ou moins et ceux de 17 ans ou plus (en %).	34
Figure 16. Distribution pondérée des élèves selon la personne qui les accompagne, parmi ceux et celles qui ne se rendent pas (presque) toujours seuls à l'école, en fonction de l'âge (en %).	34

Figure 17. Distribution pondérée des élèves qui rapportent que leurs amis considèrent comme acceptables les comportements évoqués (en %).	35
Figure 18. Distribution pondérée des élèves qui rapportent que leurs amis considèrent que les comportements évoqués sont acceptables, parmi les garçons et les filles (en % - uniquement les différences statistiquement significatives).	36
Figure 19. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui se sont déplacés à pied au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=1.230) (en %).	37
Figure 20. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui se sont déplacés à pied au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).	38
Figure 21. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui se sont déplacés à pied au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction de l'âge (en % - uniquement si différence statistiquement significative).	38
Figure 22. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont été passager·ère·s ·ères en voiture au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=1.280) (en %).	39
Figure 23. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves âgés de moins de 17 ans qui ont conduit un vélo (électrique ou non) au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=540) (en %).	40
Figure 24. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves âgés de moins de 17 ans qui ont conduit un vélo (électrique ou non) au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).	41
Figure 25. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont conduit une trottinette électrique au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=108) (en %).	42
Figure 26. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont conduit une voiture au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=200) (en %).	43
Figure 27. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont conduit une voiture au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).	43
Figure 28. Distribution pondérée des élèves qui perçoivent les comportements comme étant (très) risqués (en %).	44
Figure 29. Distribution pondérée des élèves qui perçoivent les comportements comme étant (très) risqués en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).	45
Figure 30. Distribution pondérée des élèves qui perçoivent les comportements comme étant (très) risqués en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).	46
Figure 31. Distribution pondérée du score moyen de la sécurité perçue selon le mode de déplacement parmi les élèves qui les ont utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois.	47
Figure 32. Distribution pondérée du score moyen de la sécurité perçue selon le mode de déplacement parmi les élèves qui les ont utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois en fonction du genre (score moyen et déviation standard - uniquement si différence statistiquement significative).	48
Figure 33. Distribution pondérée des élèves qui déclarent être en faveur (« tout à fait pour ») des mesures politiques évoquées (en %).	49
Figure 34. Distribution pondérée des élèves qui se déclarent en faveur (« tout à fait pour ») des mesures politiques évoquées, en fonction du genre (en % - uniquement différences statistiquement significatives).	49
Figure 35. Distribution pondérée des élèves qui se déclarent en faveur (« tout à fait pour ») des mesures politiques évoquées, en fonction de l'âge (en % - uniquement différences statistiquement significatives).	50
Figure 36. Distribution pondérée du comportement que les élèves auraient adopté (en %).	51
Figure 37. Distribution pondérée du comportement que les élèves auraient adopté, en fonction du genre (en %).	51

- Figure 38. Distribution pondérée du comportement que les élèves auraient adopté, en fonction de l'âge (en %). _____ 52
- Figure 39. Distribution pondérée des comportements adoptés par le parent (tuteur/soignant) au volant (en %, au moins une fois au cours des 30 derniers jours). _____ 53
- Figure 40. Distribution pondérée des élèves en fonction de la fréquence des accidents dans lesquels ils ont été impliqués au cours des 12 derniers mois (en %). _____ 53
- Figure 41. Distribution pondérée du mode de déplacement utilisé au moment de l'accident, parmi ceux qui ont eu au moins un accident au cours des 12 derniers mois (en % - réponses multiples). ____ 54
- Figure 42. Distribution pondérée du mode de déplacement utilisé au moment de l'accident, parmi ceux qui ont eu au moins un accident au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en %). ____ 54

Résumé

1.1 Introduction

À notre connaissance, peu d'études en Belgique se sont intéressées à la mobilité et à la sécurité routière des adolescents. Cette période est pourtant idéale pour favoriser l'adoption et l'ancrage de comportements bénéfiques pour la santé, au travers notamment de la promotion de l'utilisation des modes de transport actifs ou de la prévention des comportements à risque dans le trafic.

Le type de modes de transport et la fréquence de leur utilisation évoluent avec l'âge et des différences s'observent dès l'adolescence lorsque les jeunes gagnent en autonomie. Les adolescents prennent part au trafic, principalement, en tant que piétons, cyclistes ou passagers d'un véhicule motorisé. L'utilisation des transports en commun augmente avec l'âge ainsi que la conduite de véhicules motorisés en fonction de l'âge légal requis en Belgique pour conduire ces véhicules.

En termes de santé publique, les accidents de la route demeurent une des principales causes de mortalité et de morbidité chez les jeunes. En 2021, l'Organisation Mondiale de la Santé dénombrait plus de 100.000 décès sur la route parmi les adolescents âgés de 10 à 19 ans dans le monde, dont la plupart étaient des usagers de la route vulnérables.

Les statistiques officielles belges dénombraient, en 2023, 45.243 victimes d'un accident de la route présentant des lésions corporelles. Parmi celles-ci, une victime sur dix (9,8%) était un adolescent âgé de 15 à 19 ans. Depuis 2013, le nombre de victimes de la route parmi les adolescents âgés de 15-19 ans a diminué d'environ 20%. Des disparités régionales sont observées (en défaveur de la région bruxelloise) ainsi que des différences de genre. En effet, en 2023, deux tiers des victimes âgées de 15-19 ans étaient des garçons et les courbes d'évolution depuis 2013 sont plus favorables pour les filles (-27,8%) que pour les garçons (-16,5%).

1.2 Méthodologie

L'objectif de cette étude était de décrire les différents modes de transport utilisés par les adolescents inscrits dans l'enseignement secondaire ordinaire supérieur en Belgique, leurs comportements, leurs perceptions et leurs attitudes en matière de sécurité routière.

La méthodologie adoptée s'inspire largement de celle développée dans l'enquête internationale sur les comportements de santé des jeunes « Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) » (Currie et al., 2014; Inchley J et al., 2018). L'échantillon a été construit en deux étapes. Les écoles ont d'abord été sélectionnées aléatoirement et proportionnellement à la population scolaire par communauté linguistique, réseau d'enseignement et province. Ensuite, les classes ont été sélectionnées au hasard sur la base des listes transmises par les écoles sélectionnées qui avaient accepté de participer à l'étude. Les données ont été collectées au travers d'un questionnaire. Les écoles étaient libres de choisir entre la version papier ou la version en ligne du questionnaire élaborée avec la plateforme Key Survey (<https://www.keysurvey.com/>).

Les principaux thèmes abordés couvrent les différents moyens de transport utilisés par les adolescents et leurs fréquences d'utilisation, les comportements adoptés par les adolescents lorsqu'ils prennent part à la circulation, les normes qu'ils perçoivent chez leurs amis par rapport à certains comportements, leur perception quant à la sécurité lorsqu'ils utilisent les différents modes de transport, leur éventuel soutien à différentes mesures politiques visant à améliorer la sécurité routière. Le protocole de l'étude a été soumis au comité d'éthique médical de l'UZ-VUB qui l'a approuvé le 31/01/2024 (EC number: EC-2023-349).

Après le nettoyage des données, l'échantillon final comprend 1.484 répondants. Un coefficient de pondération a été appliqué dans les analyses en fonction du niveau scolaire (4^e, 5^e, 6^e et 7^e année), de la région de l'établissement scolaire (Wallonie, Flandre, Bruxelles) et du régime linguistique en vue de corriger les éventuels écarts par rapport à la population scolaire dans l'enseignement secondaire supérieur de plein exercice (hormis l'enseignement spécialisé) en Belgique. Outre la prise en compte de la pondération des individus, les analyses statistiques ont été réalisées en tenant compte du plan de sondage à deux pas. Le traitement des données et les analyses ont été réalisées avec le logiciel StataCorp. 2013. Stata: Release 13.

1.3 Résultats

Environ la moitié des élèves s'identifient en tant que filles et un peu plus de quatre élèves sur dix en tant que garçons. L'échantillon se répartit de manière relativement égale entre les élèves en 4^{ème} année, ceux en 5^{ème} année et ceux en 6^{ème}/7^{ème} année.

Bien que les résultats concernant le sentiment de sécurité dans leur quartier lorsqu'ils s'y déplacent à pied ou à vélo soient globalement positifs, l'étude a malgré tout mis en avant qu'un élève sur cinq estime dangereux de faire du vélo dans son quartier à cause du trafic et qu'un élève sur dix éprouve ce même sentiment d'insécurité à pied.

Être passager dans une voiture et se déplacer à pied sont les deux moyens de transport cités par environ sept adolescents sur dix parmi les modes de déplacement souvent utilisés, viennent ensuite les transports en commun. L'utilisation fréquente du vélo non-électrique est également rapportée par quatre jeunes sur dix. A la 5^{ème} place se trouvent les vélos électriques dont l'utilisation fréquente est rapportée par 13,6% des élèves. Il ressort également de l'étude que les six modes de transport les plus souvent utilisés sont également ceux que les adolescents perçoivent comme les plus sûrs.

Pour se rendre à l'école, les élèves de l'enseignement secondaire utilisent le plus souvent les transports publics (environ un sur trois), le vélo non électrique (25 %) par beau temps ou sont passager·ère·s d'une voiture par mauvais temps (30 %).

Au niveau des comportements à risque rapportés par les adolescents dans la circulation, certains sont communs à plusieurs modes de déplacement, tels que l'utilisation du GSM, écouter de la musique, ou traverser lorsque le feu est rouge. Lorsqu'ils se déplacent à pied, plus de 80 % des adolescents rapportent qu'ils utilisent leur GSM, qu'ils écoutent de la musique avec un casque audio ou des écouteurs ou qu'ils traversent en-dehors d'un passage clouté même s'il y en a un à moins de 30 mètres. Pas moins de neuf élèves sur dix déclarent qu'ils n'ont jamais porté un casque au cours du dernier mois lorsqu'ils se déplaçaient à vélo (électrique). Au moins trois jeunes sur quatre déclarent également ne pas porter de matériel réfléchissant et écouter de musique à vélo. Au moins la moitié des élèves utilisent également un téléphone portable à vélo; six adolescents sur dix interagissent même avec l'écran de leur GSM lorsqu'ils se déplacent à vélo. Rouler sur le trottoir est le comportement le plus fréquent à trottinette (huit jeunes sur dix), suivi par le fait de rouler sans casque (près de huit sur dix) et rouler avec un ou plusieurs passagers (sept jeunes sur dix). Le non-port de la ceinture de sécurité est rapporté par quatre adolescents sur dix lorsqu'ils sont à l'arrière d'une voiture. Cette proportion est deux fois moins élevée à l'avant du véhicule. En tant que conducteur de voiture, ne pas respecter la limitation de vitesse est le comportement le plus fréquemment rapporté (un adolescent sur deux).

Interrogés sur le risque qu'ils associent à certains comportements, les quatre comportements le plus fréquemment perçus comme « (très) risqué » par les adolescents sont tous en lien avec la voiture, à savoir conduire sous l'influence de l'alcool (pour près de neuf jeunes sur dix), rouler sans attacher sa ceinture (pour huit jeunes sur dix lorsqu'il s'agit du conducteur et sept jeunes sur dix pour le passager avant) et conduire avec le GSM en main (pour sept élèves sur dix). Il est intéressant de noter que le non-port de la ceinture de sécurité à l'arrière d'une voiture n'est perçu comme (très) risqué que par 46 % des jeunes. Les autres comportements sur lesquels les jeunes sont divisés (c'est-à-dire lorsqu'une moitié d'entre eux les perçoivent comme (très) risqués) sont les excès de vitesse en voiture, circuler à vélo sous l'influence de l'alcool ou avec un téléphone portable à la main. Enfin, moins d'un jeune sur deux perçoivent que rouler à trottinette électrique avec un passager (environ quatre sur dix) et rouler à vélo sans casque (environ deux sur dix) sont (très) risqués.

En matière de normes perçues par l'adolescent chez ses amis, les quatre comportements perçus comme les moins acceptables par leurs amis sont tous liés à l'utilisation de la voiture et correspondent aux quatre comportements le plus souvent perçus comme « (très) risqués » par les adolescents eux-mêmes. En outre, un adolescent sur quatre déclare prendre plus de risque dans la circulation en présence de ses amis que lorsqu'il ou elle est seul·e et un sur sept rapporte qu'il ou elle adopte parfois des comportements s'il ou elle perçoit que cela correspond aux attentes de ses ami·e·s (influence des pairs).

Rendre le port du casque à vélo obligatoire pour les enfants âgés de moins de 12 ans est la mesure qui recueille le plus de soutien parmi les adolescents (sept adolescents sur dix y sont favorables). Toutefois, ce soutien diminue de moitié si la mesure devait être étendue aux trottinettistes et plus encore si elle devait être étendue à tous les cyclistes (31% y sont favorables). La mise en place d'une politique de tolérance zéro en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool est soutenue par environ six adolescents sur dix s'il s'agit de l'appliquer aux conducteurs novices. Le soutien pour cette mesure diminue si cette mesure devait s'appliquer à tous les conducteurs (quatre jeunes sur dix y sont favorables) et plus encore si elle était élargie aux cyclistes (soutenue par trois jeunes sur dix).

Enfin, l'étude a mis en évidence des différences de genre dans les différents thèmes abordés. Les filles se déplacent plus souvent en tant que passagère dans une voiture alors que les garçons utilisent plus souvent le vélo. Au niveau des comportements à risque dans la circulation, ces différences sont en général en défaveur des garçons. Des différences en fonction de l'âge sont également observées, même si moins fréquentes. Ainsi l'utilisation des transports en commun augmente avec l'âge, tandis que celle du vélo diminue. Peu de différences sont observées au niveau des comportements à risque auto-rapportés mais la perception du risque tend à augmenter avec l'âge.

1.4 Recommandations

La Belgique, comme les autres États membres de l'Union européenne, a adopté l'approche pour un « système sûr » en vue d'atteindre l'objectif commun de la « Vision Zéro ». A cet égard, il importe que les adolescents puissent prendre part à la circulation en toute sécurité.

Conformément à cette approche, tenant compte des résultats de cette étude et des recommandations déjà formulées dans de récentes études sur les enfants en Belgique, les mesures suivantes sont proposées en vue d'améliorer la sécurité routière des adolescents:

- éduquer et former les adolescents, leurs pairs, leurs parents afin de prévenir les comportements à risque et d'améliorer leur participation à la circulation en toute sécurité ;
- développer une approche participative impliquant les jeunes dans le développement d'un système de circulation sûr et l'élaboration de contre-mesures ;
- investir dans des infrastructures et des équipements routiers permettant d'assurer la sécurité des adolescents lorsqu'ils se déplacent à pied ou à vélo ;
- limiter la vitesse des véhicules motorisés lorsque les usagers de la route vulnérables côtoient des usagers qui utilisent un véhicule motorisé (par exemple, 30 km/h dans les zones urbaines ou dans les rues scolaires) ;
- poursuivre le développement et l'intégration des équipements de sécurité dans les véhicules motorisés afin de protéger les usagers vulnérables de la route (par exemple, l'assistance intelligente à la vitesse [ISA], le freinage d'urgence autonome [AEB] avec détection des piétons et des cyclistes, les systèmes visant à réduire les angles morts des camions);
- promouvoir le développement d'équipements ou applications dont l'efficacité en termes de sécurité routière est scientifiquement étayée afin d'améliorer la visibilité des usagers de la route vulnérables (par exemple, meilleur éclairage du vélo/de la trottinette, projection de lumière sur la route), de permettre aux autres usagers de comprendre plus facilement les intentions des usagers vulnérables (phare de freinage, clignotants sur les deux-roues) et améliorer la stabilité des trottinettes (taille minimale de 30 cm pour les roues des trottinettes);
- promouvoir le développement et l'utilisation d'application permettant d'identifier les itinéraires les plus sécurisés pour les usagers de la route vulnérables ;
- promouvoir l'utilisation d'équipements de protection tels que les casques de vélo et les équipements permettant d'augmenter la visibilité des usagers de la route vulnérable;
- poursuivre les efforts en matière de contrôles (vitesse, alcool, ceinture, distraction, conformité du véhicule, ...) et appliquer de façon cohérente le Code de la route et prévoir des sanctions adaptées.

Summary

1.1 Introduction

To our knowledge, few studies in Belgium have focused on the mobility and road safety of adolescents. Yet this is an ideal time to encourage the adoption and entrenchment of healthy behaviours, in particular by promoting the use of active modes of transport and preventing risky behaviours in traffic.

Both the type of transport used and the frequency with which it is used change with age, and differences can be observed from adolescence onwards as young people become more independent. Teenagers mainly take part in traffic as pedestrians, cyclists or passengers in motorised vehicles. The use of public transport increases with age, as does the driving of motor vehicles, depending on the legal driving age in Belgium.

In terms of public health, road accidents remain one of the main causes of mortality and morbidity among young people. In 2021, the World Health Organisation counted more than 100,000 road deaths among adolescents aged 10 to 19 worldwide, most of whom were vulnerable road users.

According to official Belgian statistics, in 2023 there were 45,243 road accident victims with physical injuries. Of these, one in ten (9.8%) was a teenager aged between 15 and 19. Since 2013, the number of road accident victims among teenagers aged 15-19 has fallen by around 20%. There are regional disparities (to the disadvantage of the Brussels region) as well as gender differences. In fact, in 2023, two-thirds of the victims aged 15-19 were boys, and the trends since 2013 are more favourable for girls (-27.8%) than for boys (-16.5%).

1.2 Methodology

The aim of this study was to describe the different modes of transport used by adolescents enrolled in upper secondary education in Belgium, and their behaviours, perceptions and attitudes with regard to road safety.

The methodology adopted was largely based on that developed in the international survey of young people's health behaviour 'Health Behaviour in School-aged Children (HBSC)' (Currie et al., 2014; Inchley J et al., 2018). The sample was constructed in two stages. First, schools were randomly selected in proportion to the school population by language community, education network and province. Then, classes were selected at random on the basis of lists sent in by the selected schools that had agreed to take part in the study. Data was collected by means of a questionnaire. Schools were free to choose between the paper version or the online version of the questionnaire developed using the Key Survey platform (<https://www.keysurvey.com/>).

The main themes covered were the different means of transport used by teenagers and the frequency with which they use them, the behaviours adopted by teenagers when taking part in traffic, the norms they perceive in their friends with regard to certain behaviours, their perception of safety when using the different modes of transport, and their possible support for various political measures aimed at improving road safety. The study protocol was submitted to the UZ-VUB medical ethics committee, which approved it on 31/01/2024 (EC number: EC-2023-349).

After data cleaning, the final sample comprised 1,484 respondents. A weighting coefficient was applied in the analyses according to the school level (4th, 5th, 6th or 7th grade), the region of the school (Wallonia, Flanders, Brussels) and the language in order to correct any discrepancies in relation to the school population in full upper secondary education (excluding special needs education) in Belgium. In addition to taking into account the weighting of individuals, the statistical analyses were carried out considering the complex design. Data processing and analyses were carried out using StataCorp. 2013. Stata: Release 13.

1.3 Results

About half of the students identified themselves as girls and just over four out of ten as boys. The sample was evenly split between students in grade 4, grade 5 and grade 6/7.

Although the results concerning the feeling of safety in their neighbourhood when walking or cycling were generally positive, the study nevertheless revealed that one student in five felt that it was unsafe to cycle in their neighbourhood because of the traffic, and that one student in ten felt the same way when walking.

Being a passenger in a car and walking are the two frequently used means of transport cited by around seven out of ten teenagers, followed by public transport. Frequent use of non-electric bicycles was also reported by four out of ten young people. In 5th place were electric bicycles, which 13.6% of students reported using frequently. The study also shows that the six most frequently used modes of transport are also those that teenagers perceive to be the safest.

To get to school, secondary school pupils most often use public transport (around 1 in 3), non-electric bicycles (25%) in good weather or are passengers in a car in bad weather (30%).

Some of the risk behaviours reported by teenagers in traffic are common to several modes of transport, such as using mobile phones, listening to music, or crossing at red lights. More specifically, as a pedestrian, crossing outside a pedestrian crossing seems to be very common. When walking, more than 80% of teenagers report using their mobile phone, listening to music with headphones or earphones, or crossing outside a pedestrian crossing, even if there is one less than 30 metres away. No fewer than nine out of ten students say that they have never worn a helmet in the last month when travelling by (electric) bicycle. At least three out of four also say that they do not wear reflective material and do not listen to music when cycling. At least half of the students also use a mobile phone when cycling; six out of ten teenagers even interact with their mobile phone screen while cycling. Riding on the pavement is the most common behaviour when using a scooter (eight out of ten), followed by riding without a helmet (nearly eight out of ten) and riding with one or more passengers (seven out of ten). Not wearing a seatbelt is reported by four out of ten teenagers when they are in the back of a car. This proportion is half as high in the front of the vehicle. As a car driver, not obeying the speed limit is the most frequently reported behaviour (one teenager in two).

When asked about the risk they associate with certain behaviours, the four behaviours most frequently perceived as "very" risky by teenagers are all car-related, namely driving under the influence of alcohol (for nearly nine out of ten young people), driving without wearing a seatbelt (for eight out of ten young people when it is about the driver, and seven out of ten for the front-seat passenger) and driving with a mobile phone in hand (for seven out of ten). Note that not wearing a seatbelt in the back of a car is perceived as (very) risky by only 46% of young people. The other behaviours about which young people are divided (i.e. where half of them perceive them as (very) risky) are speeding in a car, cycling under the influence of alcohol or with a mobile phone in hand. Finally, less than one in two young people perceive riding an electric scooter with a passenger (around four out of ten) and riding a bike without a helmet (around two out of ten) as (very) risky.

In terms of the norms perceived by adolescents among their friends, the four behaviours perceived as least acceptable by their friends are all related to car use and correspond to the four behaviours most often perceived as '(very) risky' by adolescents themselves. In addition, one in four teenagers reported that they take more risks in traffic when their friends are present than when they are alone, and one in seven declared that they sometimes adopted behaviours if they perceived that they met their friends' expectations (peer influence).

Making it compulsory for children under the age of 12 to wear a bicycle helmet is the measure with the most support among adolescents (seven out of ten teenagers are in favour). However, this support is halved if the measure were to be extended to e-scooter users, and even more so if it were to be extended to all cyclists (31% are in favour). The introduction of a zero-tolerance policy for drink-driving is supported by around six out of ten teenagers if it were to be applied to novice drivers. Support for this measure decreases if it were to be applied to all drivers (four out of ten adolescents are in favour), and even more so if it were extended to cyclists (supported by three out of ten students).

Lastly, the study revealed gender differences in the various topics addressed. Girls are more likely to travel as passengers in cars, while boys are more likely to use bicycles. In terms of risk behaviour in traffic, these differences are generally to the disadvantage of boys. Differences according to age are also observed, although less frequently. The use of public transport increases with age, while the use of bicycles decreases. Few differences were observed in terms of self-reported risk behaviour, but the perception of risk tended to increase with age.

1.4 Recommendations

Belgium, like the other Member States of the European Union, has adopted the 'safe system' approach with a view to achieving the common objective of 'Vision Zero'. In this respect, it is important for adolescents to be able to take part in traffic safely.

In line with this approach, taking into account the results of this study and the recommendations already made in recent studies on children in Belgium, the following measures are proposed to improve road safety for adolescents:

- educate and train adolescents, their peers and their parents to prevent risky behaviour and improve their participation in safe traffic;
- develop a participatory approach involving young people in the development of a safe traffic system and countermeasures.
- invest in road infrastructure and equipment to ensure the safety of teenagers when they are walking or cycling.
- limit the speed of motorised vehicles when vulnerable road users share the road with users who use motorised vehicles (for example, 30 km/h in urban areas or on school streets);
- continue to develop and integrate safety equipment in motor vehicles to protect vulnerable road users (e.g. Intelligent Speed Assist [ISA], Autonomous Emergency Braking [AEB] with pedestrian and cyclist detection, systems to reduce truck blind spots);
- promote the development of equipment or applications whose effectiveness in terms of road safety has been scientifically proven to improve the visibility of vulnerable road users (e.g. better lighting of the bike/scooter, projection of light onto the road), make it easier for other road users to understand the intentions of vulnerable road users (brake lights, turning indicators on bikes and e-scooters) and better stability of e-scooters (minimum wheel size of 30 cm for e-scooters);
- promote the development and use of applications to identify the safest routes for vulnerable road users;
- promote the use of protective equipment such as bicycle helmets and equipment to increase the visibility of vulnerable road users;
- continue efforts to carry out checks (speed, alcohol, seatbelts, distraction, vehicle conformity, etc.) and apply the Highway Code consistently, with appropriate penalties.

2 Introduction

A notre connaissance, peu d'études en Belgique se sont intéressées à la mobilité et à la sécurité routière des adolescents à l'échelle du pays. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, l'adolescence s'étend de l'âge de 10 ans à 19 ans¹. Elle correspond à la période de transition entre l'enfance et l'âge adulte et elle est idéale pour favoriser l'adoption et l'ancrage de comportements bénéfiques pour la santé, qu'il s'agisse de promouvoir l'utilisation des modes de transport actifs ou de prévenir des comportements à risque dans le trafic. Cette étude s'inscrit dans le cadre de plusieurs études réalisées sur les enfants dont une analyse de la littérature et des statistiques officielles des accidents en Belgique (Institut Vias, 2022), une étude quantitative exploratoire sur la perception des enfants (10-14 ans) et des parents en matière de sécurité routière et sur les comportements des enfants (Meesmann et al., 2023) et une étude de cas sur les enfants en 5^e et 6^e primaire sur leurs perceptions quant à leurs comportements ou à ceux qu'ils observent dans la circulation (Delannoy et al., 2024). La présente étude vise plus spécifiquement les adolescents âgés de 15-19 ans pour compléter les données collectées sur les jeunes de 10-14 ans.

2.1 La mobilité

Les schémas de mobilité évoluent avec l'âge et des différences s'observent dès que les jeunes commencent à devenir de plus en plus indépendants. Toutefois, cette indépendance se caractérise par différents degrés, lesquels dépendent de la permissivité des parents qui peut varier selon la région, le lieu, le trajet (notamment la destination) ainsi que selon le genre de l'enfant et des parents. Ainsi, les études ont mis en lumière que les garçons sont en général autorisés à se déplacer plus librement que les filles, notamment seuls et plus tôt. (Twisk et al., 2013).

Aux Pays-Bas, l'analyse des déplacements des jeunes révélait que les adolescents passaient du statut de « passager en voiture » à celui « d'utilisateur des modes de déplacement plus risqués », tels que le vélo et le cyclomoteurs (Twisk et al., 2013). Ce transfert dans les modes de déplacement pourrait expliquer la hausse de mortalité routière observée chez les adolescents par rapport aux enfants (2.3 Les victimes de la route) et cela souligne l'importance de prendre en compte les schémas de mobilité pour comprendre l'évolution de la mortalité routière dans ce groupe d'âge.

En 2017, une analyse des motifs de déplacements a mis en évidence qu'en Belgique, les déplacements pour aller à l'école représentaient la majorité des déplacements (54%) effectués par les jeunes âgés de 12 à 17 ans et un déplacement sur quatre (27%) était réalisé pour des motifs récréatifs (Leblud et al., 2019). L'étude révélait également que les principaux modes de déplacement des jeunes de 6-17 ans étaient la voiture (en tant que passager ; 41,2%), suivie de la marche à pied (21,8%) et du vélo (19%). Qu'il s'agisse des déplacements en général ou des déplacements pour aller à l'école, les mêmes variations régionales étaient observées, à savoir une utilisation plus fréquente des transports en commun en région bruxelloise, une utilisation plus fréquente de la voiture en région wallonne et une utilisation plus fréquente du vélo en région flamande. L'étude avait également mis en évidence que les modes de déplacement changeaient avec l'âge parmi les jeunes âgés 6 à 18 ans. Les principaux changements s'observent au niveau des déplacements en tant que passager en voiture qui diminuent lorsque l'âge augmente alors que l'utilisation des transports en commun augmente avec l'âge.

En 2023, une étude réalisée en Flandre parmi les élèves du secondaire (11-18 ans) a montré que le vélo non-électrique demeure le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé au cours du mois précédant l'enquête mais que son utilisation diminue lorsque l'âge augmente (Dhondt & Degheldere, 2023). Les adolescents plus âgés ont tendance à préférer les déplacements à pied ou en transports en commun par rapport aux plus jeunes. Les élèves dans les 2^{ème} et 3^{ème} degrés du secondaire rapportent plus fréquemment se déplacer à vélo électrique, en train ou en tant que passager en voiture que les élèves du 1^{er} degré. Les élèves du 3^{ème} degré utilisent plus souvent la trottinette électrique par rapport aux élèves du 1^{er} degré. Des différences de genre sont également observées. Les garçons se déplacent plus souvent à vélo non-électrique, à trottinette électrique et à cyclomoteur que les filles. Ces dernières privilégient plus souvent l'utilisation des transports en commun ou les déplacements en voiture par rapport aux garçons.

¹ https://www.who.int/fr/health-topics/adolescent-health#tab=tab_1

Les schémas de mobilités sont également étroitement liés à l'âge légal requis pour accéder au permis de conduire pour certains véhicules motorisés. En Belgique, l'âge minimum pour obtenir un permis de conduire B (voiture et quadricycle à moteur) est de 18 ans même si les adolescents peuvent entamer leur formation pratique à partir de 17 ans s'ils ont réussi l'examen théorique. L'âge minimum pour conduire une trottinette électrique ou un cyclomoteur de classe A est fixé à 16 ans et ces modes de déplacement ne nécessitent pas l'obtention d'un permis de conduire. Pour les cyclomoteurs de classe B, il est nécessaire de disposer d'un permis de conduire AM². Celui-ci est automatiquement délivré si vous disposez d'un permis A1, A2, A (moto) ou B (voiture). Dans le cas contraire, l'examen théorique est accessible trois mois avant l'âge de 16 ans et l'examen pratique à partir de l'âge de 16 ans (il faudra attendre l'âge de 18 ans pour transporter un passager). Enfin, trois types de permis existent pour la conduite d'une moto : le permis A1 accessible à 18 ans, le permis A2 dont l'examen théorique peut être passé à 18 ans et l'examen pratique à 20 ans et le permis A pour lequel l'examen théorique est accessible à 18 ans et l'examen pratique à 22 ou 24 ans selon que vous disposez déjà ou non d'un permis A2 depuis deux ans.

Dès lors, les adolescents dans l'enseignement secondaire supérieur prennent part au trafic, principalement, en tant que piétons, cyclistes, trottinettistes ou passagers d'un véhicule motorisé. Ensuite, ils accèdent progressivement à la conduite des véhicules motorisés.

2.2 Adolescence, usagers de la route vulnérables et prise de risque

Bien qu'ils soient loin d'être homogènes, notamment au niveau de leurs conséquences éventuelles, les comportements à risque sont définis dans la littérature comme des comportements dont l'issue est incertaine et qui peuvent potentiellement entraîner des pertes (physiques, financières, sociales, etc.) et des récompenses (Moncel, 2024).

Plusieurs études ont démontré que, globalement, la prise de risque est un processus inhérent à l'adolescence, même si elle ne touche pas tous les adolescents ou qu'elle le fait à des degrés très différents. La prise de risque augmente avec l'âge pour culminer à la fin de l'adolescence et au début de l'âge adulte et diminue ensuite chez les adultes (Duell et al., 2018). Par ailleurs, les adolescents adoptent rarement un seul comportement à risque et tendent à les multiplier (Brooks et al., 2012).

Dans la circulation, les adolescents sont tout à fait aptes sur le plan cognitif à penser de façon abstraite, à repérer, à évaluer et à éviter les situations à risque. Ils comprennent les règles complexes de circulation et peuvent même les appliquer dans un nouvel environnement (Schoeters & Lequeux, 2018). En outre, sur le plan physique, à la fin de l'adolescence, leur taille et leur morphologie sont relativement similaires à celles des adultes.

Toutefois, avec la puberté, les adolescents se trouvent confrontés à des bouleversements hormonaux et le développement du cerveau n'est pas encore pleinement achevé. Certaines théories cognitives et neurobiologiques ont mis en avant que la culminance des comportements à risque durant l'adolescence et au début de l'âge adulte pourrait résulter d'un décalage entre le développement du système limbique et celui du cortex préfrontal (Casey et al., 2008; Romer, 2010). En effet, dès l'âge de 12 ans le « système limbique », qui régule les émotions, le plaisir et les motivations, fonctionne déjà presque comme chez l'adulte. Par contre, le cortex préfrontal n'atteint sa pleine maturité que vers l'âge de 25 ans. Or, il s'agit du « système de contrôle » qui régit l'impulsivité, la planification, l'anticipation et la prise en compte de l'environnement (social). L'adolescence serait donc marquée par une tendance accrue à rechercher les récompenses, le plaisir immédiat alors que les jeunes percevraient moins ou minimiseraient le risque. Toutefois, la seule perception de récompense ne suffit pas pour que des individus prennent des risques et la perception du risque en elle-même est également une source d'attraction importante et peut conduire à l'engagement dans un comportement à risque (Moncel, 2024). Rappelons toutefois encore que tous les adolescents ne seront pas exposés à l'attrait de la prise de risque ou en tout cas pas toujours dans la même mesure.

² Ce dernier permet également de conduire les quadricycles légers.

Sur le plan social, l'adolescence est une période où les jeunes développent de plus en plus de relations avec leurs amis et passent plus de temps avec ceux-ci qu'avec les parents. L'influence de ces derniers tend à diminuer alors que celle des amis prend de plus en plus d'importance. En effet, les adolescents ont plus tendance à s'engager dans des comportements à risque en présence de leurs pairs que lorsqu'ils sont seuls. Par ailleurs, les comportements à risque observés chez les amis auront également une influence sur les comportements adoptés par les adolescents (Gardner & Steinberg, 2005; Moncel, 2024).

Au niveau de la mobilité, l'adolescence correspond à une période où les jeunes acquièrent une plus grande liberté de mouvement et ils ont accès à de nouveaux moyens de déplacement (tels que les vélos, les trottinettes électriques, les cyclomoteurs, ...). Ils se déplacent plus fréquemment, seuls ou en groupe. Par ailleurs, les écoles secondaires sont en général plus loin du domicile que les écoles primaires et les adolescents parcourent donc de plus longues distances. Enfin, étant donné leurs principaux modes de déplacement, les adolescents se trouvent très souvent parmi les usagers de la route les plus vulnérables, c'est-à-dire ceux « qui sont exposés à un risque important à cause d'une protection physique insuffisante ou d'une différence de vitesse importante par rapport aux modes avec lesquels ils sont susceptibles d'entrer en conflit », par exemple, les cyclistes, les piétons et les usagers à trottinette.

2.3 Les victimes de la route

Les accidents de la route demeurent une des principales causes de mortalité et de morbidité chez les adolescents. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé³, plus de 100.000 décès sur la route étaient à déplorer en 2021 au niveau mondial parmi les adolescents âgés de 10 à 19 ans. Parmi ceux-ci, de nombreuses victimes étaient des piétons, des cyclistes ou des utilisateurs de deux-roues motorisés, c'est-à-dire des usagers de la route vulnérables.

Selon les statistiques officielles belges, on dénombrait en 2023 45.243 victimes d'un accident de la route présentant des lésions corporelles (Statbel - Direction générale Statistiques– Statistics Belgium ; Infographie : Vias Institute). Parmi celles-ci, une victime sur dix (9,8%) était un adolescent âgé de 15 à 19 ans.

Les statistiques sur les dix dernières années illustrent (Figure 1) que le taux de mortalité lié aux accidents de la route augmente avec l'âge et qu'il est plus élevé pour les adultes (>19 ans) par rapport aux jeunes (≤19 ans). Les données mettent également en avant que le taux de mortalité des adolescents de 15-19 ans est environ 7 fois plus élevé par rapport à celui des enfants (<15 ans). Cette tendance s'observe également au niveau en termes de morbidité. Le taux de blessés est de 16,9 pour 10.000 jeunes âgés de moins de 15 ans alors qu'il s'élève à 66 pour 10.000 pour les adolescents âgés de 15-19 ans.

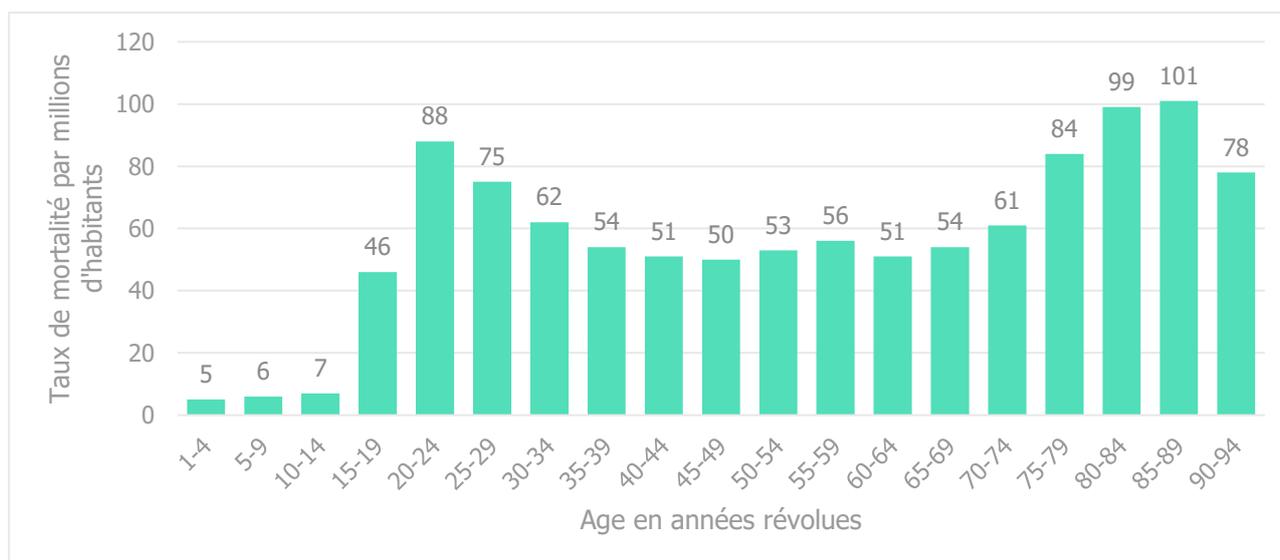


Figure 1. Taux de mortalité (décès à 30 jours) à la suite d'un accident de la route entre 2014 et 2023 en Belgique en fonction de l'âge.

Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium) ; Infographie : Vias Institute.

³ <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/adolescents-health-risks-and-solutions>

2.3.1 Le mode de transport utilisé

En 2023, les adolescents (15-19 ans) victimes d'un accident de la route (blessées ou décédées) en Belgique se déplaçaient principalement sur un cyclomoteur (31,2%), un vélo (26,7%) ou en voiture (22,6%). Près d'une victime sur dix était un·e piéton·ne (9,3%) et une victime sur 20 se déplaçait avec une trottinette électrique (5,1%) (Figure 2).

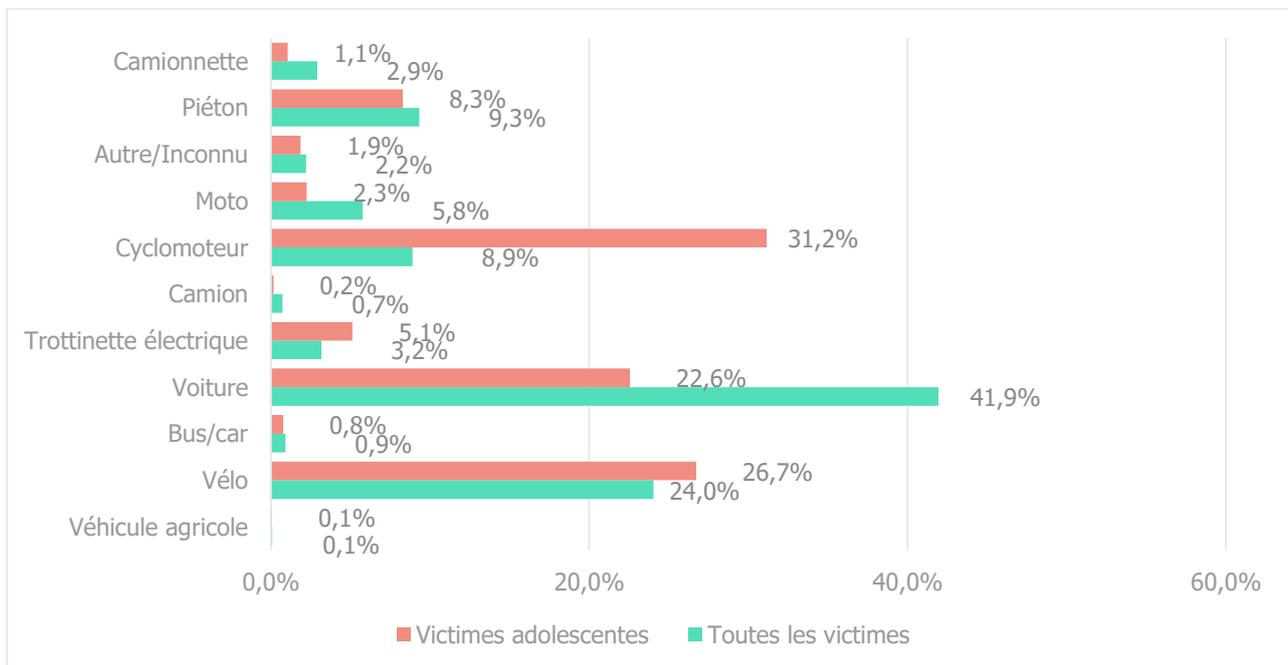


Figure 2. Distribution des victimes d'accident en fonction du mode de transport utilisé (en %) parmi les victimes adolescentes (15-19 ans, n=4.439) et sur l'ensemble des victimes en 2023 (n=45.243).

Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium); Infographie: Vias Institute

La proportion de victimes se déplaçant en cyclomoteur au moment de l'accident est surreprésentée parmi les victimes adolescentes (31,2%) par rapport à l'ensemble des victimes (8,9%) (Figure 2). A contrario, la proportion victimes d'un accident en voiture ou en moto est moins élevée parmi les victimes adolescentes par rapport à l'ensemble des victimes (respectivement 22,6% vs 41,9% et 2,3% vs 5,8%). Les proportions de victimes à vélo ou piéton·ne sont relativement similaires parmi les victimes adolescentes et sur l'ensemble des victimes (respectivement 26,7% vs 24,0% et 8,3% vs 9,3%).

2.3.2 Le degré de gravité

Sur l'ensemble des victimes de la route en 2023, neuf victimes sur 10 (91,7%) présentaient des blessures légères, une victime sur 15 (7,2%) présentait des blessures graves et dans un cas sur 100, les accidents étaient fatals (1,1%) (Tableau 1). La situation est un peu plus favorable pour les victimes adolescentes puisqu'on observait respectivement 94,4% de victimes avec des blessures légères, 5,1% avec des blessures graves et une proportion de décès deux fois moins élevée par rapport à celle sur l'ensemble de victimes (0,5% vs 1,1%).

Tableau 1. Distribution des victimes de la route en fonction du degré de gravité, sur l'ensemble des victimes et sur les victimes âgées de 15-19 ans en 2023.

	Toutes les victimes (n=45.243)	Victimes 15-19 ans (n=4.439)
Décédés 30 jours	1,1%	0,5%
Blessés graves	7,2%	5,1%
Blessés légers	91,7%	94,4%
Total	100,0%	100,0%

Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium); Infographie: Vias Institute

2.3.3 Evolution dans le temps

Entre 2013 et 2023, le nombre total de victimes de la route (victimes blessées et décédées confondues) a diminué de 16,0% en Belgique, passant de 53.876 à 45.243 victimes. Cette diminution cache cependant des disparités régionales. Alors que le nombre de victimes diminue de manière équivalente en Flandre et en Wallonie (respectivement -18,0% et -16,9%), ce nombre est en légère hausse dans la région bruxelloise (+2,6%).

En ce qui concerne les victimes âgées de 15-19 ans, leur nombre passe de 5.608 en 2013 à 4.439 en 2023 (soit une diminution de 20,8%). Des disparités régionales sont également observées parmi les jeunes. La diminution en région wallonne (-33,3%) est deux fois plus élevée par rapport à celle observée en région flamande (-17,3%). En région bruxelloise, le nombre de victimes adolescentes reste stable (+1,1%) (Figure 3). Notons que les statistiques officielles sur les victimes d'accidents de la route ne tiennent pas compte de l'exposition alors que celle-ci présente d'importantes variations régionales, notamment concernant les déplacements à vélo.

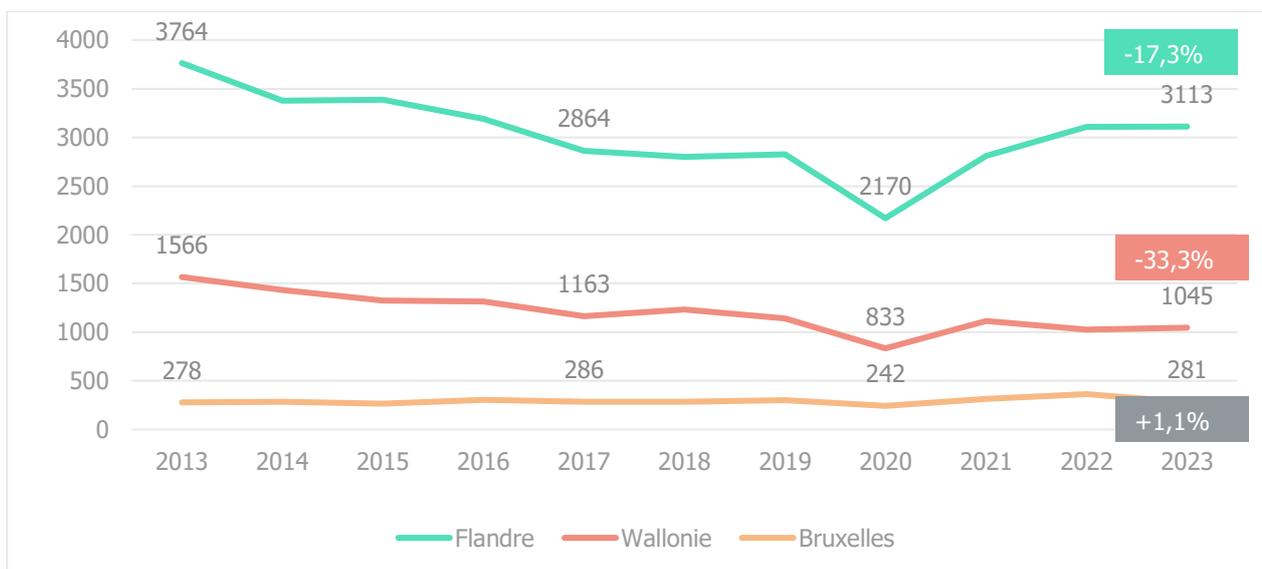


Figure 3. Evolution du nombre total de victimes de la route adolescentes (15-19 ans, n=4.439) en Belgique entre 2013 et 2023, en fonction des régions.

Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium) ; Infographie : Vias Institute

Par ailleurs, la diminution du nombre de victimes entre 2013 et 2023 est plus importante chez les 15-19 ans que sur l'ensemble des victimes (-20,8% vs -16,0%). Toutefois, ce constat s'observe principalement en région wallonne où le nombre de victimes adolescentes diminue de 33,3% alors que la diminution sur l'ensemble des victimes est de 16,9%. En Région flamande, la diminution observée parmi les victimes âgées de 15-19 ans (-17,3%) est similaire à celle sur l'ensemble des victimes (-18,0%). En Région bruxelloise, la situation semble un peu plus favorable pour les jeunes âgés de 15-19 ans car la proportion de victimes augmente de 1,1% alors que celle sur l'ensemble de la population augmente légèrement de 2,6%.

En 2013, la majorité des victimes de la route sont de sexe masculin (57,9%) et cette proportion reste stable en 2023 (58,7%). Parmi les adolescents âgés de 15-19 ans, six victimes sur dix (60,6%) étaient de sexe masculin en 2013. Cette proportion est en hausse en 2023 (64,0%). En termes d'évolution, le nombre de victimes de la route adolescentes diminue proportionnellement de manière plus élevée parmi les filles par rapport aux garçons (-27,8% vs -16,5%) (Figure 4). Cette évolution plus favorable pour les victimes de sexe féminin s'observe également sur l'ensemble des victimes même si l'écart se réduit (-18,3% parmi les femmes vs -15,6% parmi les hommes).

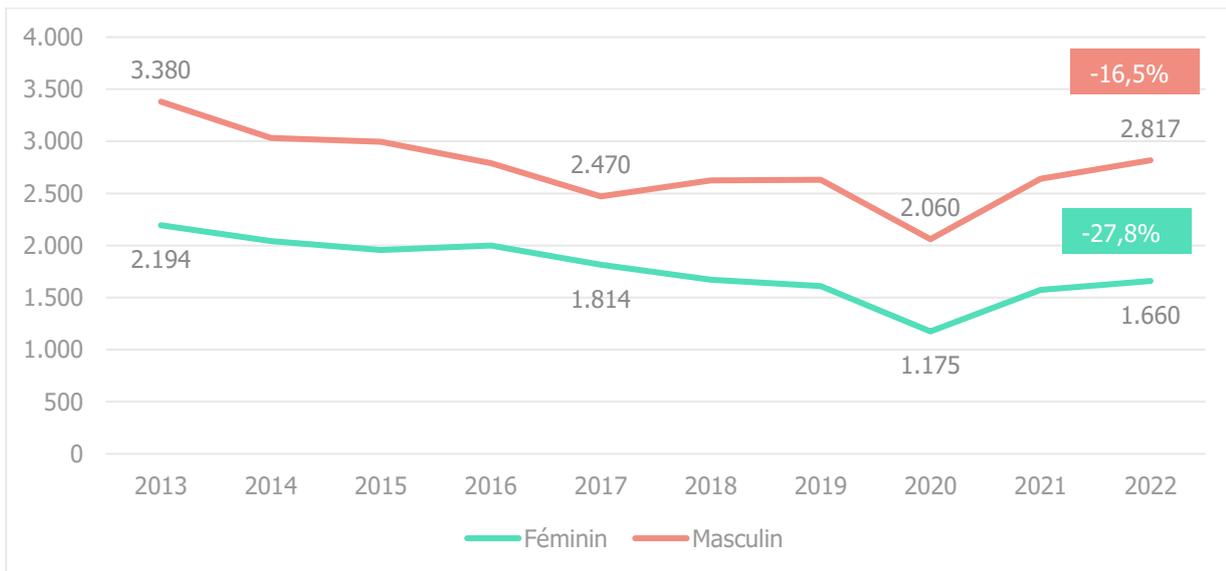


Figure 4. Evolution du nombre total de victimes de la route adolescentes (15-19 ans, n=4.439) en Belgique entre 2013 et 2023, en fonction du sexe.

Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium) ; Infographie : Vias Institute

2.3.4 Conducteur ou passager

Parmi les 4.439 victimes adolescentes (15-19 ans) en 2023, trois sur quatre (73,9%) étaient des conducteur·rice·s au moment de l'accident et environ une sur 12 (8,3%) était un·e piéton·ne (Figure 5). Cette distribution rejoint la distribution de l'ensemble des victimes de la route, tous âges confondus, en 2023 (76,3% étaient des conducteur·rice·s, 15,1% étaient des passager·ère·s et 9,3% étaient des piéton·ne·s).

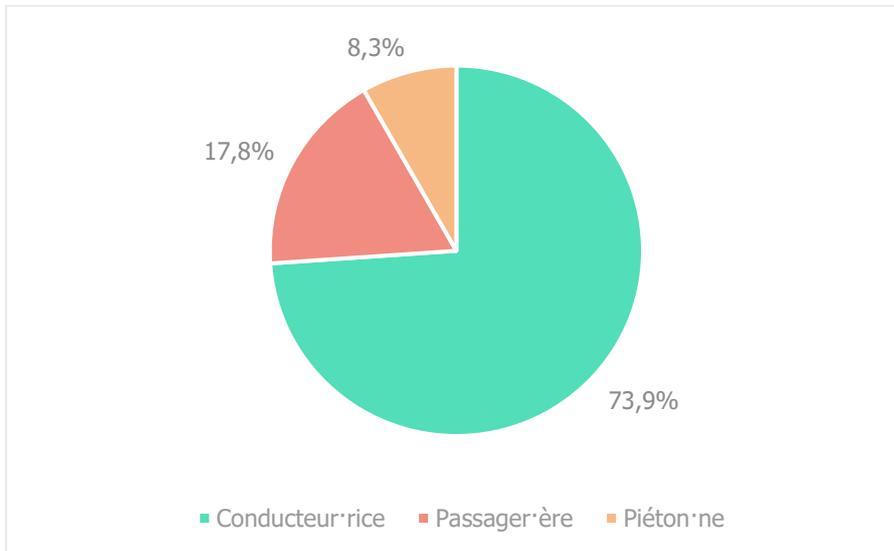


Figure 5. Distribution des victimes de la route adolescentes (15-19 ans, n=4.439) en 2023 en Belgique, selon qu'elles étaient conducteur·rice, passager·ère ou piéton·ne.

Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium) ; Infographie : Vias Institute

La distribution des victimes de la route adolescentes (15-19 ans) en fonction du mode de transport varie selon que les victimes étaient des conducteur·rice·s ou des passager·ère·s au moment de l'accident.

Parmi les victimes adolescentes (15-19 ans) qui occupaient la place de conducteur·rice· au moment de l'accident, quatre victimes sur dix conduisaient un cyclomoteur (39,0%) et une proportion similaire de victimes roulaient à vélo (35,9%) (Figure 6). Environ une victime sur huit (13,4%) conduisait une voiture et 6,8% des adolescents conduisaient une trottinette électrique.

Parmi les victimes de la route adolescentes qui occupaient la place de passager·ère au moment de l'accident, sept victimes sur dix (70,8%) se trouvaient dans une voiture, environ une victime sur huit (13,3%) était passagère sur un cyclomoteur et une minorité d'entre elles circulaient sur une moto (2,5%) (Figure 6). Notons également que 4,2% des victimes étaient passagères d'un bus ou d'un car.

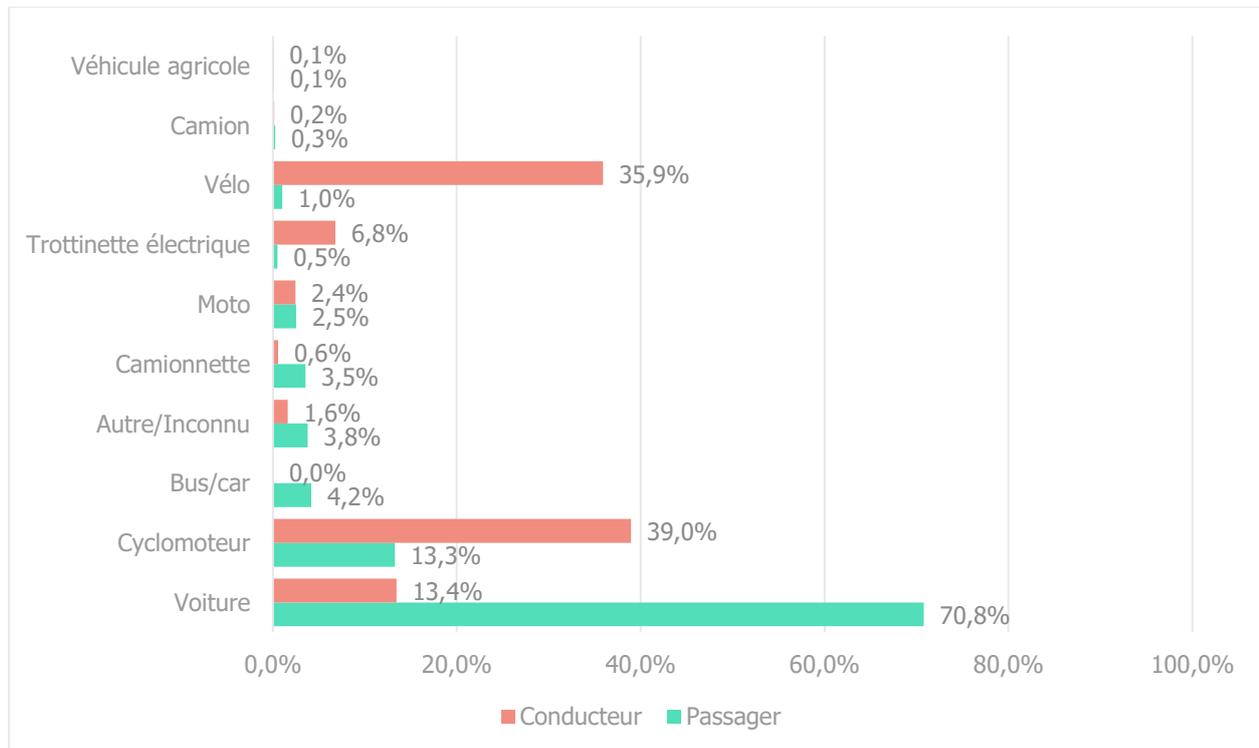


Figure 6. Distribution des victimes de la route parmi les adolescents CONDUCTEUR·RICE·S (n=3.280) ou PASSAGER·ÈRE·S (n=791) (15-19 ans) en Belgique en 2023, en fonction du mode de transport. Source : Statbel (Direction générale Statistiques– Statistics Belgium) ; Infographie : Vias Institute

3 Méthodologie

3.1 Question de recherche

Cette étude vise à documenter les différents modes de transport utilisés par les adolescents inscrits dans l'enseignement secondaire supérieur en Belgique, ainsi que leurs comportements, leurs perceptions et leurs attitudes en matière de sécurité routière.

En ce qui concerne les comportements des adolescents dans la circulation, cette étude couvre des comportements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité routière, qu'ils soient légaux ou non. L'étude ne vise pas à évaluer le risque auquel ils peuvent être exposés en adoptant certains comportements, mais à étayer le débat public en mesurant la prévalence et les perceptions de ces comportements chez les adolescents.

Enfin, cette recherche a également pour objectif de vérifier les hypothèses liées à d'éventuelles différences en fonction du genre ou de l'âge.

3.2 Conception de l'étude

La méthodologie adoptée pour réaliser cette étude repose en grande partie sur celle développée dans l'enquête internationale sur les comportements de santé des jeunes « Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) » qui vise à interroger directement les adolescents eux-mêmes (Currie et al., 2014; Inchley J et al., 2018).

3.2.1 Echantillonnage

Cette étude visait les élèves inscrits dans l'enseignement secondaire supérieur de plein exercice (hormis l'enseignement spécialisé), c'est-à-dire ceux inscrits en 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} ou 7^{ème} année secondaire afin de toucher principalement les adolescents âgés de 15-19 ans. L'objectif était d'obtenir des estimations représentatives de cette population.

La procédure d'échantillonnage s'est déroulée en deux étapes :

- Dans un premier temps, un échantillon d'écoles a été tiré au sort sur base des listes complètes des écoles d'enseignement ordinaire de plein exercice au sein de chaque communauté linguistique. La sélection des écoles a été réalisée de manière stratifiée, par communauté (française, flamande et germanophone), par réseau d'enseignement (officiel, libre et communautaire) et par province (dans les Communautés française et flamande). En Communauté française et en Communauté flamande, le nombre d'écoles sélectionnées dans chaque strate est proportionnel à la répartition la population scolaire dans ces strates. En Communauté germanophone, il existe au total neuf écoles secondaires (quatre dans le réseau communautaire et cinq dans le réseau catholique). Etant donné le faible nombre d'écoles, il a été décidé d'inclure une école de chaque réseau afin de garantir la représentation de la communauté germanophone et sa diversité dans cette étude.
- Dans un second temps, une classe de chaque niveau scolaire de la 4^e à la 6^e (voire 7^e) secondaire a été sélectionnée au hasard sur la base des listes de classes envoyées par les écoles participantes. Tous les élèves des classes sélectionnées étaient invités à participer à l'enquête avec l'accord des parents pour les élèves mineurs d'âge.

La taille des écoles a également été prise en compte dans la procédure d'échantillonnage. En effet, lorsqu'une école comprenait dix classes ou plus dans un niveau, deux classes étaient sélectionnées (au lieu d'une seule).

3.2.2 Collecte des données

Les données ont été collectées au travers d'un questionnaire. Les écoles étaient libres de choisir entre un questionnaire en ligne ou un questionnaire papier. Les questionnaires ont été complétés par les élèves en classe, sous la supervision d'un membre du personnel scolaire afin de s'assurer qu'aucune source d'influence extérieure (parents, amis, ...) n'influence les réponses des adolescents.

Lorsque les écoles choisissaient d'utiliser le questionnaire en ligne, un lien internet leur était envoyé. Lorsqu'elles préféraient utiliser les questionnaires papier, ceux-ci leur étaient envoyés par la poste. Chaque boîte contenait une grande enveloppe par classe sélectionnée. Dans chaque grande enveloppe se trouvaient :

- le nombre de questionnaires papier correspondant aux effectifs renseignés par l'école ;
- un nombre équivalent de petites enveloppes permettant à chaque élève d'y glisser son questionnaire une fois celui-ci complété et de coller l'enveloppe afin de garantir l'anonymat de ses réponses.

Une fois l'enquête réalisée dans toutes les classes sélectionnées, un membre du personnel de l'institut Vias est venu chercher les questionnaires papier complétés.

Une première collecte des données a été réalisée au printemps 2024 (avril-juin). Toutefois, l'échantillon minimum attendu n'ayant pas été atteint, une deuxième collecte des données a été organisée en automne 2024 (octobre-décembre).

3.2.3 Information, consentement et comité d'éthique

Plusieurs documents ont été élaborés afin d'informer les parents et les élèves sur l'objectif de l'étude, le traitement des données et de garantir la participation sur base volontaire et avec l'accord des parents pour les élèves mineurs d'âge (<18 ans) (Annexes 9.1-9.3) :

- Aux parents d'élèves mineurs d'âge :
 - Une lettre d'information décrivant l'objectif de l'étude accompagnée d'un formulaire de refus à l'attention des parents d'élèves mineurs d'âge (à remettre en classe le jour de la passation de l'enquête) ;
 - une notification quant au traitement des données.
- Aux élèves majeurs :
 - une notification quant au traitement des données.
- A tous les élèves :
 - Une lettre d'information décrivant l'objectif de l'étude.

À l'exception de la lettre d'information destinée à tous les élèves qui se trouvait en première page du questionnaire, tous ces documents ont été envoyés aux écoles participantes afin qu'elles puissent les diffuser auprès élèves des classes sélectionnées. Enfin, le jour de la passation de l'enquête, les élèves eux-mêmes, quel que soit leur âge, restaient libres de refuser de participer à l'enquête.

Le protocole de l'étude a été soumis au comité d'éthique médical de l'UZ-VUB qui l'a approuvé le 31/01/2024 (EC number: EC-2023-349). Les ministres de l'enseignements des trois communautés linguistiques du pays et les fédérations de pouvoirs organisateurs ont également marqué leur accord pour la réalisation de l'étude.

3.2.4 Questionnaire

Le questionnaire soumis aux adolescents s'est largement inspiré du questionnaire développé dans le cadre de l'étude internationale ESRA⁴ (Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021) (Annexe 9.4). Plusieurs questions issues de l'étude réalisée en 2023 en Flandre (Dhondt & Degheldere, 2023) ont également été incluses. Enfin, des questions relatives au bien-être, à la consommation d'alcool et l'utilisation du GSM ont été incluses sur base des questions développées dans l'étude HBSC (Currie et al., 2014). L'intérêt d'utiliser des questionnaires issus d'autres études est double, d'une part ceux-ci ont déjà fait l'objet d'une validation et d'autre part, cela facilite les comparaisons de résultats.

Les thèmes abordés dans le questionnaire portaient sur :

- l'aménagement du quartier de résidence en ce qui concerne les infrastructures pour les piétons et les cyclistes,
- le sentiment de sécurité pour circuler à pied ou à vélo dans le quartier,
- les modes de transport utilisés en général (au cours des 12 derniers mois),
- la réussite des examens théoriques et pratiques pour les différents types de permis de conduire,
- les modes de transports utilisés pour se rendre à l'école (au cours de l'année scolaire en cours),
- le sentiment de sécurité perçu en fonction des modes de transport,

⁴ ESRA signifie «E-Survey on Road users' Attitudes». Il s'agit d'une initiative mondiale coordonnée par l'institut Vias. ESRA2 est la deuxième édition de cette enquête qui a été menée en Belgique en 2018. Pour plus d'informations, voir les références ou www.esranet.eu.

- les comportements auto-déclarés dans le trafic (au cours des 30 derniers jours),
- la perception des risques liés à certains comportements dans la circulation,
- l’acceptabilité de certains comportements dans la circulation telle que l’adolescent la perçoit chez ses amis,
- l’influence éventuelle des amis sur les comportements de l’adolescent,
- l’implication de l’adolescent dans un accident,
- les amendes en cas de violation du code de la route,
- le soutien aux mesures politiques en matière de sécurité routière,
- les comportements des parents en tant qu’usager de la route.

Les comportements en tant qu’usager de la route décrivent des comportements sanctionnés par la loi mais également des comportements légaux. Les comportements relevant d’une infraction selon le Code de la route belge⁵ sont les suivants :

- le non-respect des limitations de vitesse (art.10 et art.11),
- le non-port de la ceinture de sécurité en voiture (art. 35.1.1),
- l’utilisation du téléphone en main tout en conduisant (art. 8.4),
- traverser la route lorsque le feu de circulation est rouge, en tant que conducteur (art. 61.1, 1°) ou piéton (art. 63.1.2),
- rouler à vélo sur la route à côté de la bande cyclable (art. 9.1.2, 1°, exception à l’art. 9.1.2, 3° et 5°),
- rouler à vélo dans l’obscurité sans feu blanc/jaune à l’avant et feu rouge à l’arrière (art. 82.1.1),
- traverser la route en dehors d’un passage pour piétons situé à proximité (art. 42.4.1).

Les comportements sanctionnés par la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière⁶ sont les suivants :

- la conduite sous l’influence de l’alcool (Chapitre V « Imprégnation alcoolique et ivresse »),
- la conduite sous l’influence de drogue (Chapitre Vbis. « Autres substances qui influencent la capacité de conduite »).

Bien qu’ils ne constituent pas des infractions au regard de la loi, certains comportements ont été inclus dans la mesure où ils peuvent avoir un impact sur la sécurité routière des usagers de la route. Il s’agit notamment de l’utilisation ou non du casque à vélo, d’équipements réfléchissants, de l’utilisation ou non du GSM ou d’un casque audio à vélo ou en marchant.

Enfin, dans la question sur les normes perçues chez les amis à l’égard de certains comportements et dans celle sur le risque perçu associé à certains comportements, un item de contrôle de l’attention a été ajouté dans la liste des comportements proposés.

Par ailleurs, les écoles du réseau de l’enseignement libre de la Communauté française ont reçu un questionnaire adapté (excluant les questions de fréquence portant sur la consommation d’alcool, l’usage du GSM et le biais de désirabilité sociale) à la demande des autorités responsables de ce réseau d’enseignement.

Le questionnaire était disponible en français, en néerlandais et en allemand. Le questionnaire en ligne a été élaboré avec la plateforme Key Survey (<https://www.keysurvey.com/>).

⁵ Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique - <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1975120109~hra8v386pu>

⁶ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière - <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1968031601~invynqx4tj>

3.3 Contrôle de qualité et traitement des données

3.3.1 Taux de réponse, de participation

Au total, 178 écoles ont été contactées et 63 établissements ont répondu, soit un taux de réponse de 35,4%. Parmi ces dernières, 24 écoles ont accepté de participer, soit un taux de participation de 38,1% parmi les répondants ou un taux de participation global de 13,5% sur l'ensemble des écoles contactées. Au niveau des élèves, 1.652 adolescents ont répondu à cette enquête. Après le nettoyage des données, l'échantillon final comprend 1.484 répondants.

3.3.2 Nettoyage des données

La qualité des données a été vérifiée et un nettoyage des données a été réalisé :

1. Lorsque les élèves n'ont pas répondu correctement à au moins une des deux questions de contrôle de l'attention, les questionnaires ont été supprimés.
2. Trois questions présentaient un tableau de fréquence pour une liste d'items (les questions relatives aux comportements auto-déclarés dans le trafic (au cours des 30 derniers jours), à la perception des risques liés à certains comportements dans la circulation, et à l'acceptabilité de certains comportements dans la circulation telle que perçue par l'adolescent chez ses amis). Lorsqu'un élève a systématiquement choisi la même option de réponse dans les tableaux de ces questions, le questionnaire a été supprimé car ce comportement dénote un manque d'intérêt ou d'attention.
3. Lorsque l'adolescent a rapporté avoir utilisé au cours des 12 derniers mois les 16 moyens de déplacement proposés « (presque) tous les jours », le questionnaire a été supprimé car c'était tout à fait irréaliste et que d'autres questions importantes étaient conditionnées à la réponse à cette question (notamment les questions sur les comportements auto-rapportés ou le risque perçu selon les modes de transport).

Les réponses jugées aberrantes (par exemple, parler à la maison toutes les langues citées dans le questionnaire) mais sans être pour autant systématiques (voir le point 2 ci-dessus) ont été converties en données manquantes.

Sur base des informations transmises par les écoles quant à la date et à l'heure de passation de l'enquête pour les questionnaires en ligne, les questionnaires complétés en-dehors des heures ou des jours d'école ont été exclus.

L'élaboration du questionnaire en ligne offre l'avantage de garantir un certain niveau de cohérence dans les réponses grâce à l'utilisation de filtres. Ainsi, l'accès à une question peut être conditionné à la réponse apportée à une précédente question. Par exemple, si un jeune rapportait qu'il se rendait seul à l'école tous les jours, il n'avait pas accès à la question visant à préciser qui l'accompagnait sur le chemin de l'école.

Pour les questionnaires papier, bien qu'une note indique lorsque le jeune doit passer une question, selon sa réponse à la question précédente, on ne peut exclure le risque qu'un jeune ait répondu à une question qu'il aurait dû passer. Pour garantir la cohérence des réponses, les questionnaires papier ont été encodés directement sur Key Survey comme si l'enquête avait été réalisée en ligne.

3.3.3 Pondération

Un coefficient de pondération a été appliqué dans les analyses. Cette pondération vise à corriger les écarts de l'échantillon par rapport à la distribution de la population scolaire dans l'enseignement secondaire supérieur de plein exercice (hormis l'enseignement spécialisé), c'est-à-dire ceux inscrits en 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} ou 7^{ème} année secondaire en Belgique en fonction du niveau scolaire (4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} année) et de la région de l'établissement scolaire (Wallonie, Flandre, Bruxelles-Capitale) et du régime linguistique (Tableau 2).

Tableau 2. Distribution des élèves dans la population scolaire de référence et dans l'échantillon par région, régime linguistique et niveau scolaire.

Langue	Région bruxelloise						Région wallonne						Région flamande		Total	
	FR (%)		NL (%)		Total (%)		FR (%)		GER (%)		Total (%)		%		%	
Niveau scolaire	Pop	Ech	Pop	Ech	Pop	Ech	Pop	Ech	Pop	Ech	Pop	Ech	Pop	Ech	Pop	Ech
4 ^{ème}	3,4	2,2	0,6	0,7	4,1	3,0	11,5	9,7	0,2	2,1	11,7	11,8	17,6	16,4	33,4	31,1
5 ^{ème}	3,4	2,4	0,6	0,8	4,1	3,2	11,3	8,9	0,2	1,0	11,5	9,9	17,7	19,1	33,2	32,3
6 ^è /7 ^è	3,3	2,6	0,6	0,5	3,9	3,0	11,7	9,8	0,2	1,0	11,8	10,8	17,7	22,8	33,4	36,6
Total	10,2	7,2	1,8	2,0	12,0	9,2	34,5	28,4	0,5	4,1	35,0	32,5	53,0	58,3	100,0	100,0

Note : Pop=population, Ech=échantillon

3.3.4 Traitement et analyses des données

En vue de faciliter les analyses, les catégories de réponse des questions (principalement avec des échelles à 5 ou 6 points) ont été regroupées en deux catégories. Les catégories de référence pour chaque question sont indiquées dans les graphiques et tableaux de résultats.

Outre la prise en compte de la pondération des individus, le plan de sondage complexe de l'échantillon a été pris en compte dans le calcul des intervalles de confiance et des tests de signification. Nous avons utilisé le test d'indépendance du chi carré de Pearson pour évaluer si les variables dichotomiques variaient de manière statistiquement significative en fonction du sexe et du groupe d'âge. Le test de Wald ajusté a été utilisé pour comparer les scores moyens du sentiment de sécurité perçue. Un seuil de significativité de 5 % a été pris en compte. Le traitement des données et les analyses ont été réalisées avec le logiciel StataCorp. 2013. Stata: Release 13.

Dans le chapitre présentant les résultats, nous présenterons les prévalences globales des indicateurs étudiés ainsi qu'une analyse en fonction du genre et de l'âge pour tous les indicateurs à l'exception de ceux relatifs à l'aménagement du quartier.

4 Résultats

4.1 Description de l'échantillon

La majorité des élèves (53,8%) s'identifient en tant que filles et un peu plus de quatre élèves sur dix (44,1%) en tant que garçons. Une minorité d'élèves déclarent se définir autrement ou n'a pas souhaité répondre à la question (2,1%) (Tableau 3). Environ un élève sur cinq (21,6%) est âgé de 15 ans ou moins, trois élèves sur dix (29,4%) rapportent qu'ils ont 16 ans et la même proportion qu'ils ont 17 ans. Près d'un élève sur cinq (17,8%) est âgé de 18 ans ou plus. L'échantillon se répartit plus ou moins équitablement entre les élèves en 4^{ème} année (31,1%), ceux en 5^{ème} année (32,3%) et ceux en 6^{ème}/7^{ème} année (36,6%).

Tableau 3. Distribution non-pondérée des élèves en fonction du genre, de l'âge, du niveau scolaire et de la région de résidence (en %).

	Prévalence	IC 95%
Genre		
Garçons	44,1%	(41,5%-46,6%)
Filles	53,8%	(51,2%-56,3%)
Je me définis autrement	1,0%	(0,6%-1,7%)
Je préfère ne pas répondre	1,1%	(0,7%-1,8%)
Age		
<15 ans	1,3%	(0,9%-2,1%)
15 ans	20,3%	(18,3%-22,4%)
16 ans	29,4%	(27,1%-31,8%)
17 ans	31,2%	(28,8%-33,6%)
18 ans	10,7%	(9,2%-12,4%)
19 ans	4,2%	(3,3%-5,3%)
>19 ans	2,9%	(2,2%-3,9%)
Niveau scolaire		
4 ^{ème}	31,1%	(28,8%-33,5%)
5 ^{ème}	32,3%	(29,9%-34,7%)
6 ^{ème}	30,8%	(28,5%-33,2%)
7 ^{ème}	5,8%	(4,7%-7,1%)
Région		
Région flamande	58,5%	(55,9%-61,0%)
Région wallonne	33,6%	(31,2%-36,0%)
Région bruxelloise	7,9%	(6,7%-9,4%)

Environ un élève sur deux vit en banlieue (54,9%), un sur cinq en ville (21,6%) et un sur quatre à la campagne (23,6%) (Tableau 4). Près d'un élève sur cinq (18,3%) vit à moins de 2 km de l'école, un élève sur quatre (24,0%) rapporte parcourir entre 2 km et moins de 5 km pour rejoindre son école, près de trois élèves sur dix (29,0%) parcourent entre 5 km et moins de 10 km et une proportion similaire (28,7%) parcourent 10 km ou plus.

Trois élèves sur quatre (74,7%) déclarent parler une seule langue à la maison. Le néerlandais et le français sont les deux langues les plus fréquemment parlées (respectivement 55,4% et 50,1%). Enfin, un élève sur six (17,1%) est enfant unique, environ quatre enfants sur dix (43,1%) ont un frère ou une sœur et une proportion similaire (39,8%) déclare qu'il y a au moins 3 enfants dans la famille. Près de deux-tiers des élèves (63,4%) perçoivent que leur famille est (très) à l'aise financièrement et une minorité (7,7%) rapportent que leur famille est peu ou pas du tout financièrement à l'aise.

Tableau 4. Distribution pondérée des élèves en fonction de leur environnement familial, de la (des) langue(s) parlée(s) à la maison, du nombre d'enfants et du niveau d'aisance matérielle de la famille (en %).

	Prévalence	IC 95%
Environnement		
Banlieue	54,9%	(47,7%-61,8%)
Ville	21,6%	(17,9%-25,7%)
Campagne	23,6%	(18,2%-30,0%)
Distance école-maison		
< 1 km	8,4%	(6,8%-10,3%)
1 à <2 km	9,9%	(8,5%-11,6%)
2 à <3 km	8,9%	(7,3%-10,9%)
3 à <4 km	6,7%	(5,2%-8,7%)
4 à <5 km	8,4%	(6,9%-10,1%)
5 à <10 km	29,0%	(26,1%-32,2%)
10 à <20 km	19,1%	(16,2%-22,4%)
≥20 km	9,6%	(7,0%-13,0%)
Langue(s) parlée(s) à la maison		
1 langue	74,7%	(69,4%-79,3%)
2 langues	18,8%	(15,3%-22,8%)
3 langues ou plus	6,6%	(5,0%-8,7%)
Quelle(s) langue(s)		
Néerlandais	55,4%	(50,0%-60,7%)
Français	50,1%	(44,1%-56,2%)
Allemand	1,7%	(1,2%-2,3%)
Arabe	6,3%	(3,7%-10,6%)
Turc	2,7%	(1,8%-3,9%)
Italien	1,4%	(0,8%-2,4%)
Bulgare	0,2%	(0,1%-0,8%)
Roumain	0,7%	(0,3%-1,5%)
Anglais	6,4%	(5,0%-8,3%)
Autre	9,7%	(7,6%-12,2%)
Nombre d'enfants		
1 enfant	17,1%	(15,2%-19,3%)
2 enfants	43,1%	(39,7%-46,5%)
3 enfants	24,7%	(22,1%-27,6%)
≥4 enfants	15,1%	(12,5%-18,0%)
Aisance matérielle		
(Très) à l'aise	63,4%	(59,7%-66,9%)
Moyennement à l'aise	29,0%	(26,0%-32,1%)
Peu/pas du tout à l'aise	7,7%	(5,7%-10,2%)

4.2 Aménagement du quartier et sécurité dans le trafic

En ce qui concerne les infrastructures pour piétons, environ un élève sur deux (55,0%) déclare qu'il y a des trottoirs sur la plupart des rues de son quartier (Tableau 5). Pour ce qui est des déplacements à vélo, un élève sur cinq (20,7%) rapporte qu'il y a des pistes cyclables dans la plupart des rues de son quartier et environ un élève sur sept (14,6%) déclare que les pistes cyclables sont séparées de la route ou du trafic. Enfin, un tiers des élèves (35,2%) rapporte qu'il y a dans son quartier des abris pour les vélos (aux supermarchés, aux écoles ou aux arrêts de bus, ...).

Tableau 5. Distribution pondérée des élèves qui sont (tout à fait) d'accord avec les propositions relatives à l'infrastructure disponible dans le quartier pour circuler à pied ou à vélo (en %)

Aménagements pour les piétons et les cyclistes	(Tout à fait) d'accord	IC 95%
Trottoirs sur la plupart des rues.	55,1%	(50,7%-59,3%)
Pistes cyclables dans la plupart des rues.	20,7%	(17,9%-23,8%)
Pistes cyclables séparées de la route/du trafic.	14,5%	(12,8%-16,4%)
Il y a des abris pour vélos.	35,2%	(31,8%-38,8%)

Près de la moitié des élèves (44,1%) rapporte qu'il y a dans son quartier des équipements « pour aider les piétons à traverser les rues fréquentées » (passages pour piétons, feux de circulation, ...) (Figure 7). Un élève sur trois (33,8%) estime que les rues dans son quartier sont bien éclairées. Toutefois, un élève sur cinq (19,2%) rapporte que faire du vélo est dangereux à cause du trafic et environ un élève sur sept (15,5%) que c'est dangereux à cause de l'état des routes. Environ un élève sur dix (11,4%) déclare que les voitures circulent lentement dans le quartier. Une proportion similaire d'élèves estime que marcher dans le quartier est dangereux, soit du fait du mauvais état de la route (11,3%) ou du trafic (9,9%).

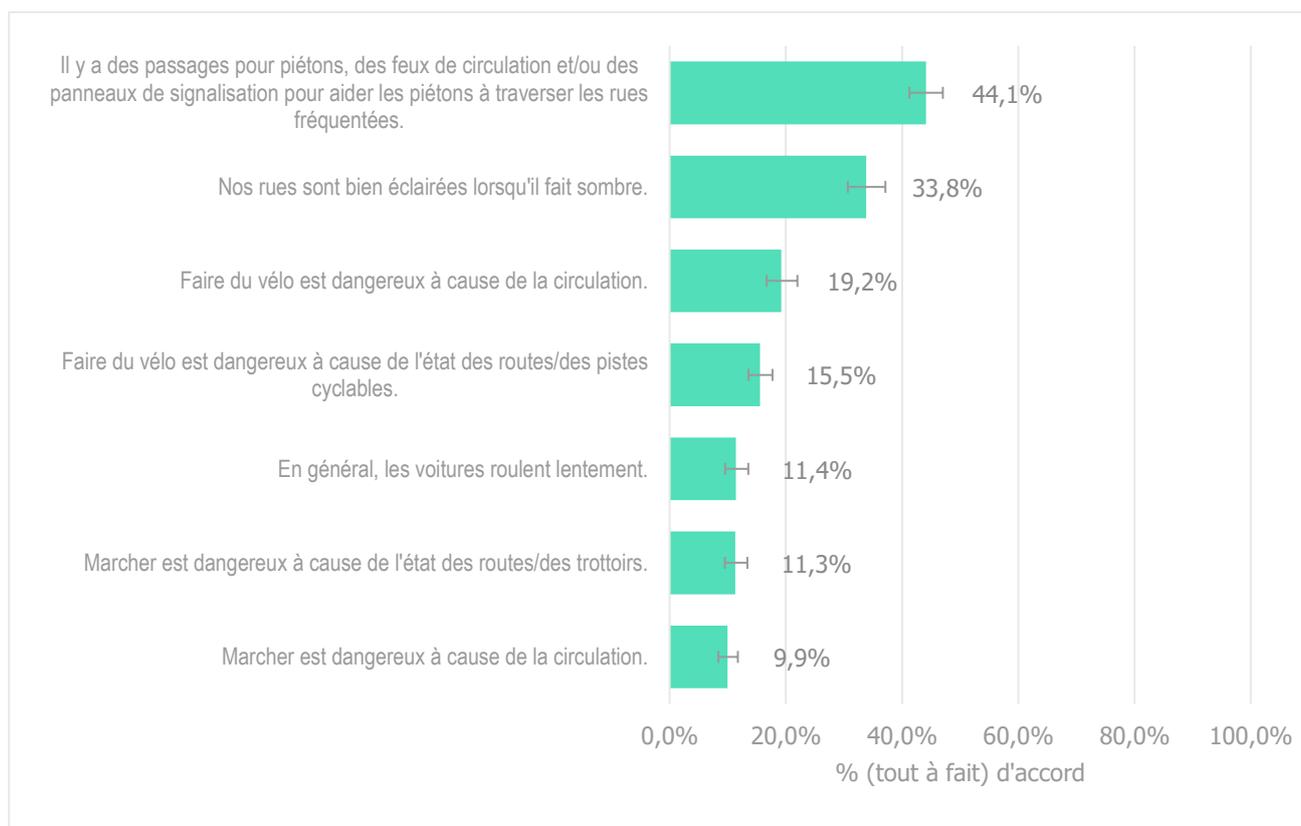


Figure 7. Distribution pondérée des élèves qui sont (tout à fait) d'accord avec les propositions relatives à l'infrastructure disponible et à la sécurité pour circuler à pied ou à vélo dans le quartier (en %).

4.3 Mobilité

Sans grande surprise, la quasi-totalité des jeunes interrogés se sont déplacés au moins une fois au cours de l'année à pied, en voiture (en tant que passager·ère) ou avec les transports en commun (Figure 8). Se déplacer à vélo est plus fréquemment rapporté avec un vélo non-électrique (75,2%) qu'un vélo électrique (36,0%). Un jeune sur cinq a déjà utilisé une trottinette électrique et une proportion similaire a déjà conduit une voiture. Les deux-roues motorisés sont les modes de déplacements les moins fréquemment cités.

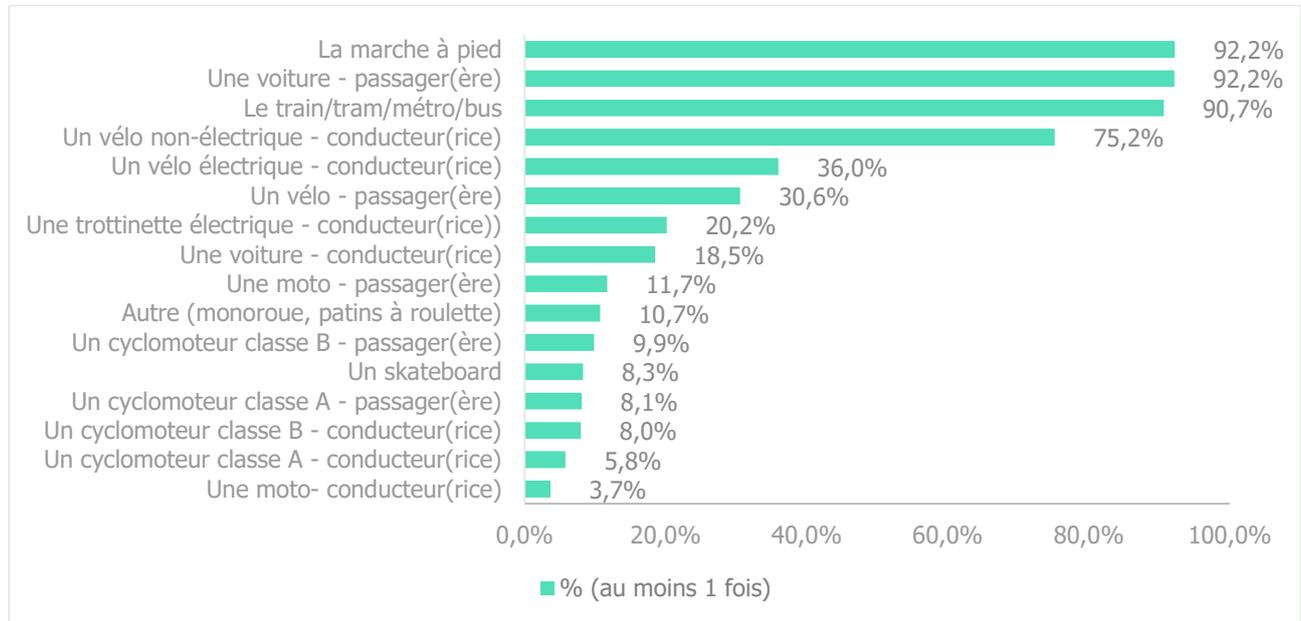


Figure 8. Distribution pondérée des modes de transport utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois (en %).

Lorsqu'il s'agit des moyens de transport utilisés de manière régulière (au moins quelques fois par semaine au cours des 12 derniers mois), le classement de ceux-ci ne varie guère. Les déplacements à pied, en voiture (en tant que passager·ère) ou avec les transports en commun demeurent les trois modes les plus fréquemment cités (Figure 9) mais les trajets en voiture prennent le pas sur ceux à pied (75,6% vs 70,0%). Un élève sur deux déclare avoir utilisé les transports publics au moins quelques fois par semaine (52,4%) et près de quatre sur dix (38,9%) le vélo non-électrique (en tant que conducteur·rice).

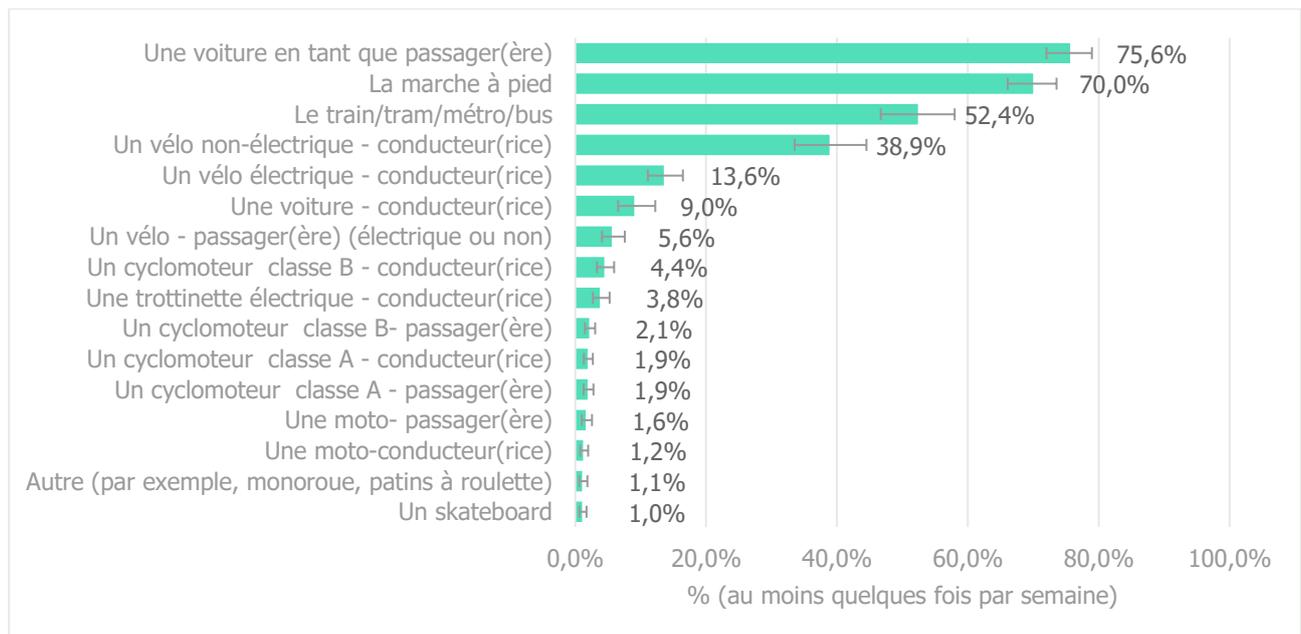


Figure 9. Distribution pondérée des modes de transport utilisés fréquemment, au cours des 12 derniers mois (en %).

L'étude montre également que pour se rendre à l'école, les élèves utilisent principalement les transports publics, que les conditions météorologiques soient favorables ou défavorables (Figure 10). Les deux principaux moyens de déplacement suivants sont le vélo non-électrique et la voiture (en tant que passager·ère. L'utilisation du vélo électrique est plus fréquemment rapportée par beau temps que par mauvais temps (25,1% vs 15,0%) et la tendance inverse s'observe pour la voiture (respectivement 16,2% et 29,6%). Viennent ensuite la marche à pied et le vélo électrique. L'utilisation de ces deux modes de déplacement est plus fréquente par beau temps que par mauvais temps (respectivement 13,0% vs 10,0% et 6,9% vs 3,3%). Conduire un cyclomoteur de classe B, une voiture ou une trottinette électrique sont cités de manière plus anecdotique pour se rendre à l'école. L'utilisation d'un cyclomoteur de classe A, d'une moto, d'un skateboard ou d'un autre moyen ne sont quasi jamais cités (résultats non présentés).

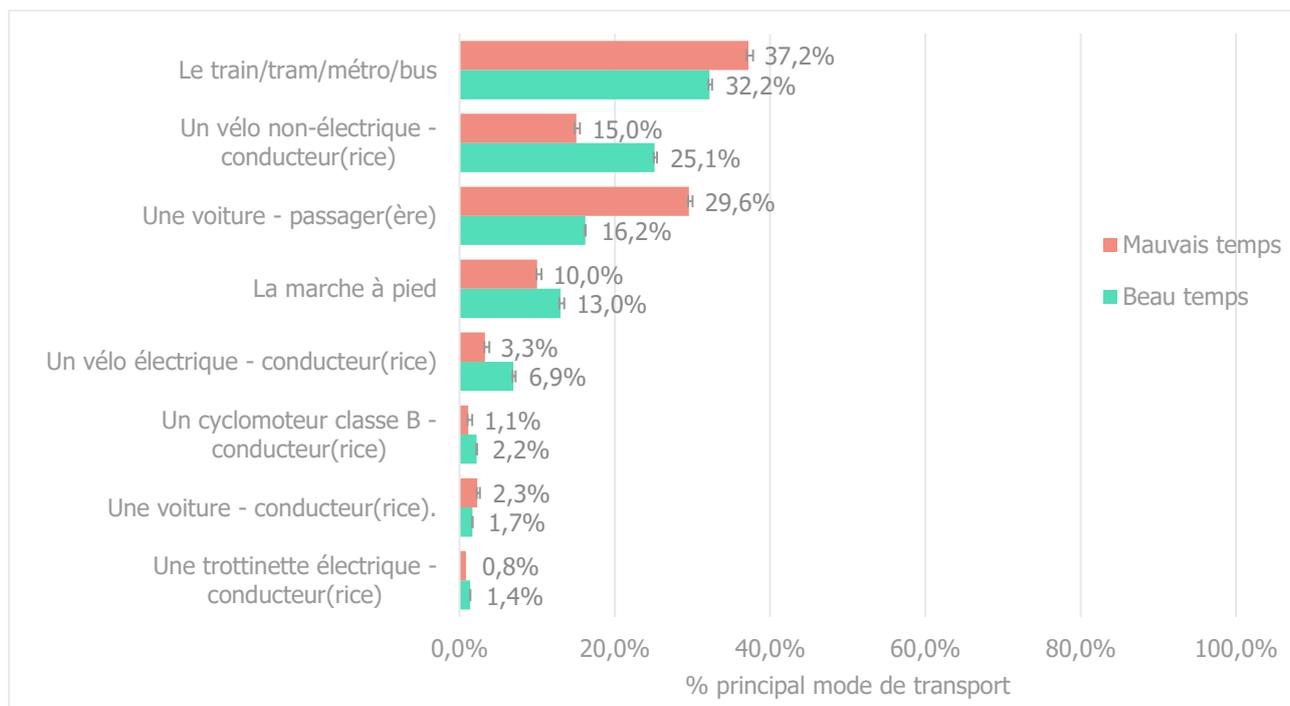


Figure 10. Distribution pondérée du principal mode de transport utilisé pour aller à l'école au cours de l'année scolaire, par beau temps et par mauvais temps (en %)

Un élève sur trois (32,2%) dans l'enseignement secondaire supérieur rapporte qu'il·elle se rend (presque) toujours seul·e à l'école (Tableau 6). Parmi ceux et celles qui s'y rendent parfois accompagné·e·s, deux élèves sur trois (66,8%) sont accompagné·e·s uniquement par au moins un·e jeune et un·e élève sur cinq (20,7%) uniquement par un·e adulte.

Tableau 6. Distribution pondérée des élèves selon qu'ils se rendent à l'école seuls ou non et parmi ces derniers, selon la personne qui les accompagne (en %)

Aller à l'école	Prévalence	IC 95%
Accompagné ou non ?		
(Presque) toujours seul(e)	32,2%	(28,7%-35,9%)
Pas toujours seul(e)	67,8%	(64,1%-71,3%)
Qui accompagne le jeune ?		
Le plus souvent, avec au moins un adulte.	20,7%	(16,9%-25,1%)
Le plus souvent, avec au moins un jeune (<18ans).	66,8%	(61,4%-71,8%)
Le plus souvent, avec au moins un adulte et d'au moins un autre jeune (<18 ans)	12,5%	(10,0%-15,5%)

4.3.1 Genre

Concernant l'utilisation fréquente des moyens de transport en fonction du genre, la Figure 11 présente uniquement ceux où une différence statistiquement significative a été observée entre les garçons et les filles. Les analyses révèlent que les déplacements en voiture, en tant que passagère, sont plus fréquemment rapportés par les filles (81,1% vs 70,0%, $p < 0,001$). Aucune différence statistiquement significative n'est observée en ce qui concerne les déplacements à pied ou l'utilisation des transports publics (résultats non présentés). En revanche, rouler à vélo non-électrique est plus fréquemment rapporté par les garçons par rapport aux filles (49,6% vs 30,7%). Cette surreprésentation des garçons s'observe également pour la conduite de plusieurs modes de transport moins fréquemment utilisés tels que le cyclomoteur de classe A (2,5% vs 0,8%) ou de classe B (7,0% vs 2,2%), la trottinette électrique (4,9% vs 2,9%), la moto (1,9% vs 0,4%) et le skateboard (1,8% vs 0,4%) (Figure 11).

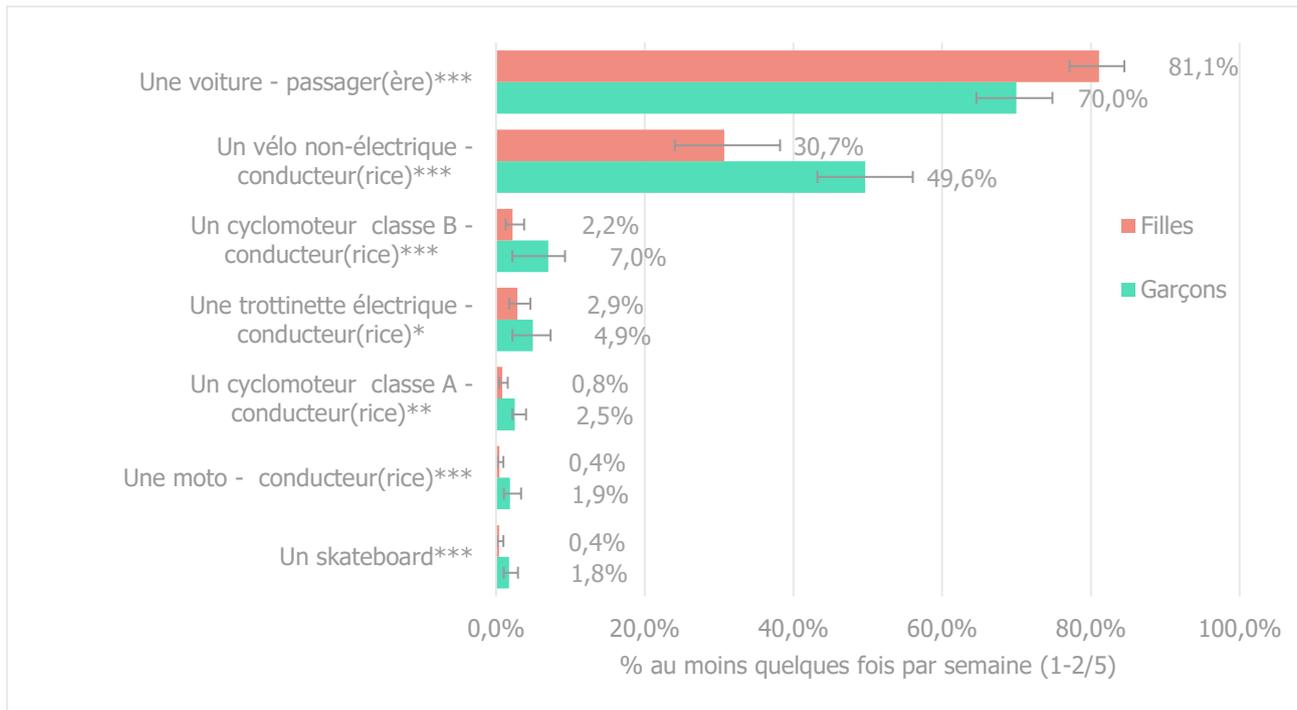


Figure 11. Distribution pondérée des modes de transport utilisés fréquemment au cours des 12 derniers mois, parmi les garçons et les filles (en % - uniquement les différences statistiquement significatives).
Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$

Les analyses du principal moyen de transport utilisé pour aller à l'école sont limitées aux modes de déplacement où les effectifs sont suffisants pour répondre aux conditions d'application du χ^2 de Pearson. Globalement, le principal mode de transport pour aller à l'école par beau temps varie de manière statistiquement significative ($p < 0,01$) en fonction du genre même si les différences n'ont pas la même ampleur pour tous les moyens de transport (Figure 12). Plus précisément, les filles rapportent plus fréquemment que les garçons aller à l'école en voiture (en tant que passagère, 20,9% vs 11,3%), en conduisant un vélo électrique (8,4% vs 5,2%) ou en marchant (14,1% vs 12,3%). A contrario, les garçons vont plus souvent à l'école avec un vélo non-électrique par rapport aux filles (30,7% vs 21,4%). Cette tendance s'observe également, parmi les modes moins fréquemment cités comme à trottinette électrique (2,2% vs 0,8%), en conduisant un cyclomoteur de classe B (3,5% vs 1,3%) ou une voiture (2,3% vs 1,3%).

Le choix du mode de transport pour aller à l'école par mauvais temps varie également de manière statistiquement significative en fonction du genre ($p < 0,001$). Se déplacer en voiture (en tant que passagère) reste plus fréquemment rapporté par les filles que les garçons (36,6% vs 22,0%) mais les différences de genre quant à la marche à pied et l'utilisation du vélo électrique disparaissent (résultats non présentés). L'utilisation du vélo non-électrique reste plus fréquemment rapportée par les garçons par rapport aux filles (19,5% vs 11,8%).

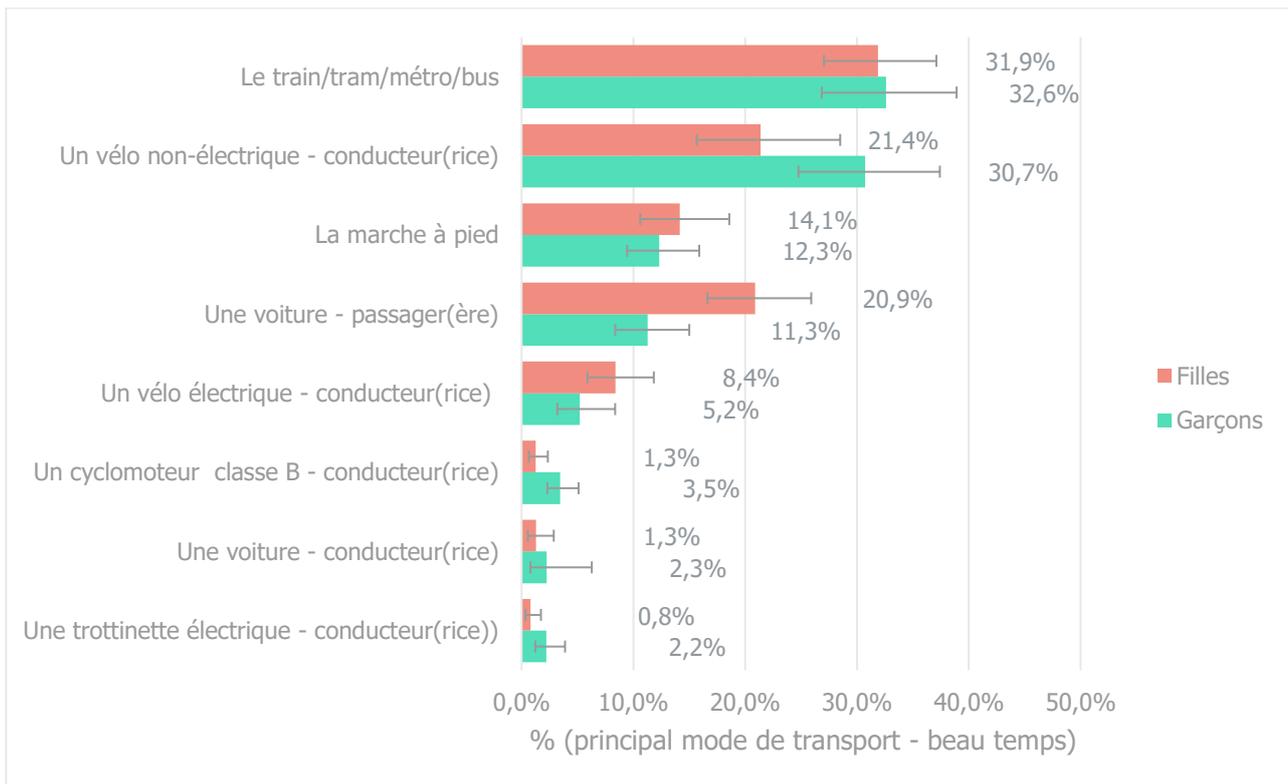


Figure 12. Distribution pondérée du principal mode de transport utilisé pour aller à l'école par beau temps au cours de l'année scolaire, parmi les garçons et les filles (en %).

Enfin, la proportion d'élèves qui se rendent à l'école (presque) toujours seuls ne varie pas entre les filles et les garçons (32,5% vs 31,7% ; $p=0,795$). Toutefois, des différences de genre statistiquement significatives ($p<0,01$) sont observées en ce qui concerne la personne qui parfois accompagne les élèves (Figure 13). Parmi les élèves qui ne vont pas (presque) toujours seuls à l'école, les filles sont proportionnellement deux fois plus nombreuses à être accompagnées d'au moins un adulte, que ce soit uniquement d'au moins un adulte (24,6% vs 16,6%) ou d'au moins un adulte et un jeune (14,1% vs 10,5%).

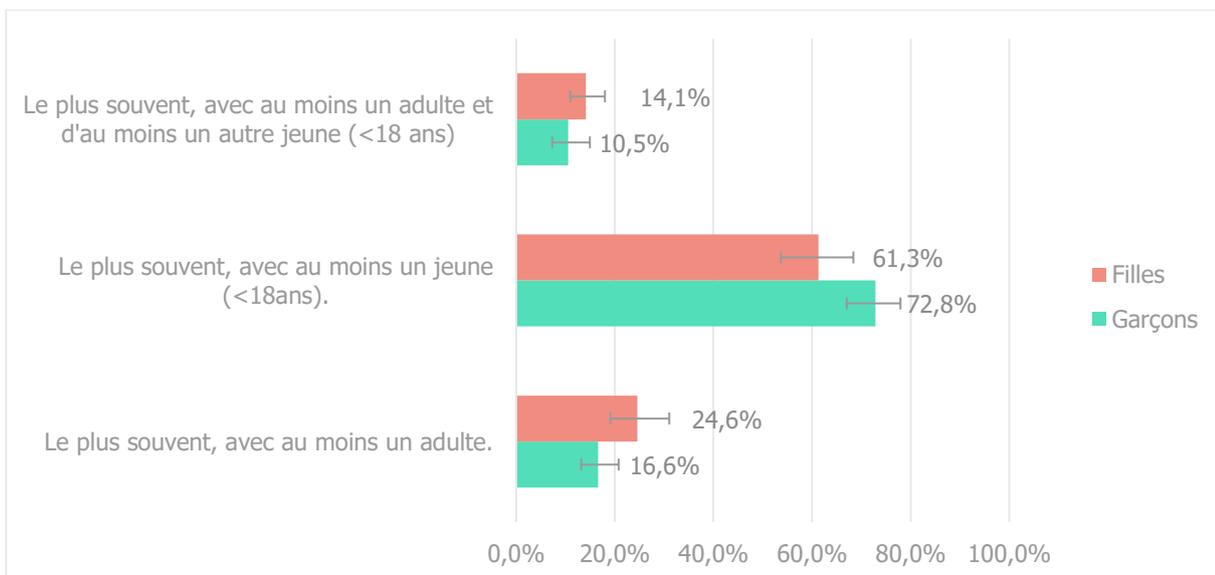


Figure 13. Distribution pondérée des élèves selon la personne qui les accompagne, parmi ceux et celles qui ne se rendent pas (presque) toujours seuls à l'école, en fonction du genre (en %).

4.3.2 Âge

Parmi les quatre modes de déplacement les plus fréquemment utilisés (passager·ère dans une voiture, marche à pied, transports publics et conduite d'un vélo non-électrique), seul le fait d'être passager·ère dans une voiture ne varie pas de manière statistiquement significative en fonction de l'âge (résultats non présentés). Cependant, la marche à pied et l'utilisation des transports publics sont plus fréquemment utilisés par les élèves âgés de 17 ans ou plus par rapport à ceux âgés de moins de 17 ans (respectivement 74,6% vs 65,6%) et 57,9% vs 47,3%). (Figure 14). A l'inverse, conduire fréquemment un vélo non-électrique est plus souvent rapporté par les plus jeunes élèves par rapport aux plus âgés (45,8% parmi les <17 ans et 31,4% parmi les 17 ans et +).

Bien évidemment, les jeunes de 17 ans ou plus sont proportionnellement plus nombreux à conduire fréquemment une voiture par rapport aux élèves plus jeunes (16,9% vs 1,7%, $p < 0,001$) mais cette différence doit être mise en lien avec l'âge minimum requis pour la conduite d'une voiture. Enfin, bien que moins fréquemment utilisés, la trottinette électrique, être passager·ère sur un cyclomoteur de classe B et le skateboard sont plus fréquemment utilisés par les élèves âgés de 17 ans ou plus par rapport à ceux âgés de moins de 17 ans (Figure 14).

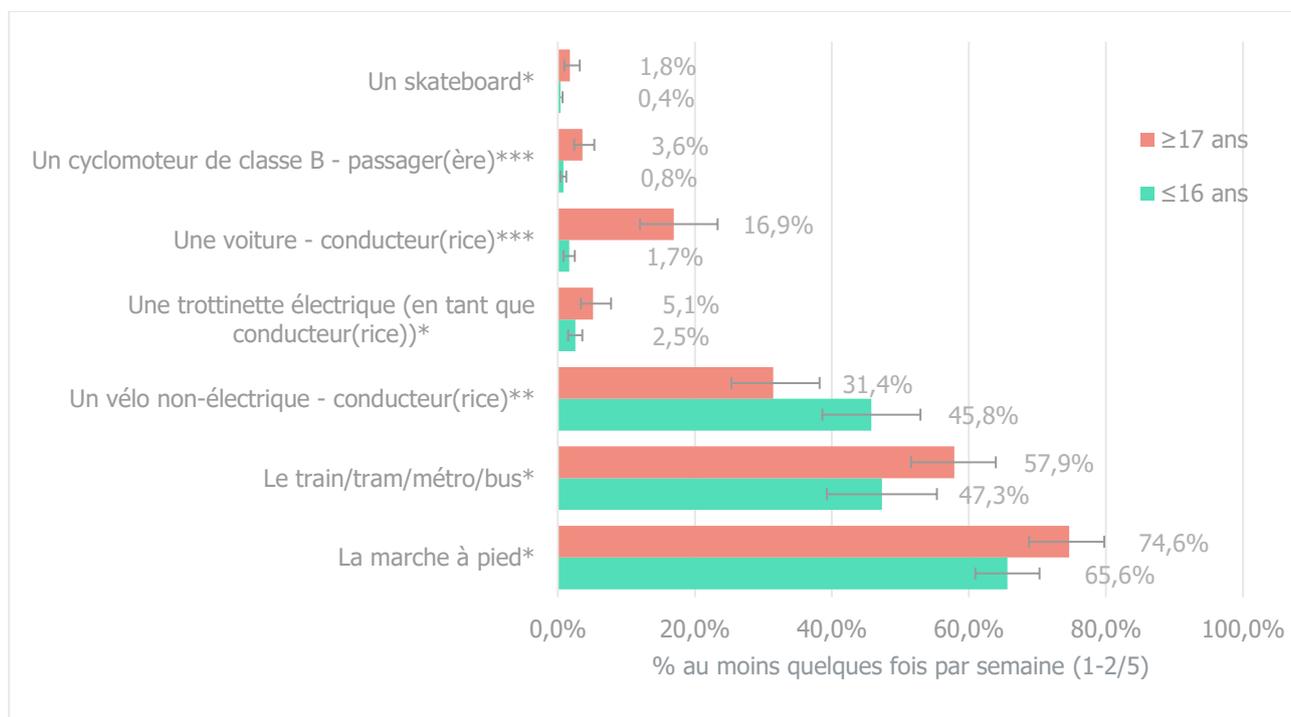


Figure 14. Distribution pondérée des modes de transport utilisés au moins quelques fois par semaine, au cours des 12 derniers mois, parmi les élèves âgés de 16 ans ou moins et ceux de 17 ans ou plus (en % - uniquement les différences statistiquement significatives).

Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$

Le principal mode de déplacement pour se rendre à l'école par beau temps varie également de manière statistiquement significative entre les élèves âgés de moins de 17 ans et ceux âgés de 17 ans ou plus ($p < 0,001$). Les plus jeunes rapportent plus fréquemment se rendre à l'école à vélo non-électrique par rapport aux plus âgés (31,5% parmi les ≤ 16 ans vs 18,6% parmi les ≥ 17 ans) (Figure 15). Aucune différence n'est observée au niveau des déplacements comme passager·ère dans une voiture. Les élèves âgés de 17 ans ou plus déclarent plus souvent se rendre à l'école à pied quand il fait beau par rapport aux élèves plus jeunes (17,2% vs 9,7%) ou en transport en commun mais la différence est de moindre importance (34,7% vs 30,7%) (Figure 15).

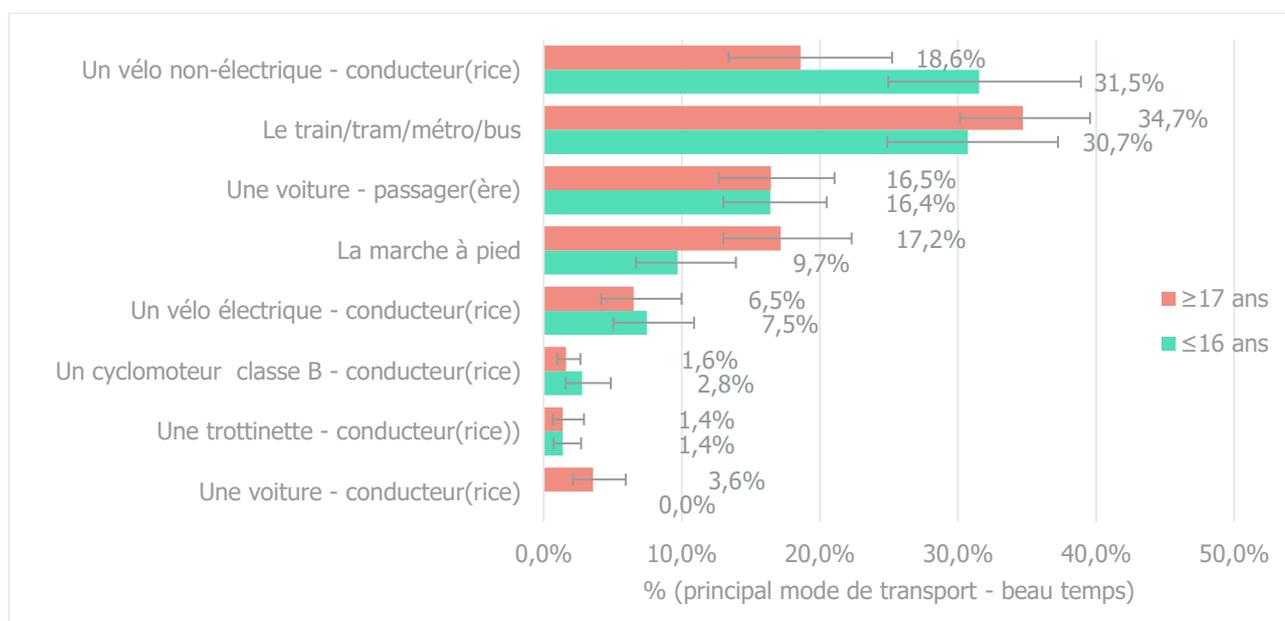


Figure 15. Distribution pondérée du principal mode de transport utilisé pour aller à l'école par beau temps au cours de l'année scolaire, parmi les élèves âgés de 16 ans ou moins et ceux de 17 ans ou plus (en %).

Le choix du mode de transport pour aller à l'école par mauvais temps varie également de manière statistiquement significative en fonction de l'âge ($p < 0,001$). L'utilisation fréquente du vélo non-électrique demeure plus souvent citée par les élèves de 16 ans ou moins par rapport aux plus âgés (18,5% vs 11,4%). Les proportions d'élèves se rendant à l'école comme passager·ère dans une voiture sont similaires dans les deux groupes (résultats non présentés). Se rendre fréquemment à l'école à pied reste plus souvent rapporté par les plus âgés (13,1% parmi ceux âgés de 17 ans ou plus vs 7,4% parmi ceux de 16 ans ou moins). En revanche, l'utilisation fréquente des transports publics pour se rendre à l'école ne varie pas en fonction de l'âge par mauvais temps (résultats non présentés).

Enfin, se rendre à l'école (presque) toujours seul·e varie en fonction de l'âge et la différence est statistiquement significative ($p < 0,001$). La proportion d'élèves qui va à l'école (presque) toujours seul·e augmente avec l'âge (22,3% parmi les élèves âgés de 15 ans ou moins, 32,4% parmi ceux âgés de 16-17 ans et 44,2% parmi les plus âgés (18 ans ou plus).

De même, parmi les élèves qui ne vont pas « (presque) toujours » seuls à l'école, la(les) personne(s) qui les accompagne(nt) varie(nt) en fonction de l'âge ($p < 0,05$). La différence se marque surtout entre les élèves âgés de 18 ans ou plus par rapport aux élèves plus jeunes (Figure 16). En effet, les élèves majeurs rapportent plus fréquemment se rendre à l'école avec au moins un adulte que ce soit avec ou sans un autre jeune également. Cela s'explique vraisemblablement par l'âge de leurs camarades qui ont une probabilité plus grande d'être majeurs par rapport aux camarades des élèves plus jeunes.

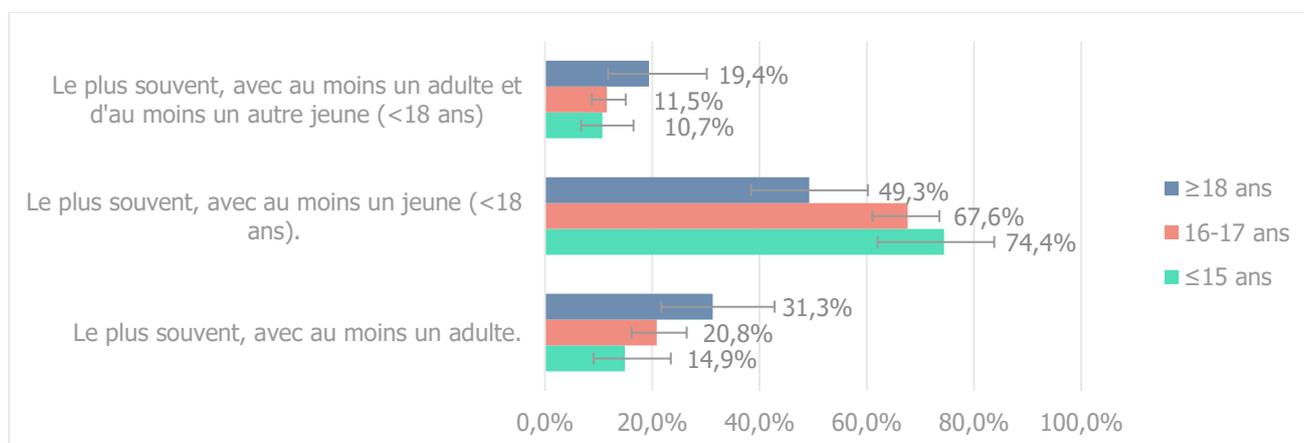


Figure 16. Distribution pondérée des élèves selon la personne qui les accompagne, parmi ceux et celles qui ne se rendent pas (presque) toujours seuls à l'école, en fonction de l'âge (en %).

4.4 Comportements en tant qu'usager de la route

4.4.1 Acceptabilité des comportements

Selon les élèves interrogés, les comportements les plus fréquemment jugés comme acceptables par leurs amis sont le fait de marcher dans la rue en utilisant un GSM (80,4%) et le fait de rouler à vélo sans casque (71,9%) (Figure 17). Près d'un élève sur deux (48,6%) rapportent que marcher dans la rue sous l'influence de l'alcool est jugé acceptable par ses amis. Notons également que près de quatre jeunes sur 10 pensent qu'il est acceptable pour leurs amis de se déplacer à trottinette avec un passager alors que ce comportement est interdit par la loi. Une part non négligeable d'adolescents (environ trois sur 10) pensent également que leurs amis trouveraient acceptable de ne pas utiliser de matériel fluorescent lorsqu'ils se déplacent dans l'obscurité, de faire du vélo avec un GSM dans la main, de faire du vélo avec un taux d'alcoolémie éventuellement supérieur à la limite légale et de ne pas respecter les feux rouges. Par ailleurs, les trois derniers comportements constituent également une infraction au code de la route.

Les quatre comportements les moins acceptables selon leurs amis sont tous liés à l'utilisation de la voiture, qu'il s'agisse du non-port de la ceinture de sécurité par le passager avant (8,4%), de la conduite avec un GSM en main (7,7%), de la conduite sans le port de la ceinture de sécurité (5,8%) ou de la conduite sous l'influence de l'alcool (5,2%) (Figure 17).

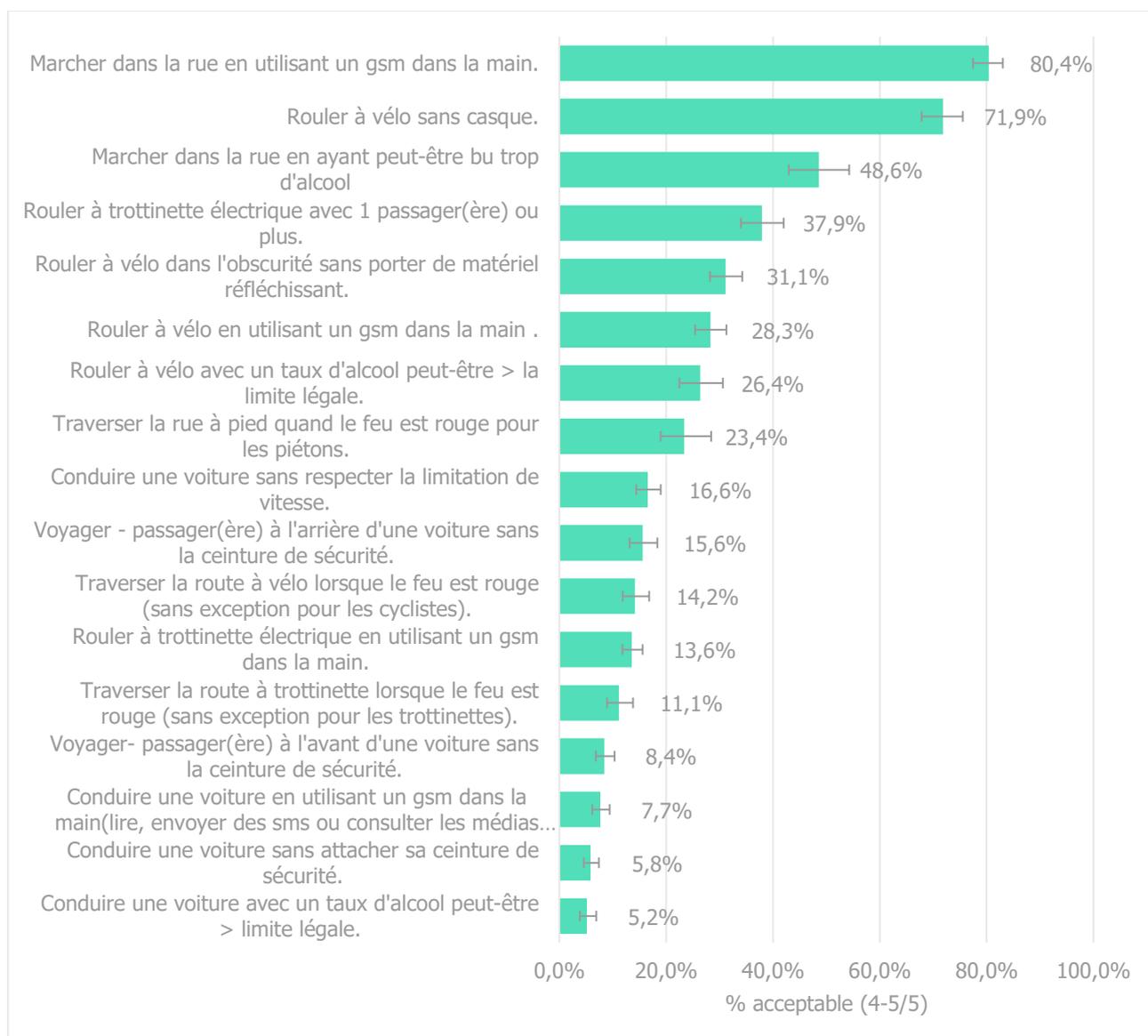


Figure 17. Distribution pondérée des élèves qui rapportent que leurs amis considèrent comme acceptables les comportements évoqués (en %).

4.4.1.1 Genre

Les analyses en fonction du genre montrent que la plupart des normes perçues chez les amis ne varient pas de manière statistiquement significative en fonction du genre de l'élève. C'est notamment le cas pour le port de la ceinture de sécurité en voiture (quelle que soit la place occupée dans le véhicule) et l'utilisation du GSM (quel que soit le type d'usager) (résultats non présentés).

Quelques différences sont toutefois relevées. Elles présentent toutes la même tendance, à savoir que les garçons rapportent plus fréquemment que les filles que leurs amis considèrent comme acceptable le fait de rouler à vélo sans casque (75,5% vs 68,4%), de rouler à vélo dans le noir sans équipement réfléchissant (36,5% vs 26,7%), de rouler à vélo en étant potentiellement sous l'influence de l'alcool (33,6% vs 19,4%) ou encore de traverser à vélo au feu rouge (16,9% vs 11,8%) (Figure 18). Faire des excès de vitesse en voiture ou conduire en ayant peut-être dépassé le seuil légal d'alcoolémie semblent également plus souvent acceptés par les amis chez les garçons par rapport aux filles (respectivement 20,8% vs 12,5% et 7,8% vs 2,7%).

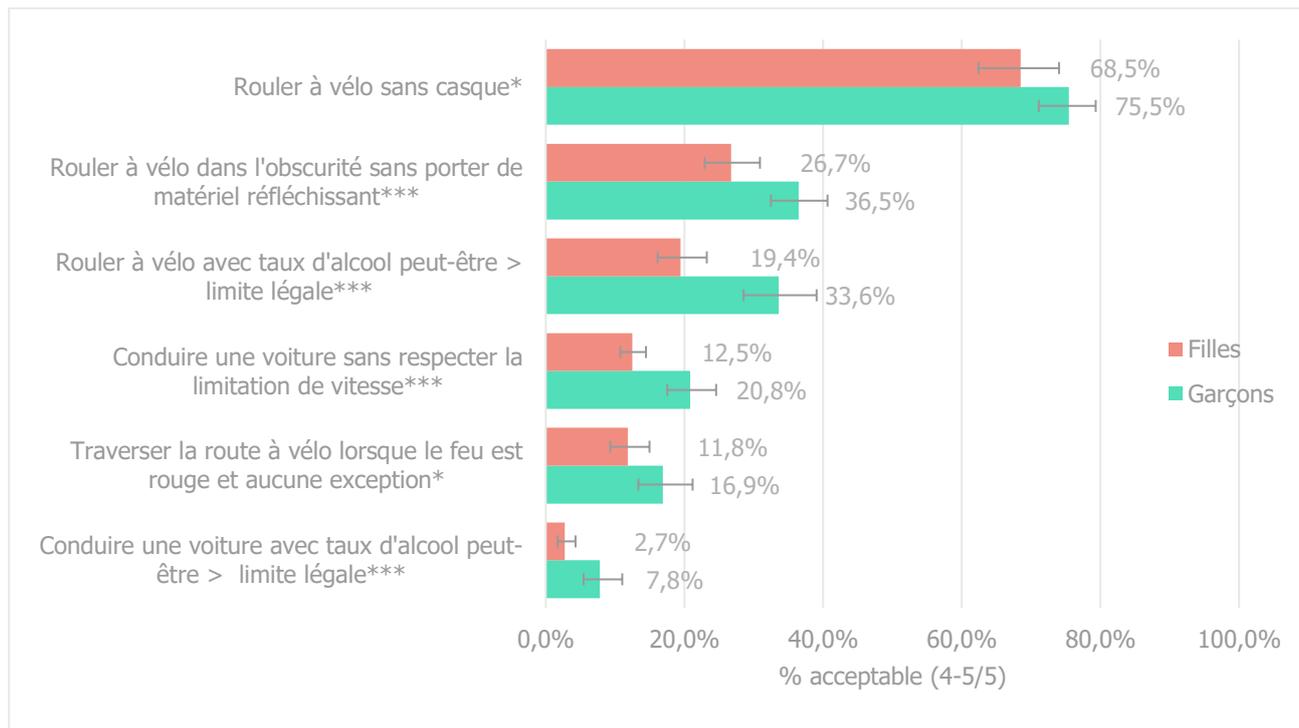


Figure 18. Distribution pondérée des élèves qui rapportent que leurs amis considèrent que les comportements évoqués sont acceptables, parmi les garçons et les filles (en % - uniquement les différences statistiquement significatives).

Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.4.1.2 Âge

Aucune des normes perçues chez les amis ne varient de manière statistiquement significative en fonction de l'âge (résultats non présentés), à l'exception du fait de rouler à vélo sans casque ($p < 0,001$). La proportion d'élèves qui rapportent que ce comportement est jugé « (tout à fait) acceptable » par les amis est moins élevée parmi les jeunes de 18 ans et plus (58,3%) par rapport à ceux âgés de 16-17 ans (75,8%) et ceux de 15 ans ou moins (72,3%). La proportion d'élèves dont les amis jugent « (tout à fait) acceptable » de traverser à trottinette lorsque le feu est rouge (et qu'aucun panneau n'indique une exception pour les trottinettes) augmente avec l'âge (7,5% parmi les ≤ 15 ans, 11,9% parmi les 16-17 ans et 13,1% parmi les ≥ 18 ans) mais la différence est à la limite de la signification statistique ($p = 0,060$).

4.4.2 Les comportements auto-rapportés

Pour chaque mode de déplacement qu'ils ont utilisé au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, les jeunes ont été interrogés sur la fréquence à laquelle ils avaient pu adopter certains comportements.

4.4.2.1 Piéton·ne

Les comportements à risque rapportés par les jeunes lorsqu'ils se déplacent à pied sont très répandus.

La marche à pied est un des modes de déplacement les plus utilisés. Parmi les élèves qui se déplacent à pied au moins plusieurs fois par mois (n=1.230), l'utilisation du GSM est largement répandue puisqu'environ neuf élèves sur dix rapportent marcher en lisant, en envoyant un message ou en consultant son téléphone (93,2%) ou en parlant au téléphone avec celui-ci en main (89,1%) (Figure 19).

Marcher en écoutant de la musique et traverser la route en dehors d'un passage pour piéton situé à proximité sont également fréquemment rapportés (respectivement par 85,5% et 85,8% des élèves). Environ deux élèves sur trois (65,5%) déclarent avoir traversé au moins une fois au cours des 30 derniers jours alors que le feu pour les piétons était rouge. Environ un jeune sur deux (54,7%) rapporte traverser sans faire attention au trafic lorsqu'il se déplace avec des amis. Cette proportion est plus élevée que lorsque le jeune se déplace seul (42,3%). Marcher sous l'influence de la drogue est le comportement le moins fréquemment rapporté (8,9%).

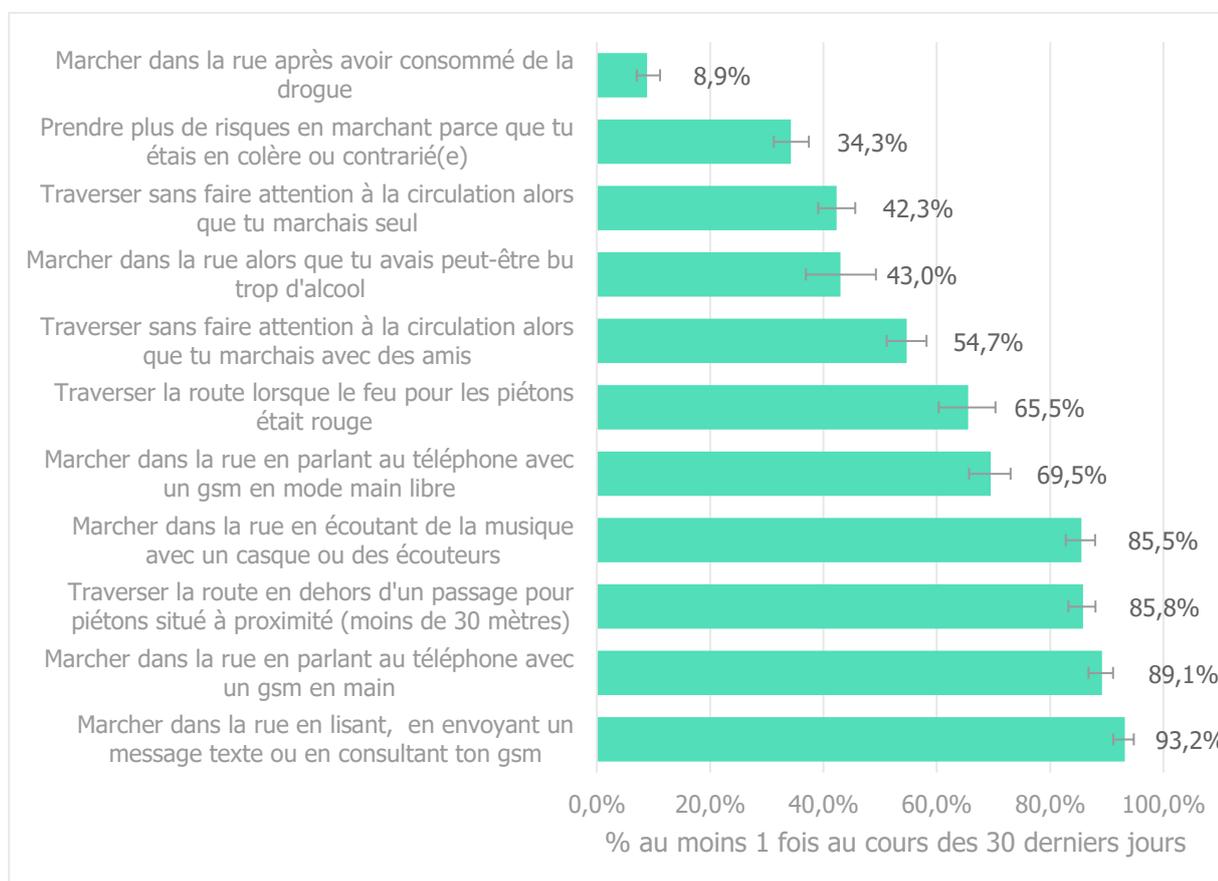


Figure 19. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui se sont déplacés à pied au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=1.230) (en %).

Les analyses en fonction du genre révèlent que sur les onze comportements proposés en tant que piéton, six d'entre eux ne varient pas de manière statistiquement significative entre les garçons et les filles (résultats non présentés). La Figure 20 présente les comportements où les différences de genre sont statistiquement significatives. Il ressort que les garçons rapportent plus fréquemment que les filles traverser en dehors d'un passage pour piéton situé à proximité (89,6% vs 82,8%) et qu'ils marchent dans la rue sous l'influence de la drogue (13,5% vs 5,1%) ou de l'alcool (51,4% vs 36,3%). Ils déclarent également plus fréquemment traverser au feu rouge mais la différence avec les filles est à la limite de la signification statistique (67,9% vs 62,6% ; $p=0,0804$).

A l'inverse, les filles sont proportionnellement plus nombreuses à déclarer traverser sans faire attention à la circulation lorsqu'elles sont avec des amis (58,0% vs 51,1%) et à marcher en parlant au téléphone en main (91,4% vs 86,5%).

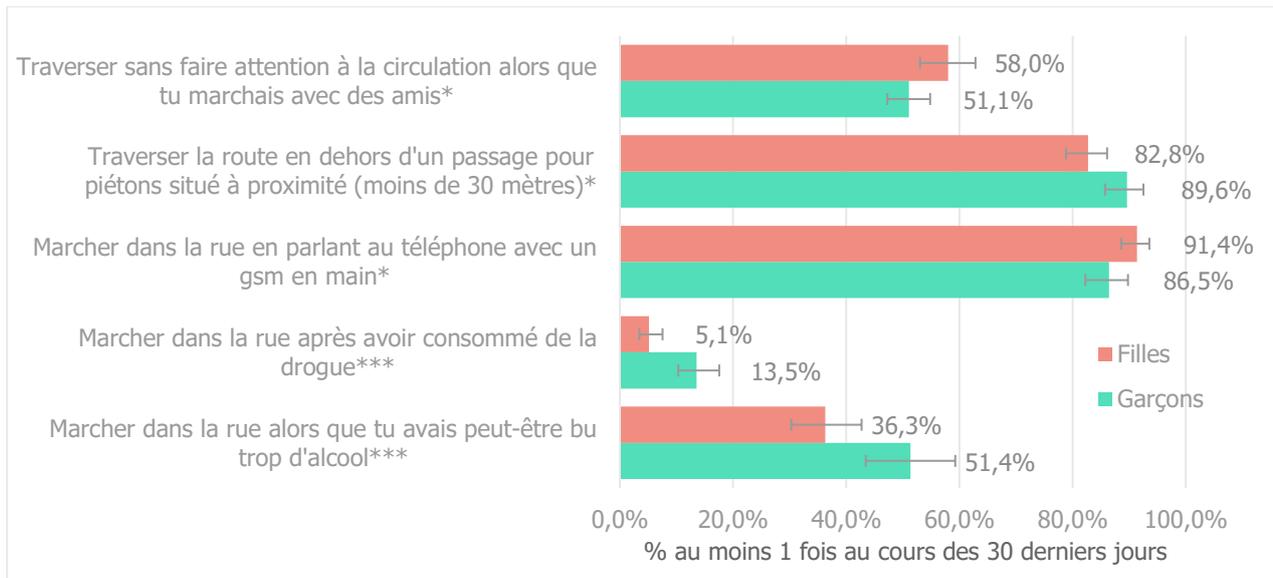


Figure 20. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui se sont déplacés à pied au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).
 Note : *=p<0,05, **=p<0,01, ***=p<0,001.

Bien que la plupart des comportements tendent à augmenter avec l'âge, seuls deux comportements varient de manière statistiquement significative entre les élèves de 16 ans ou moins et les élèves de 17 ans ou plus (Figure 21). Les élèves âgés de 17 ans ou plus sont proportionnellement plus nombreux à déclarer prendre plus de risque en marchant lorsqu'ils sont en colère ou contrarié(e)s (37,3% vs 31,4%) et s'être déplacé à pied en étant peut-être sous l'influence de l'alcool (49,8% vs 36,3%). Marcher dans la rue en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs est également plus fréquemment rapportés par les élèves plus âgés mais la différence est à la limite de la signification statistique (87,8% vs 83,3%, p=0,054).

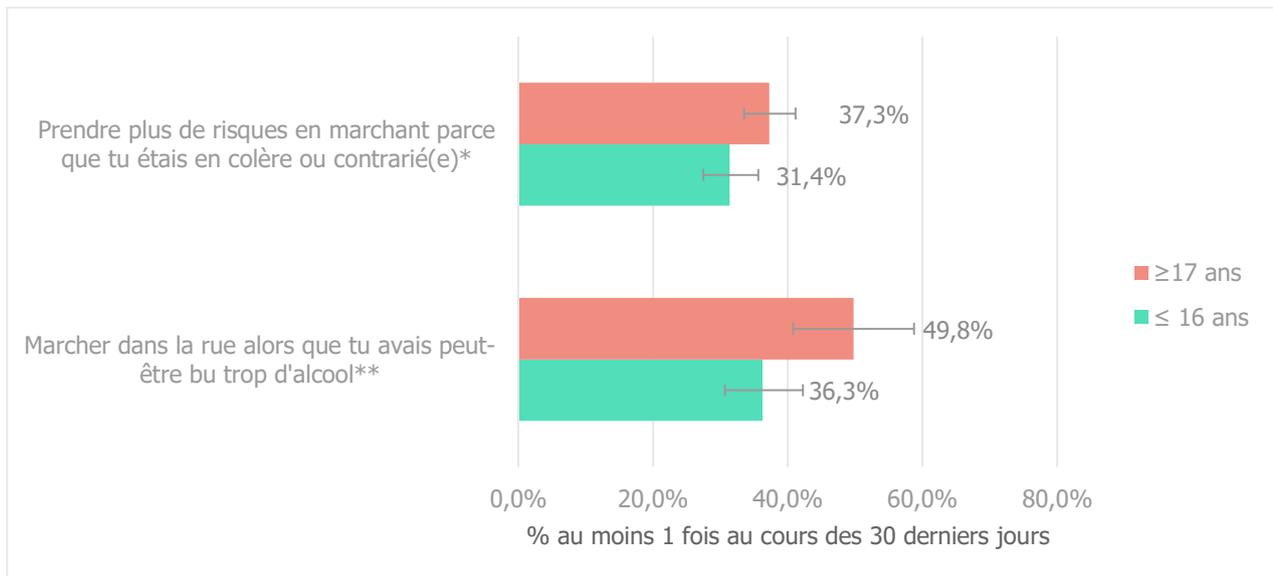


Figure 21. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui se sont déplacés à pied au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction de l'âge (en % - uniquement si différence statistiquement significative).
 Note : *=p<0,05, **=p<0,01, ***=p<0,001.

4.4.2.2 Passager·ère en voiture

Parmi les élèves qui ont rapporté s'être déplacés au moins quelques fois par mois en tant que passager(ère) en voiture (n=1280), le comportement le plus fréquemment rapporté est le fait d'avoir voyagé en tant que passager·ère au moins une fois au cours des 30 derniers jours avec un·e conducteur·rice qui ne respectait pas la limitation de vitesse (79,2%), vient ensuite le fait d'avoir voyagé avec une personne qui conduisait en utilisant un GSM dans ses mains (62,7%) (Figure 22).

Près de quatre jeunes sur dix (38,2%) rapportent avoir voyagé au moins une fois au cours des 30 derniers jours sans attacher leur ceinture de sécurité à l'arrière. Cette proportion est deux fois moins élevée lorsqu'ils voyagent à l'avant (17,3%). Enfin un jeune sur quatre (24,5%) rapporte avoir voyagé avec un·e conducteur·rice potentiellement sous l'influence de l'alcool.

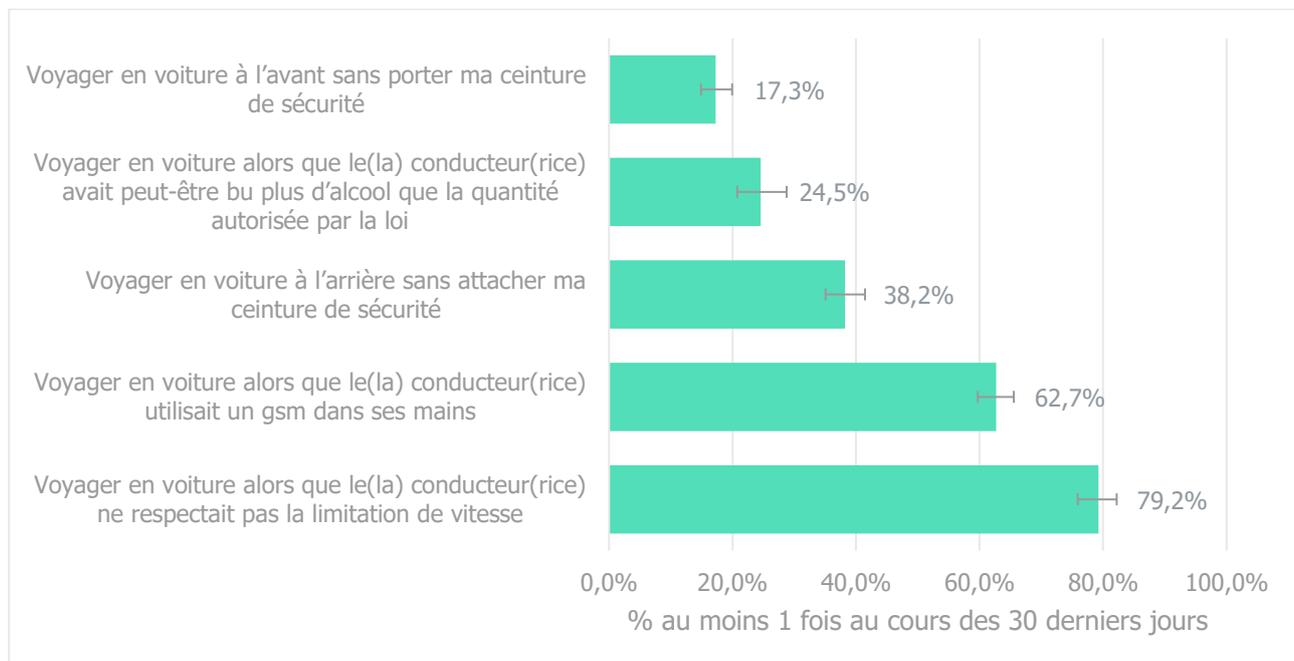


Figure 22. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont été passager·ère·s en voiture au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=1.280) (en %).

Les analyses ont par ailleurs révélé que le port de la ceinture chez les jeunes en tant que passager·ère dans une voiture ne varie ni en fonction du genre, ni en fonction de l'âge (résultats non présentés).

4.4.2.3 Conducteur d'un vélo électrique ou non

Contrairement aux autres variables analysées, un taux élevé de réponse manquante (23,0%) a été observé pour les questions relatives aux comportements auto-rapportés par les adolescents se déplaçant fréquemment à vélo ce qui questionne la validité des données recueillies. Les analyses ont été limitées aux élèves âgés de moins de 17 ans où le taux de réponse manquante est moins élevé (13,0%).

Parmi les élèves âgés de moins de 17 ans qui se déplacent fréquemment à vélo, les comportements les plus souvent déclarés sont le non-port du casque (90,5%), l'absence d'équipement réfléchissant lorsqu'ils circulent dans le noir (77,3%) et le fait de rouler en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs (75,2%) (Figure 23). En outre, plus de la moitié des jeunes qui roulent régulièrement à vélo indiquent également qu'il leur arrive de rouler en utilisant leur GSM (64,6%) ou de parler au téléphone en le tenant en main (53,6%). Le fait de rouler dans la bande à côté de la piste cyclable est également rapporté par un nombre considérable de jeunes cyclistes (57,4%).

Rouler de manière plus risquée sous le coup de la colère ou d'une contrariété et rouler sous l'influence de l'alcool ou de la drogue sont les comportements les moins fréquemment rapportés.

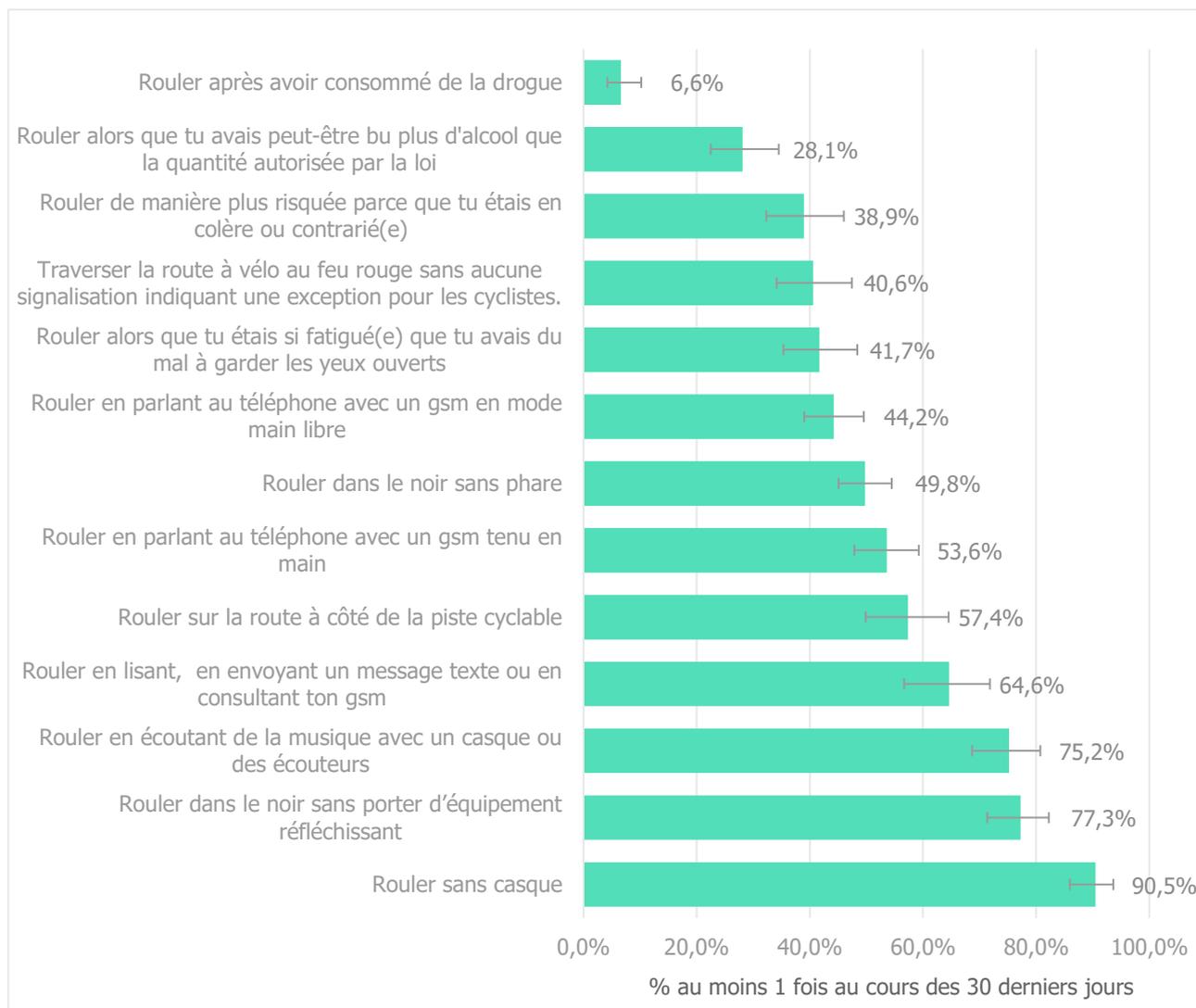


Figure 23. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves âgés de moins de 17 ans qui ont conduit un vélo (électrique ou non) au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=540) (en %).

Les analyses révèlent que les comportements adoptés à vélo par les élèves âgés de moins de 17 ans varient entre les garçons et les filles. Le non-port du casque à vélo est statistiquement significativement plus fréquemment rapporté par les filles par rapport aux garçons (94,1% vs 87,1%) (Figure 24). A contrario, les garçons sont proportionnellement plus nombreux à rapporter rouler sur la route à côté de la piste cyclable, rouler dans le noir sans phare ou traverser à vélo lorsque le feu est rouge (respectivement 66,5% vs 47,8% ; 55,4% vs 44,7% et 47,4% vs 33,7%).

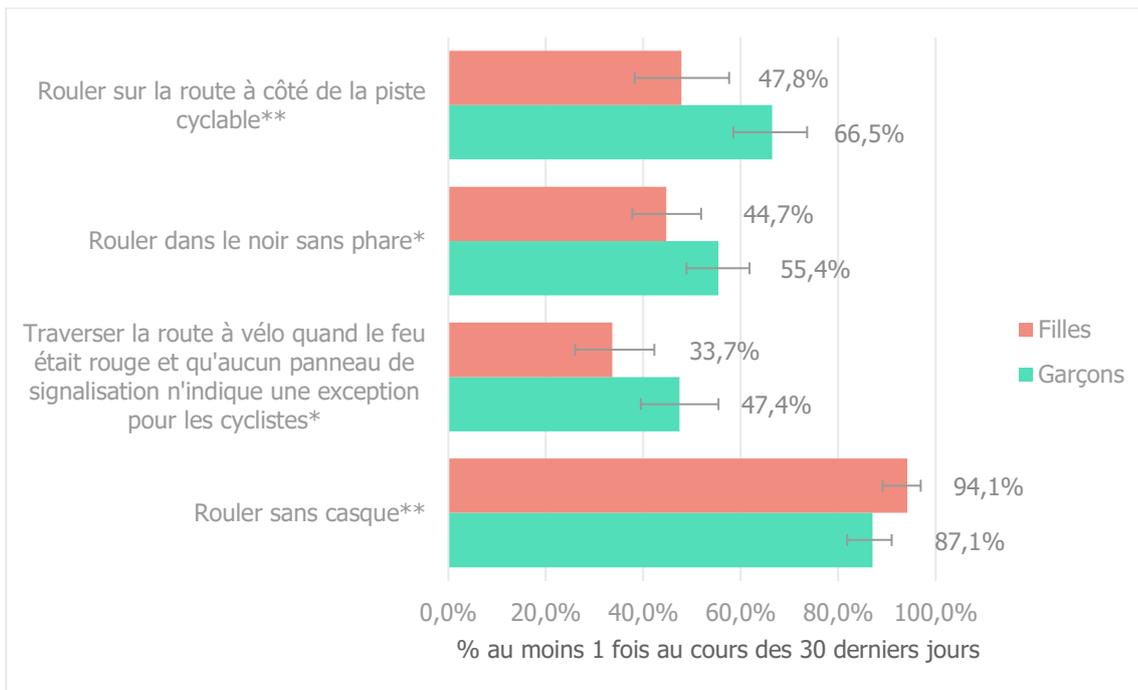


Figure 24. Distribution pondérée comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves âgés de moins de 17 ans qui ont conduit un vélo (électrique ou non) au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).

Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

La prévalence des comportements rapportés en tant que cycliste varie peu entre les élèves âgés de 15 ans ou moins et ceux âgés de 16 ans (résultats non présentés). Aucune différence statistiquement significative n'est observée. Toutefois, rouler sous l'influence de l'alcool ou de la drogue sont plus fréquemment rapportés par les élèves âgés de 16 ans par rapport à ceux âgés de 15 ans ou moins et les différences sont à la limite de la signification statistique (respectivement 33,3% vs 22,1% ; $p = 0,054$ et 8,9% vs 4,0% ; $p = 0,087$).

4.4.2.4 Usager à trottinette électrique

Dans cette étude, les élèves se déplaçant au moins quelquefois par mois à trottinette électrique sont peu nombreux ($n = 108$). Parmi ceux-ci, les trois comportements les plus fréquemment rapportés sont le fait de rouler sur le trottoir (80,2%), de rouler sans casque (77,9%) et de rouler avec au moins un·e passager·ère (71,8%) (Figure 25).

Rouler de façon plus risquée du fait d'un sentiment de colère ou d'une contrariété, rouler en étant tellement fatigué qu'on a du mal à garder les yeux ouverts et rouler sous l'influence de l'alcool sont parmi les comportements les moins fréquemment rapportés même s'ils sont déclarés par environ un élève sur quatre (respectivement 26,2%, 25,7% et 25,3%). Rouler sous l'influence de la drogue est le comportement le moins fréquemment rapporté (11,5%).

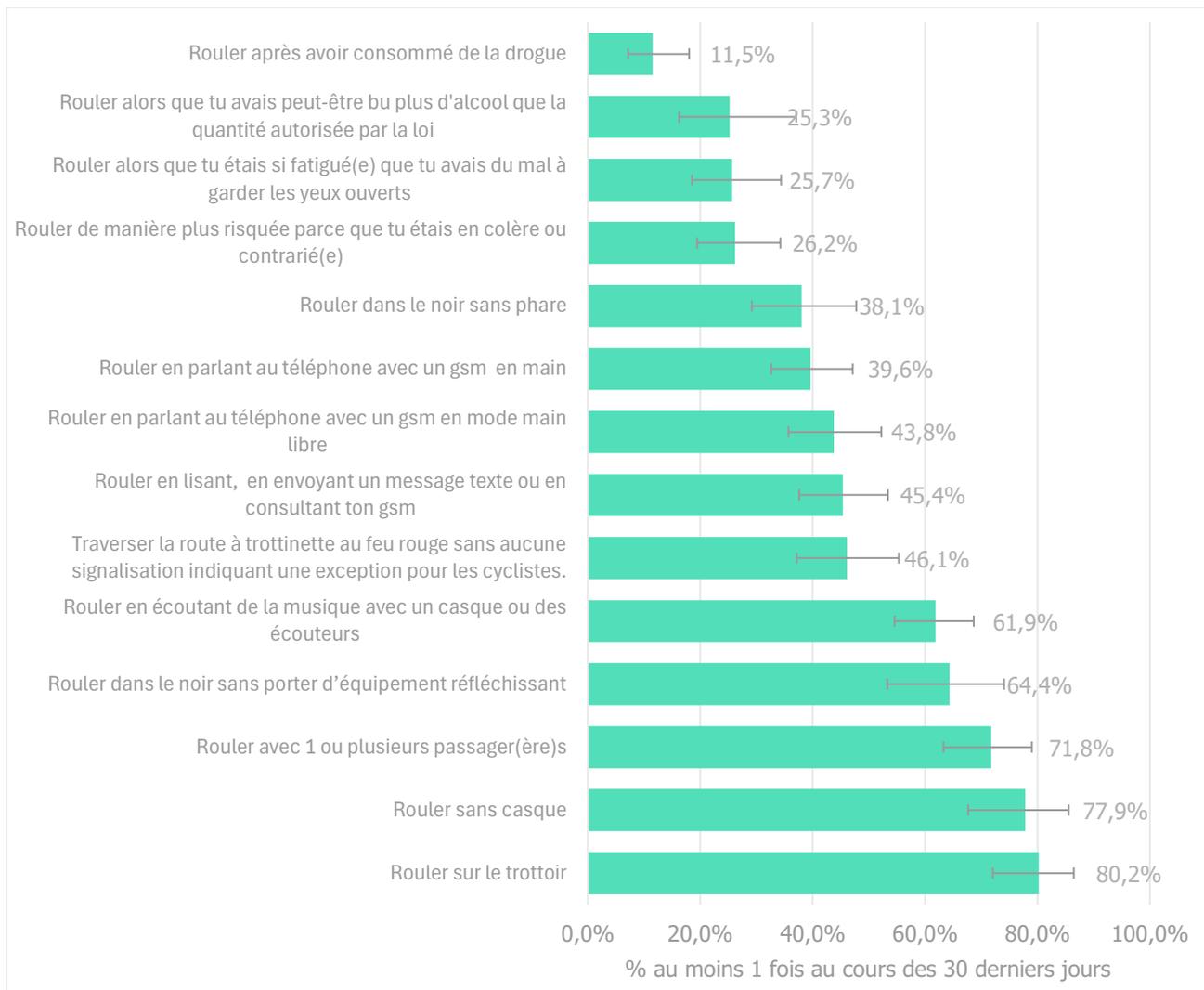


Figure 25. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont conduit une trottinette électrique au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=108) (en %).

Les analyses en fonction du genre révèlent que, dans la plupart des cas, les garçons rapportent plus fréquemment les comportements évoqués à trottinette par rapport aux filles. Toutefois, étant donné le faible nombre d'élèves qui utilisent la trottinette au moins quelques fois par mois, aucune différence statistiquement significative n'a été observée (résultats non présentés). Seul rouler à trottinette en écoutant de la musique est plus fréquemment déclaré parmi les filles (72,4% vs 54,64%) mais la différence est à la limite de la signification statistique ($p=0,066$).

Les prévalences des comportements auto-rapportés tendent à augmenter avec l'âge mais aucune différence statistiquement significative n'est observée. Trois comportements sont à la limite de la signification statistique. Ainsi, rouler à trottinette dans le noir sans phare et rouler de façon plus risquée sous le coup de la colère ou d'une contrariété sont plus fréquemment rapportés par les élèves âgés de 17 ans ou plus (respectivement 46,1% vs 28,1%, $p=0,054$ et 32,4% vs 18,9%, $p=0,074$). En revanche, rouler avec un téléphone en main est plus fréquemment déclaré par les élèves de 16 ans ou moins (46,9% vs 33,4%, $p=0,095$).

4.4.2.5 Conducteur·rice en voiture

Parmi les élèves qui ont conduit plusieurs fois par mois une voiture (au cours des 12 derniers mois, n=200), le comportement le plus fréquemment rapporté concerne le non-respect de la limitation de vitesse (54,1%), vient ensuite l'utilisation du GSM au volant avec la fonction main-libre (38,9%) et l'adoption d'une conduite plus risquée face à un sentiment de colère ou de contrariété (29,2%) (Figure 26).

La conduite en utilisant un GSM en mode main libre (38,9%) est plus fréquente que la conduite en utilisant un téléphone en main, que ce soit pour consulter son téléphone (16,2%) ou appeler (13,3%). Un jeune sur cinq (19,5%) déclare avoir pris le volant alors qu'il était fatigué et avait du mal à garder les yeux ouverts. La conduite sous l'influence de l'alcool et la conduite sans la ceinture de sécurité sont plus rarement déclarées (respectivement 8,9% et 7,9%). Le comportement le moins fréquemment rapporté est la conduite sous l'influence de la drogue (3,0%).

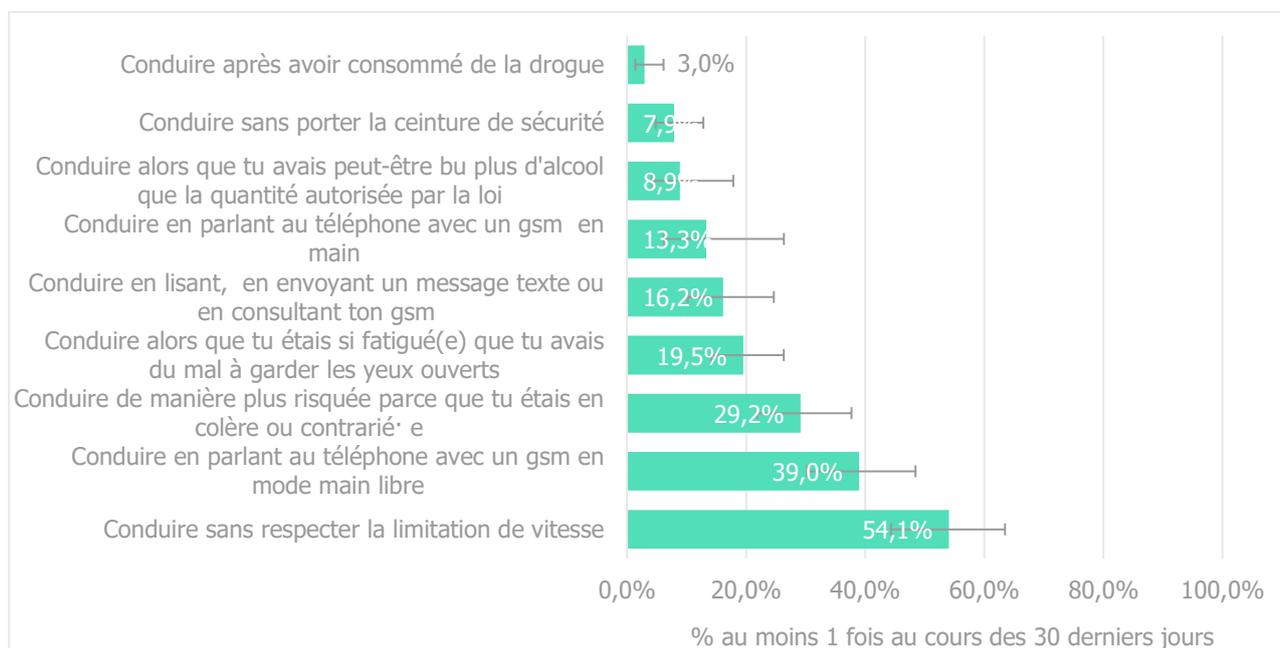


Figure 26. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont conduit une voiture au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois (n=200) (en %).

La plupart des comportements adoptés au cours des 30 derniers jours par les élèves lorsqu'ils conduisaient une voiture ne varient pas de manière statistiquement significative en fonction du genre (résultats non présentés). Seuls conduire en lisant, envoyant un message ou en consultant son GSM en main, conduire en étant potentiellement sous l'influence de l'alcool et conduire sans avoir attaché la ceinture de sécurité sont systématiquement plus fréquemment rapportés par les garçons par rapport aux filles (Figure 27).

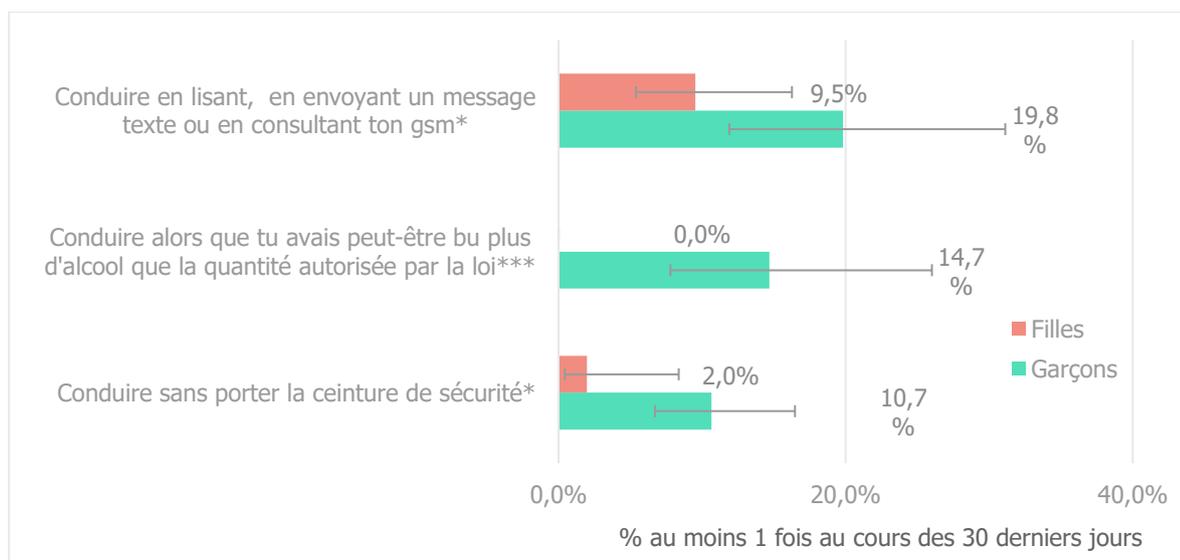


Figure 27. Distribution pondérée des comportements adoptés au moins une fois au cours des 30 derniers jours parmi les élèves qui ont conduit une voiture au moins quelques fois par mois au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).

Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

Le nombre de conducteur·rice·s de voiture dans l'échantillon est trop petit pour que des analyses en fonction de l'âge puissent être réalisées.

4.4.3 Perception du risque associé aux comportements

Interrogés sur le risque éventuel que certains comportements peuvent revêtir, il ressort de l'étude que la moitié des comportements évoqués sont perçus comme « (très) risqué » par au moins la moitié des élèves (Figure 28).

Les quatre comportements les plus fréquemment perçus comme « (très) risqué » sont tous liés aux déplacements en voiture. Trois comportements sont relatifs au conducteur et un comportement concerne les passager·ère·s avant : à savoir conduire une voiture sous l'influence de l'alcool (88,3%), la conduite d'une voiture sans attacher la ceinture de sécurité (79,8%), la conduite d'une voiture en utilisant un GSM en main (72,4%) et être passager avant sans attacher la ceinture de sécurité. Les excès de vitesse et le non-port de la ceinture de sécurité à l'arrière apparaissent plus loin dans le classement et sont rapportés par environ un jeune sur deux (respectivement 52,4% et 46,3%). Les comportements liés aux déplacements à trottinette électrique (utilisation du téléphone en main, non-respect du feu rouge) et à vélo (non-respect du feu rouge, conduite sous l'influence de l'alcool, absence d'équipement réfléchissant) viennent ensuite dans le classement.

A contrario, marcher dans la rue en utilisant son GSM en main est le comportement le moins fréquemment perçu comme « (très) risqué » (10,8%), suivi de rouler à vélo sans casque (19,7%) et de marcher dans la rue sous l'influence de l'alcool (26,6%).

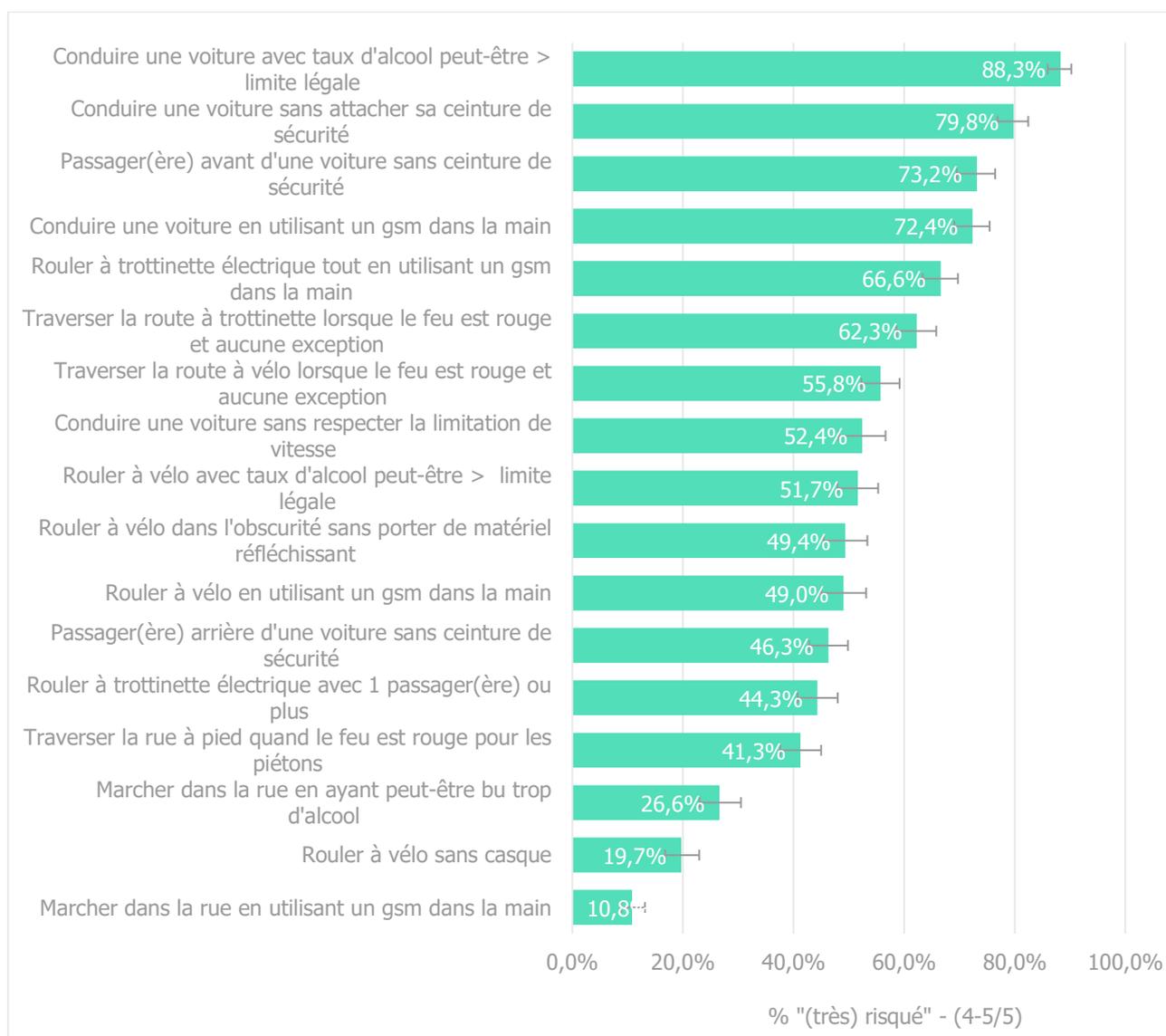


Figure 28. Distribution pondérée des élèves qui perçoivent les comportements comme étant (très) risqués (en %).

4.4.3.1 Genre

Les analyses en fonction du genre révèlent que la proportion d'élèves percevant le comportement cité comme « (très) risqué » est statistiquement significativement plus élevée parmi les filles pour presque tous les comportements évoqués dans l'étude (Figure 29). Seuls quatre comportements échappent à ces différences de genre, à savoir rouler à vélo sans casque, rouler à trottinette électrique avec 1 passager(ère) ou plus, marcher dans la rue en ayant peut-être bu trop d'alcool, marcher dans la rue en utilisant un GSM dans la main pour appeler, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités (résultats non présentés).

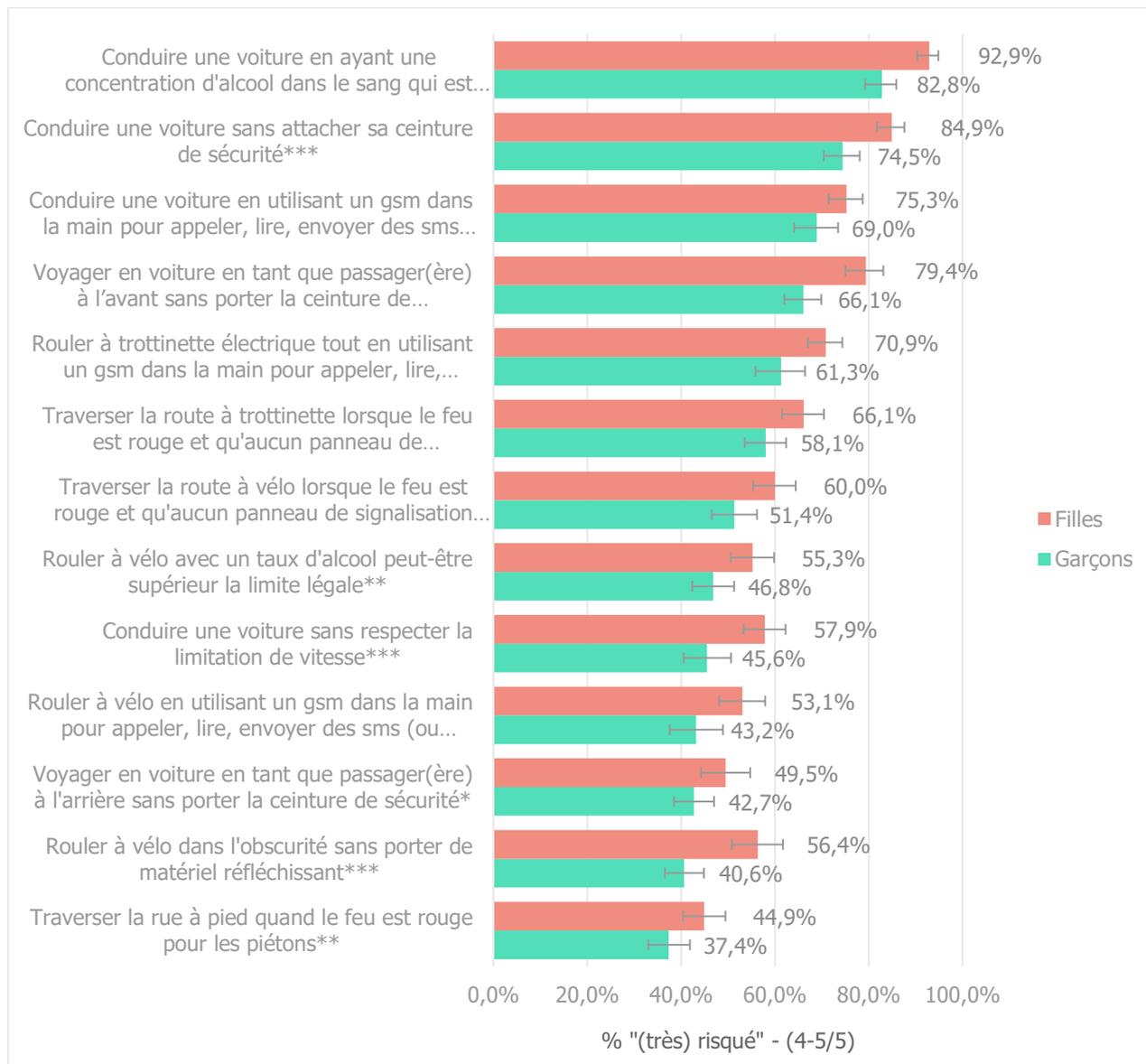


Figure 29. Distribution pondérée des élèves qui perçoivent les comportements comme étant (très) risqués en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).

Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.4.3.2 Âge

La perception du risque varie en fonction de l'âge et les différences sont statistiquement significatives pour la majorité des comportements évoqués (Figure 30). La tendance générale qui se dégage des résultats est que la proportion d'élèves qui perçoivent comme « (très) risqués » les comportements évoqués augmente avec l'âge. Cette tendance s'observe également pour ce qui est de conduire une voiture sans attacher sa ceinture de sécurité mais la différence est à la limite de la signification statistique (74,5% parmi les ≤15 ans, 80,6% parmi les 16-17 ans et 84,4% parmi les ≥18 ans, $p=0,051$).

La perception du risque ne varie pas en fonction de l'âge pour ce qui est de conduire une voiture sans respecter la limitation de vitesse, conduire une voiture en utilisant un GSM dans la main, rouler à vélo avec un taux d'alcool peut-être supérieur la limite légale, rouler à vélo en utilisant un GSM dans la main et marcher dans la rue en ayant peut-être bu trop d'alcool (résultats non présentés).

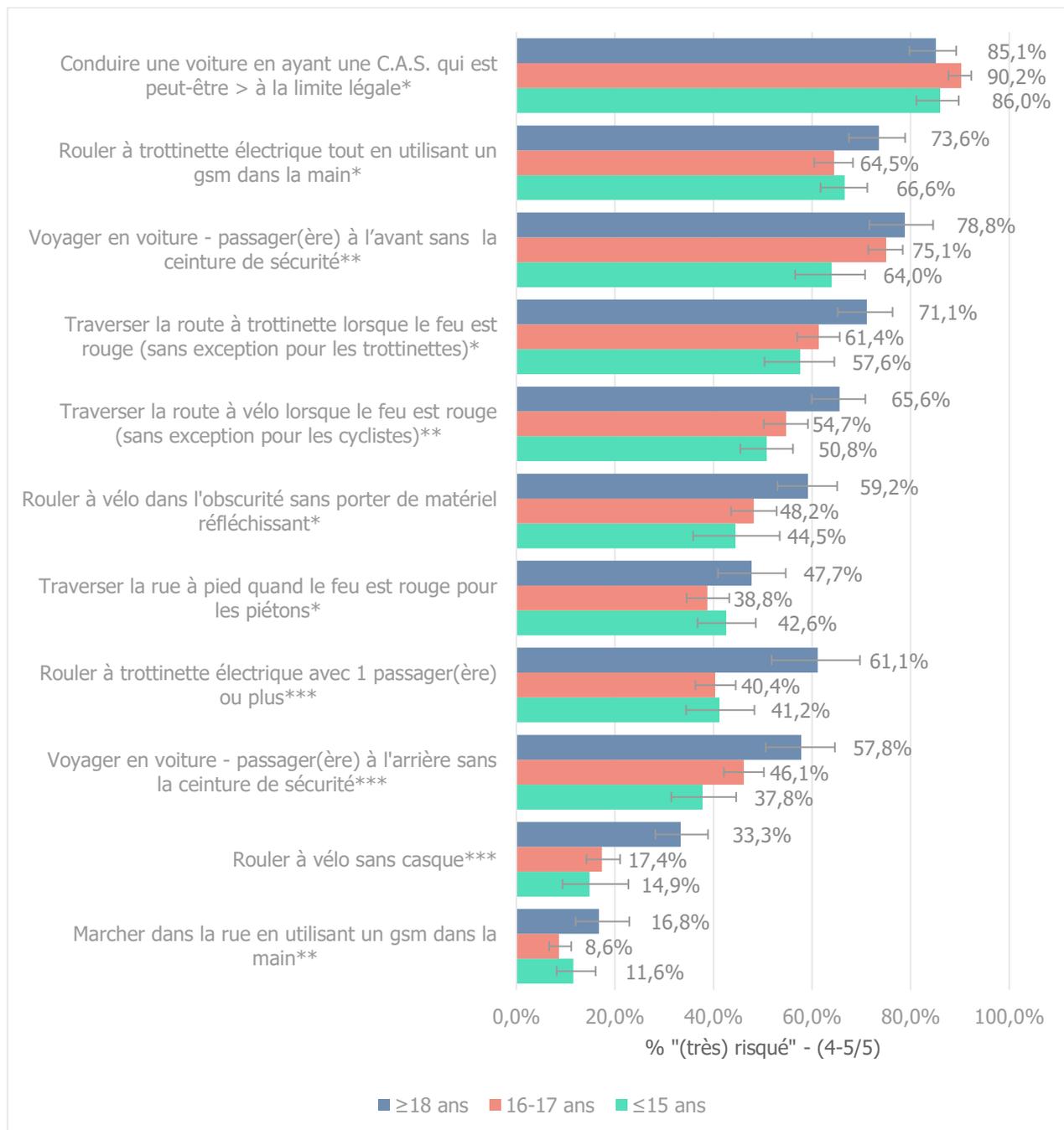


Figure 30. Distribution pondérée des élèves qui perçoivent les comportements comme étant (très) risqués en fonction du genre (en % - uniquement si différence statistiquement significative).

Note : *= $p<0,05$, **= $p<0,01$, ***= $p<0,001$.

4.5 Sécurité perçue dans les différents modes de déplacement

Lorsqu'ils sont interrogés sur le sentiment de sécurité qu'ils perçoivent lorsqu'ils utilisent un mode de transport, les élèves identifient que la voiture est le mode de déplacement le plus sûr que ce soit en tant que passager·ère (avec un score moyen de 4,3 sur 5) ou en tant que conducteur·rice (avec un score moyen de 3,9) (Figure 31).

Viennent ensuite les transports publics, la marche à pied et le vélo (électrique ou non). Les six modes de transport qui présentent les meilleurs scores moyens de sécurité perçue sont aussi ceux qui sont les plus souvent utilisés (voir section 4.3 Mobilité). Se déplacer avec un skateboard et être passager·ère à vélo sont les deux modes de déplacement présentant les plus faibles scores de sécurité perçue (2,8). Ce sont aussi deux moyens de transport rarement utilisés.

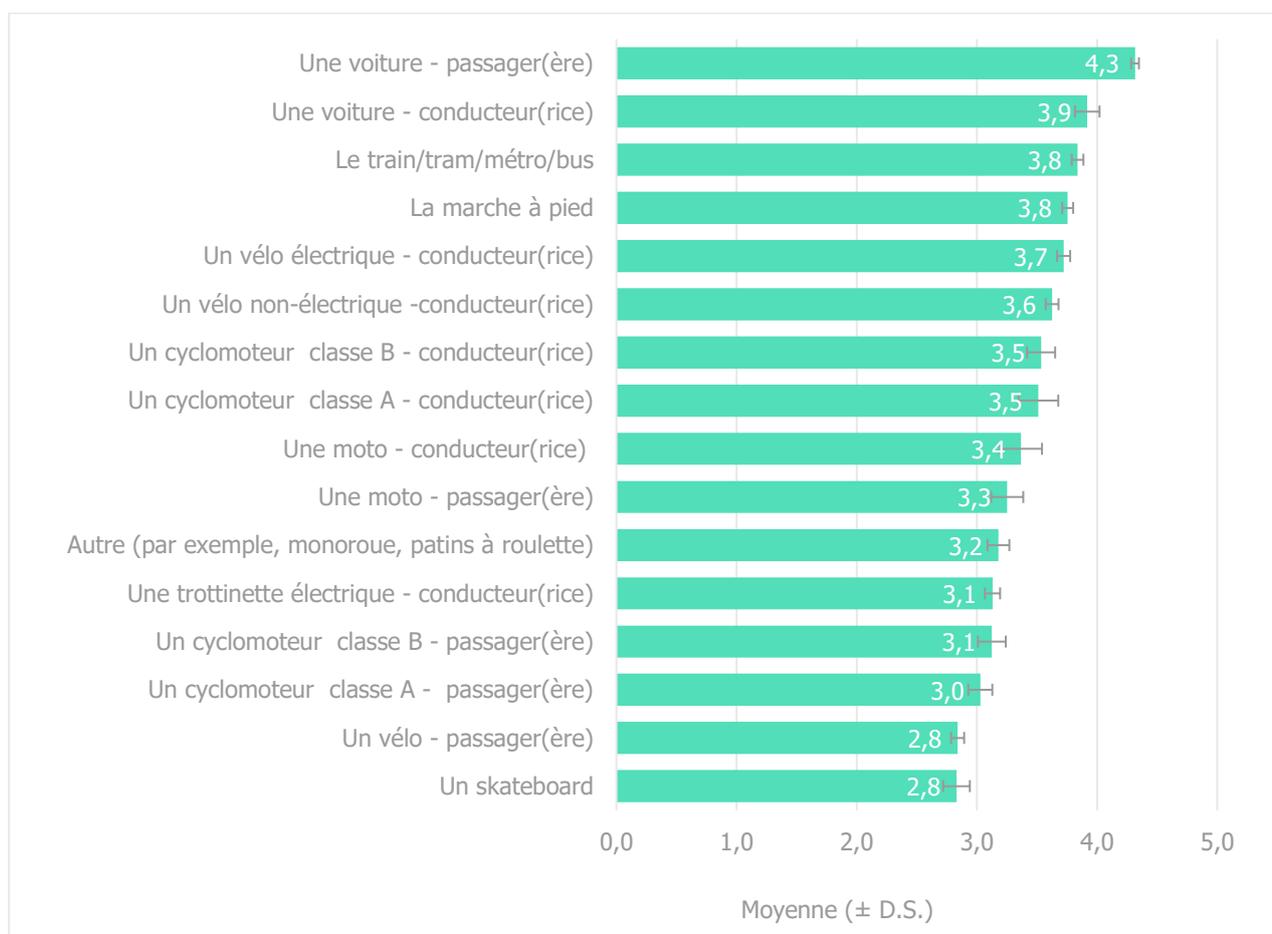


Figure 31. Distribution pondérée du score moyen de la sécurité perçue selon le mode de déplacement parmi les élèves qui les ont utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois.

4.5.1.1 Genre

Les comparaisons entre garçons et filles montrent que parmi les 16 modes de déplacement proposés, le sentiment de sécurité n'est pas associé au genre de manière statistiquement significative pour 10 d'entre eux. En revanche, lorsqu'il s'agit de conduire une voiture, une moto, un vélo non-électrique, une trottinette électrique ou lorsqu'il s'agit d'utiliser les transports en commun ou de se déplacer à pied, le score moyen du sentiment de sécurité est systématiquement plus faible parmi les filles par rapport aux garçons (Figure 32).

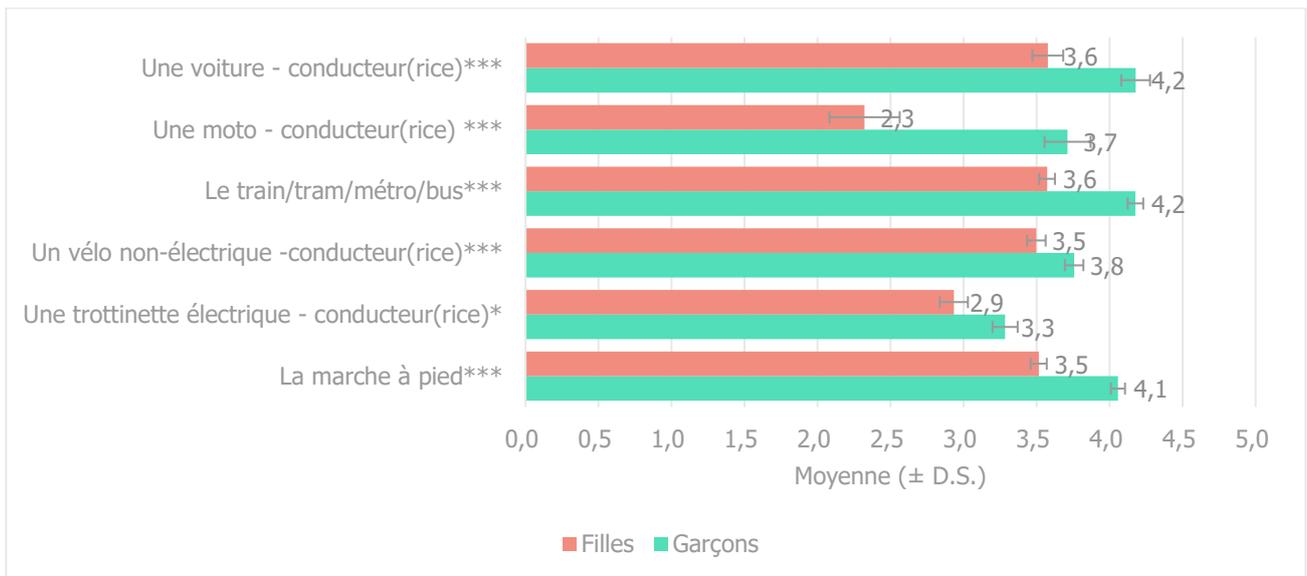


Figure 32. Distribution pondérée du score moyen de la sécurité perçue selon le mode de déplacement parmi les élèves qui les ont utilisés au moins une fois au cours des 12 derniers mois en fonction du genre (score moyen et déviation standard - uniquement si différence statistiquement significative).
 Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.5.1.2 Âge

Les analyses révèlent que le sentiment de sécurité perçue selon le mode de déplacement ne varie pas de manière statistiquement significative en fonction de l'âge, quel que soit le mode de déplacement (résultats non présentés). Pour trois moyens de locomotion, les différences sont à la limite de la signification statistique. Il s'agit de conduire un vélo non-électrique, d'être passager·ère d'un cyclomoteur de classe B ou d'une voiture. Dans les trois cas, les scores moyens sont supérieurs parmi les élèves plus jeunes (17 ans ou moins) par rapport aux élèves plus âgés (18 ans ou plus) (respectivement 3,7 vs 3,5, $p=0,093$; 3,8 vs 3,3, $p=0,075$ et 4,4 vs 4,2, $p=0,058$).

4.6 Soutien aux mesures politiques

Rendre le port du casque à vélo obligatoire pour tous les enfants âgés de moins de 12 ans est la mesure qui récolte le plus de soutien de la part des élèves (69,7%) (Figure 33). Cependant, seulement un tiers des élèves (35,9%) se déclarent en faveur de cette mesure si elle est étendue à tous les trottinettistes. Le soutien à cette mesure diminue encore lorsqu'il s'agit de l'appliquer à tous les cyclistes (24,9%).

Près de six élèves sur dix (57,0%) se déclarent également en faveur d'un seuil de concentration d'alcool dans le sang limité à 0.0‰ pour les conducteur·rices novices (définis comme ceux disposant d'un permis de conduire depuis moins de deux ans). Une politique visant à élargir cette mesure à tous les conducteur·rices recueille moins de soutien auprès des élèves (41,5%) et encore moins si elle était appliquée à tous les cyclistes (31,0%). Enfin, un jeune sur quatre (27,3%) serait en faveur d'une mesure visant à limiter la vitesse à 30 km/h en agglomération.

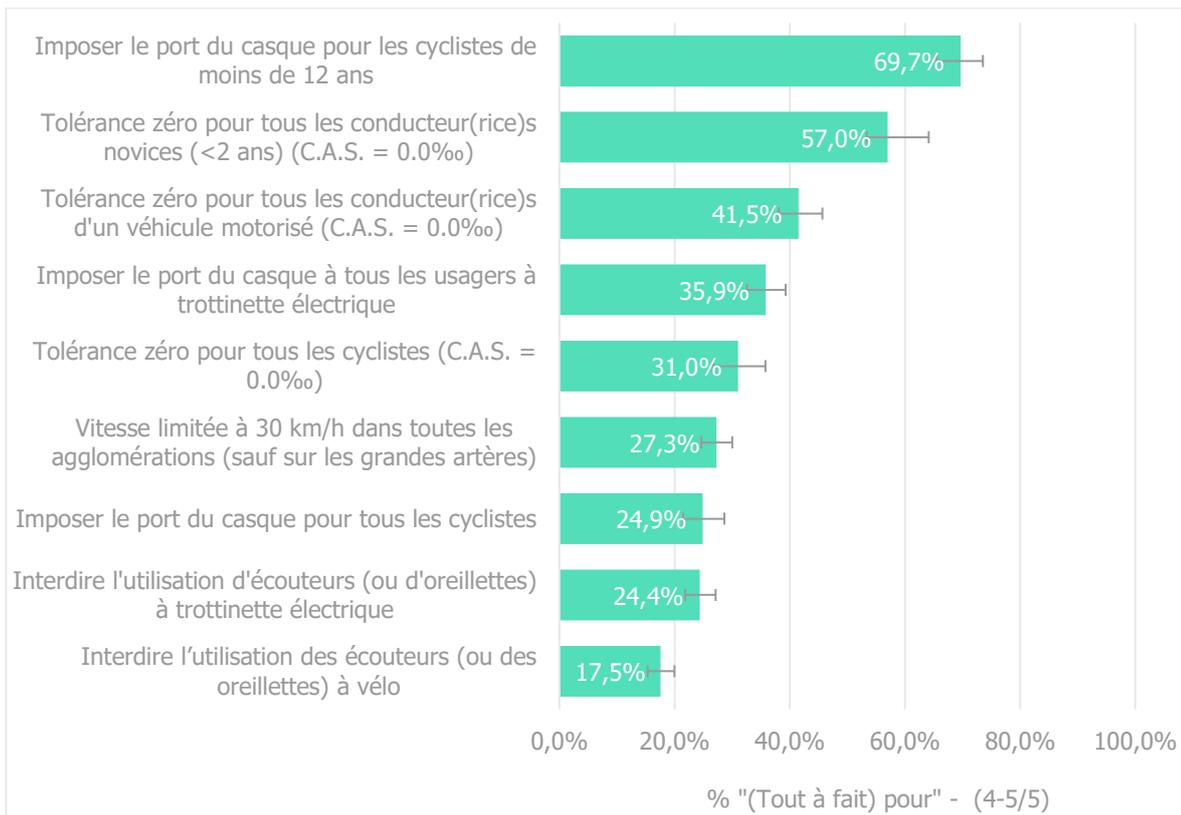


Figure 33. Distribution pondérée des élèves qui déclarent être en faveur (« tout à fait pour ») des mesures politiques évoquées (en %).

4.6.1 Genre

Le soutien aux mesures politiques proposées varie en fonction du genre pour la plupart d'entre elles. Globalement, la proportion d'élèves en faveur des mesures politiques est plus élevée parmi les filles par rapport aux garçons, quelle que soit la mesure (Figure 34). Seules les mesures visant à interdire l'utilisation d'écouteurs (ou d'oreillettes) à vélo ou à trottinette ou à limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les agglomérations (sauf sur les grandes artères) ne varient pas en fonction du genre, l'association étant toutefois à la limite de la signification statistique pour la limitation à 30km/h en agglomération ($p=0,077$).

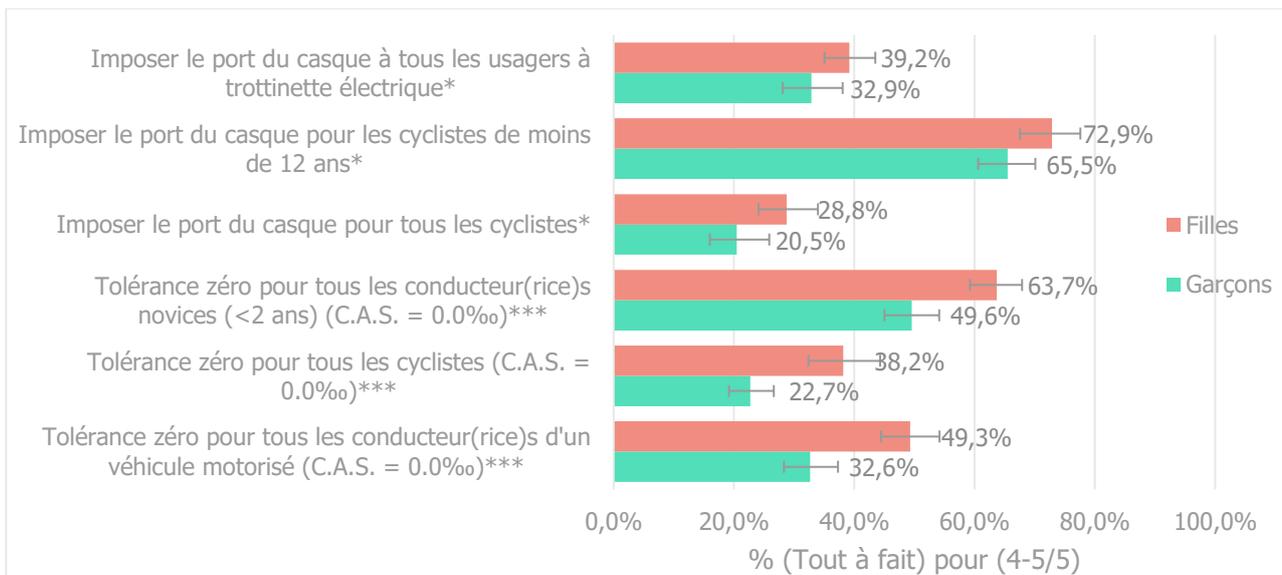


Figure 34. Distribution pondérée des élèves qui se déclarent en faveur (« tout à fait pour ») des mesures politiques évoquées, en fonction du genre (en % - uniquement différences statistiquement significatives).

Note : *= $p<0,05$, **= $p<0,01$, ***= $p<0,001$.

4.6.2 Âge

Le soutien aux mesures politiques varie également en fonction de l'âge. Comme le montre la Figure 35, le soutien augmente de façon linéaire au travers des trois groupes d'âge pour la plupart des mesures. Seules les mesures visant la tolérance zéro pour tous les conducteur·rice·s d'un véhicule motorisé (C.A.S. = 0.0‰) ou à imposer le port du casque à tous les usagers à trottinette électrique ne varient pas en fonction de l'âge (résultats non présentés).

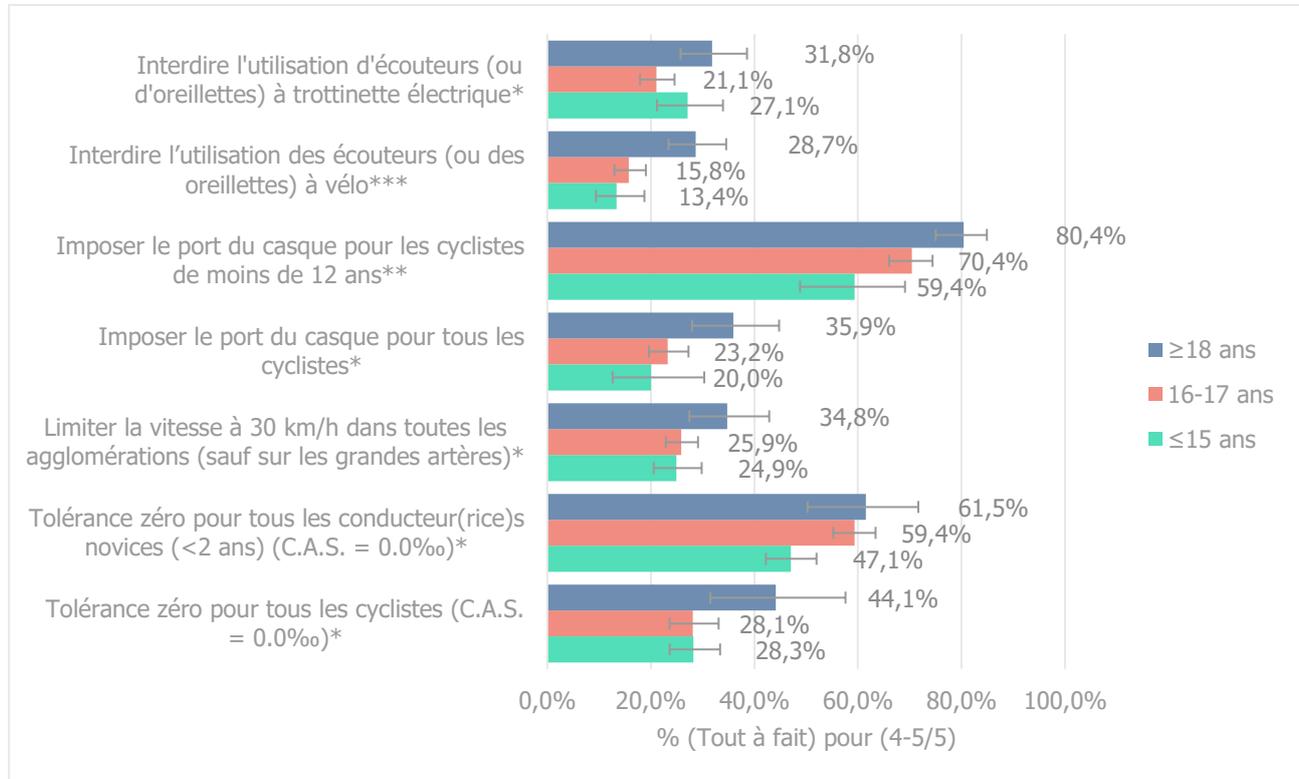


Figure 35. Distribution pondérée des élèves qui se déclarent en faveur (« tout à fait » pour) des mesures politiques évoquées, en fonction de l'âge (en % - uniquement différences statistiquement significatives).
Note : * = $p < 0,05$, ** = $p < 0,01$, *** = $p < 0,001$.

4.7 Influence des amis

Plusieurs items ont été introduits dans le questionnaire pour évaluer dans quelle mesure les comportements des élèves pouvaient être influencés par les attentes perçues des amis, la présence des amis ou les comportements de ces derniers.

Environ un jeune sur sept (14,1%) rapporte qu'il ou elle adopte parfois des comportements parce qu'il ou elle perçoit que cela correspond aux attentes de ses amis (Tableau 7). En outre, un quart des élèves (24,0%) déclarent prendre plus de risque dans la circulation en présence de ses amis que lorsqu'il ou elle est seul·e.

Tableau 7. Distribution pondérée des élèves qui sont « (tout à fait) d'accord - (4-5/5) » avec les items proposés (en %).

	(tout à fait) d'accord	IC 95%
Il m'arrive de faire des choses parce que j'ai l'impression que mes amis veulent que je les fasse	14,1%	(11,9%-16,6%)
Je prends plus de risques dans la circulation lorsque je suis avec des amis que lorsque je suis seul	24,0%	(21,6%-26,6%)

Le scénario suivant a été décrit aux élèves :

« Imagine que tu te retrouves chez quelqu'un avant de partir en voiture pour une fête. Au moment de partir, tu remarques que le(la) conducteur(rice) a trop bu. Tes autres amis montent dans la voiture. ».

Les élèves ont ensuite été interrogés sur le comportement qu'ils ou elles auraient adopté dans cette situation. Il ressort de l'étude que six élèves sur dix (62,0%) rapportent qu'ils ou elles ne seraient pas montés dans la voiture et qu'ils ou elles auraient cherché un autre moyen pour se rendre à la fête alors que leurs amis étaient montés dans la voiture (Figure 36). Notons cependant que cela veut également dire que quatre jeunes sur dix (38,0%) seraient montés dans la voiture (28,4% avec regret et 9,6% sans hésitation).

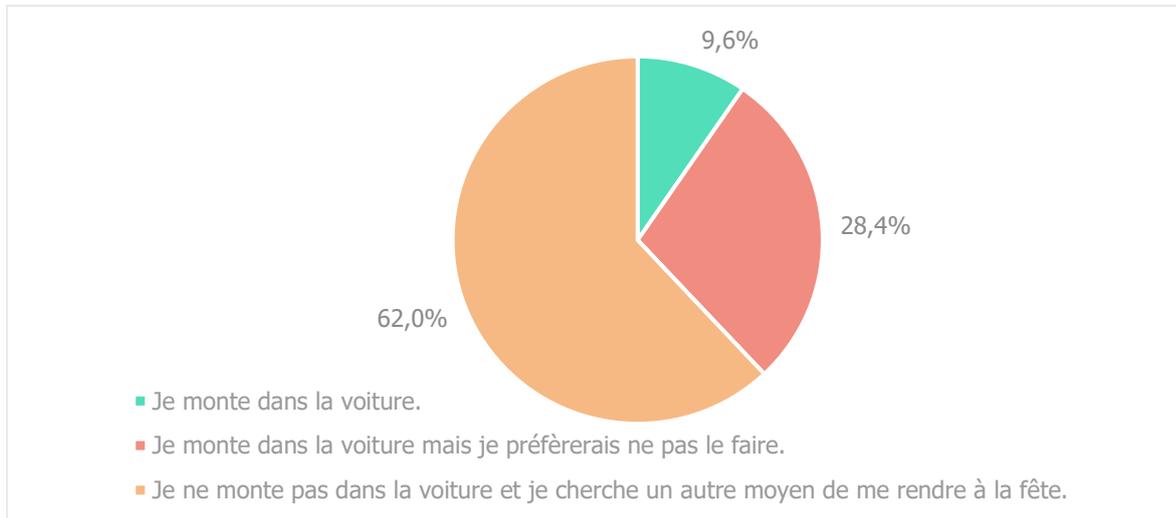


Figure 36. Distribution pondérée du comportement que les élèves auraient adopté (en %).

4.7.1 Genre

Les analyses en fonction du genre montrent que les proportions d'élèves qui déclarent « faire des choses parce que j'ai l'impression que mes amis veulent que je les fasse » ou « prendre plus de risques dans la circulation lorsque je suis avec des amis que lorsque je suis seul » sont similaires parmi les garçons et les filles (résultats non présentés).

Par contre, face au scénario qui leur était décrit, les comportements déclarés par les élèves varient entre les garçons et les filles de manière statistiquement significative ($p < 0,001$). La proportion d'élèves qui déclarent monter dans la voiture est deux fois plus élevée parmi les garçons par rapport aux filles (13,0% vs 6,6%) (Figure 37). Inversement, la proportion d'élèves qui ne monteraient pas dans la voiture et chercheraient une autre solution pour se rendre à la fête est plus élevée parmi les filles que les garçons (64,9% vs 58,8%).

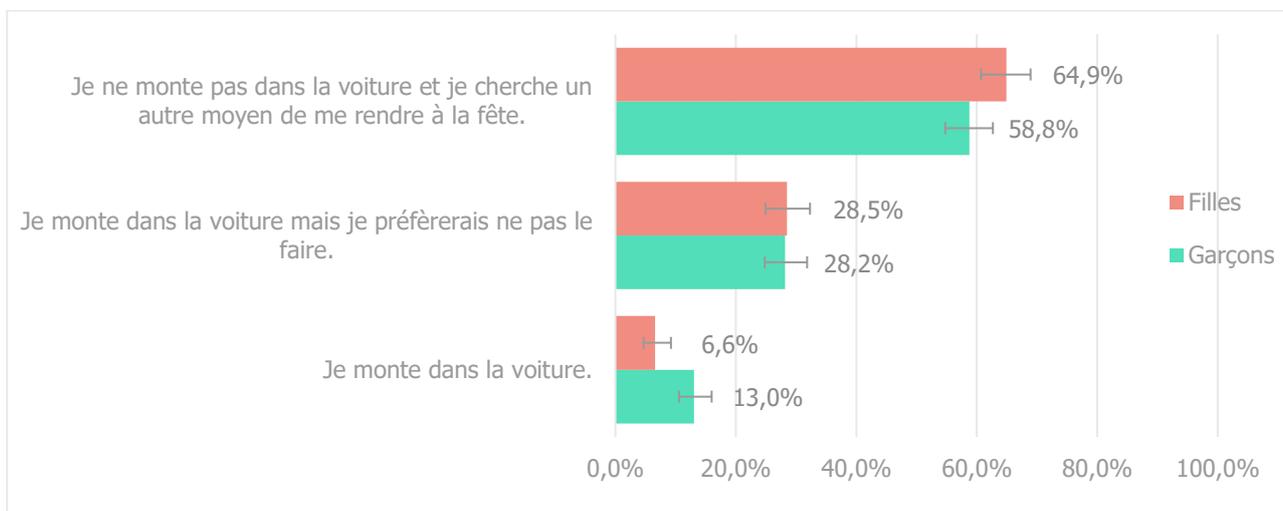


Figure 37. Distribution pondérée du comportement que les élèves auraient adopté, en fonction du genre (en %).

4.7.2 Âge

La proportion d'élèves qui déclarent « *faire des choses parce que j'ai l'impression que mes amis veulent que je les fasse* » ne varie pas en fonction de l'âge. Cependant, les élèves qui rapportent « *prendre plus de risques dans la circulation lorsque je suis avec des amis que lorsque je suis seul* » sont proportionnellement plus nombreux parmi les plus jeunes par rapport aux élèves plus âgés (31,5% parmi les ≤15 ans, 21,8% parmi les 16-17 ans et 21,8% parmi les ≥18 ans ($p < 0,01$)).

Les comportements adoptés dans la situation qui leur était décrite varient également en fonction de l'âge de manière statistiquement significative ($p < 0,001$). La proportion d'élèves qui ne monteraient pas dans la voiture et qui chercheraient une autre solution pour se rendre à la fête augmente avec l'âge alors que monter dans la voiture bien qu'il ou elle préfèrerait ne pas le faire diminue avec l'âge (Figure 38).

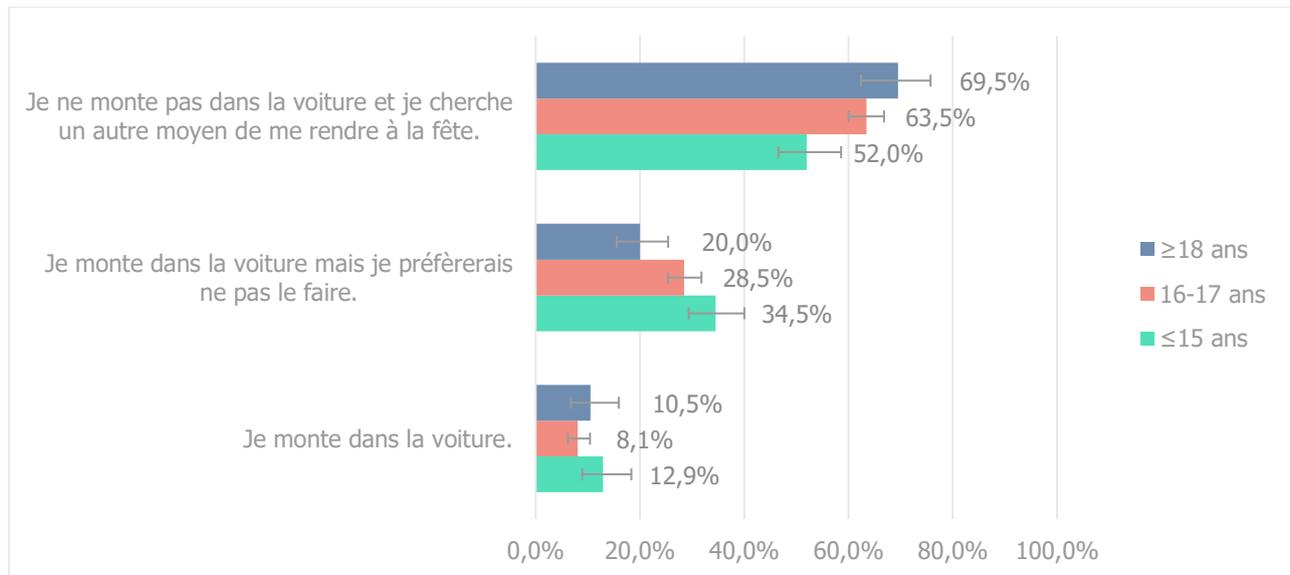


Figure 38. Distribution pondérée du comportement que les élèves auraient adopté, en fonction de l'âge (en %).

4.8 Comportements des parents

Quatre jeunes sur dix (40,1%, IC à 95% :29,7%-51,5%) déclarent qu'au cours des 30 jours précédant l'enquête, ils se sont déplacés au moins une fois, en voiture avec l'un de leurs parents au volant (ou tuteurs ou soignants).

Parmi ces jeunes, les fréquences des comportements à risque des parents sont relativement élevées. Trois élèves sur quatre (73,6%) rapportent que le parent au volant ne respectait pas la limitation de vitesse et un élève sur deux (52,9%) déclare que le parent conduisait en utilisant un GSM en main (Figure 39). Bien que moins fréquemment rapportés, conduire sans attacher sa ceinture et conduire en étant peut-être sous l'influence de l'alcool sont deux comportements observés chez le parent au volant par, respectivement, 28,3% et 25,1% des jeunes.

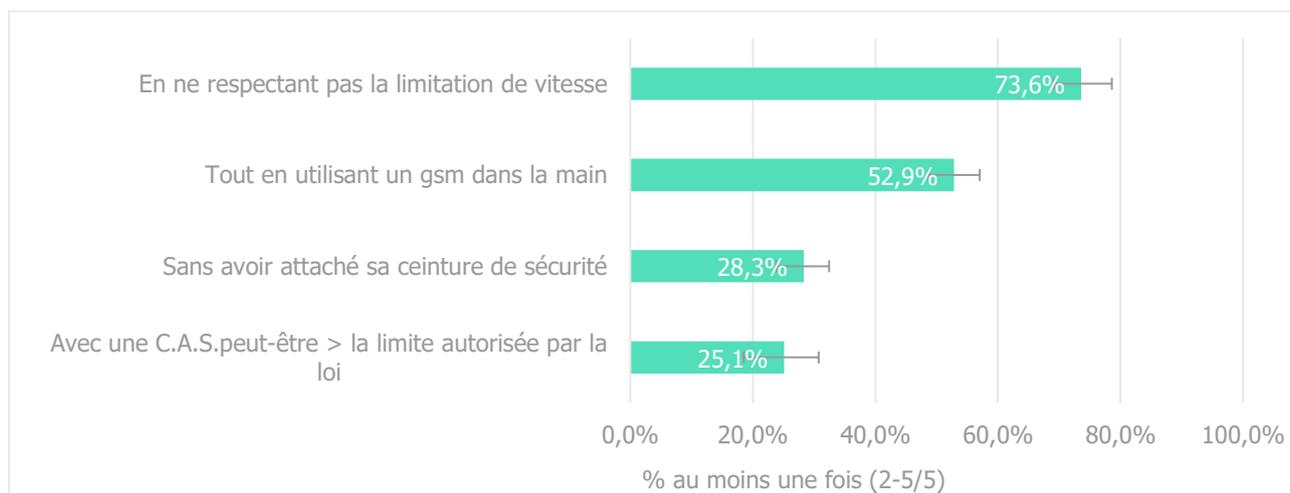


Figure 39. Distribution pondérée des comportements adoptés par le parent (tuteur/soignant) au volant (en %, au moins une fois au cours des 30 derniers jours).

Les comportements des parents au volant tels que rapportés par les élèves ne varient pas en fonction du genre ni en fonction de l'âge (résultats non présentés).

4.9 Accidents de circulation

Durant les 12 derniers mois, près de neuf élèves sur dix (89,7%) rapportent qu'ils n'ont été personnellement impliqués dans aucun accident de la route au cours duquel ils auraient été blessés et auraient dû être soignés par un médecin ou une infirmière (Figure 40). Un élève sur dix (10,3%) déclare avoir été blessé dans au moins un accident.

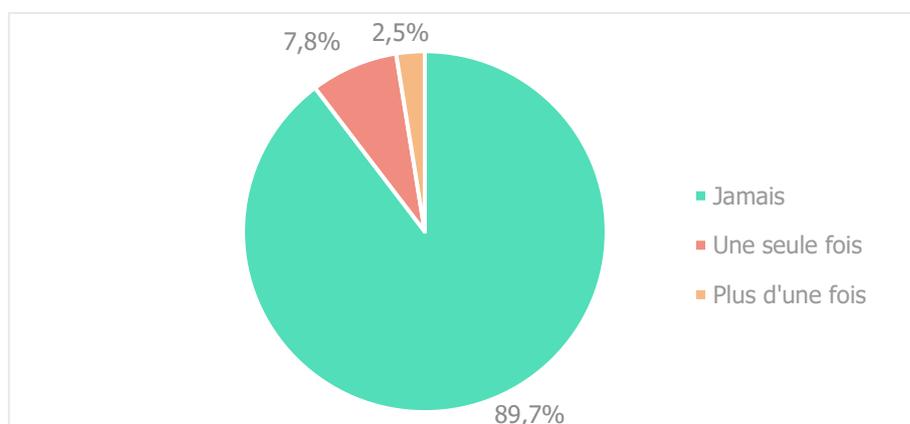


Figure 40. Distribution pondérée des élèves en fonction de la fréquence des accidents dans lesquels ils ont été impliqués au cours des 12 derniers mois (en %).

Parmi les élèves blessés lors d'un accident de circulation au cours des 12 derniers mois, près de quatre élèves sur dix (38,7%) étaient passager(ère)s dans une voiture au moment de l'accident, trois élèves sur dix rapportent un accident en conduisant un vélo non-électrique (30,3%), un élève sur sept (13,9%) était à pied et environ un sur huit conduisait un vélo électrique (12,3%) (Figure 41).

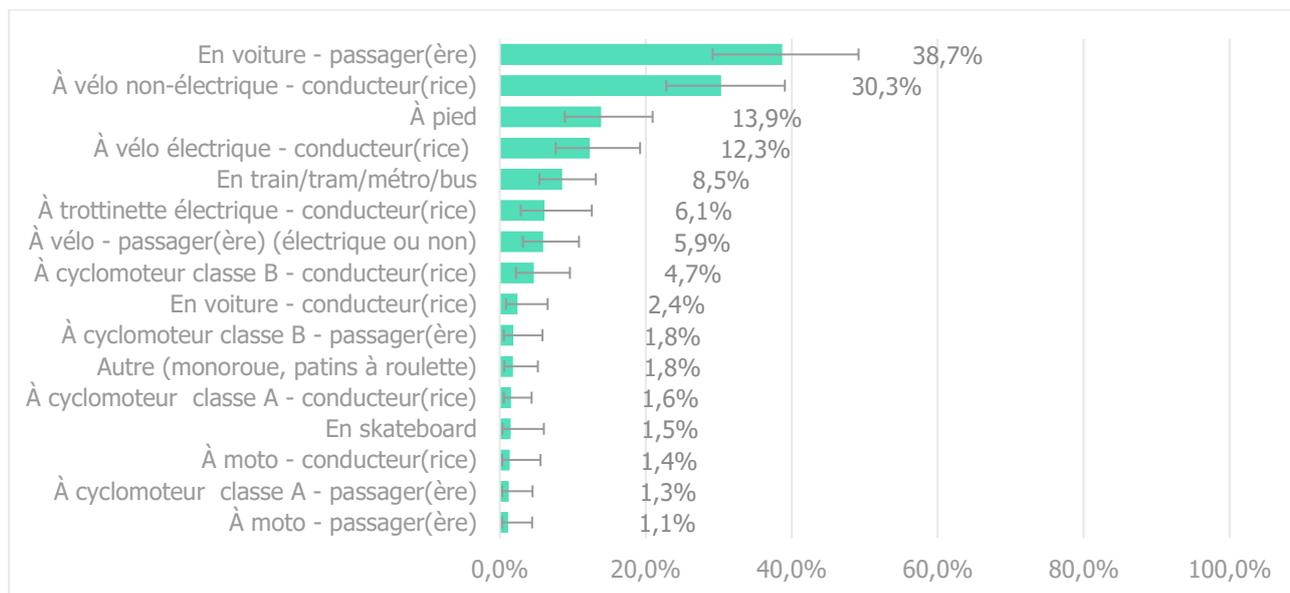


Figure 41. Distribution pondérée du mode de déplacement utilisé au moment de l'accident, parmi ceux qui ont eu au moins un accident au cours des 12 derniers mois (en % - réponses multiples).

La prévalence des accidents rapportés par les élèves ne varie pas entre les garçons et les filles (résultats non présentés). En ce qui concerne les modes de déplacement, les analyses en fonction du genre n'ont pu être réalisées que parmi les cinq moyens de transport les plus fréquemment cités, faute d'effectifs suffisants dans les autres modes de déplacement (Figure 42). Parmi les adolescents ayant été blessés au moins une fois au cours d'un accident survenu durant les 12 mois précédant l'enquête, la proportion d'élèves qui conduisaient un vélo électrique est statistiquement significativement plus élevée parmi les filles (18,1% vs 5,5%, $p < 0,05$). A contrario, la proportion d'élèves qui roulaient sur un vélo non-électrique est plus élevée parmi les garçons (39,4% vs 23,1%) mais la différence est à la limite de la signification statistique ($p = 0,061$).

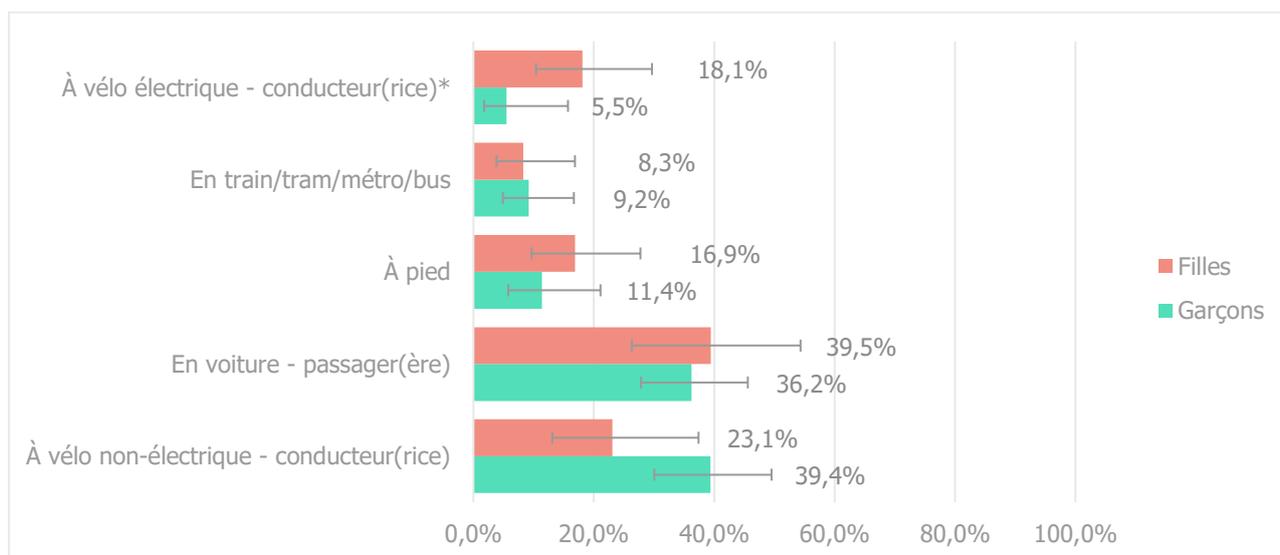


Figure 42. Distribution pondérée du mode de déplacement utilisé au moment de l'accident, parmi ceux qui ont eu au moins un accident au cours des 12 derniers mois, en fonction du genre (en %).

Note : *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

Ni la survenue d'un accident, ni le moyen de transport utilisé lors de l'accident ne sont associés à l'âge de manière statistiquement significative (résultats non présentés).

5 Discussion

Il s'agit de la première étude à l'échelle nationale visant à interroger les adolescents eux-mêmes sur les différents modes de transport qu'ils privilégient, ainsi que leurs comportements, leurs perceptions en matière de sécurité routière. La multitude des thèmes abordés permet de combler un manque considérable de données concernant ce groupe d'utilisateurs de la route vulnérables. Toutefois, l'extrapolation des résultats observés à l'ensemble de la population visée doit être faite avec précaution étant donné le faible taux de participation des écoles. De futures études devraient également être réalisées en vue de soutenir les résultats observés dans la présente étude.

5.1 Mobilité et sécurité perçue

Bien que les résultats concernant le sentiment de sécurité lorsqu'ils se déplacent dans leur quartier soient globalement positifs, l'étude a malgré tout mis en avant qu'un élève sur cinq estime dangereux de faire du vélo dans son quartier à cause du trafic et qu'un élève sur dix éprouve ce même sentiment d'insécurité à pied.

L'étude révèle par ailleurs que les modes de déplacement les plus fréquemment utilisés par les adolescents sont la marche à pied, la voiture (en tant que passager) et les transports en commun. L'utilisation fréquente du vélo non-électrique est également rapportée par quatre jeunes sur dix. Un jeune sur cinq a déjà utilisé une trottinette électrique au cours des 12 derniers mois mais son utilisation fréquente n'est rapportée que par une minorité d'adolescents (<5%). Les autres deux-roues motorisés sont peu fréquemment utilisés. Enfin, si un jeune sur cinq déclare avoir conduit une voiture au moins une fois au cours des 12 derniers mois, ils sont deux fois moins nombreux à rapporter le faire plusieurs fois par semaine.

Lorsqu'il s'agit de se rendre à l'école, les jeunes se déplacent essentiellement avec les transports en communs, à vélo (plus encore par beau temps) ou en voiture (en tant que passager et plus fréquemment par mauvais temps).

Les résultats observés dans cette étude sur les modes de déplacement les plus fréquemment utilisés par les adolescents rejoignent les données disponibles au niveau de l'Europe. En 2022, les jeunes âgés de 15-29 ans se déplaçaient plus souvent en voiture (passager), en transports publics et à vélo que les usagers plus âgés en Europe (ITF, 2024). Notons également qu'en Belgique, ces trois modes de déplacement sont également les plus fréquemment utilisés par les jeunes de 10-14 ans (Meesmann et al., 2023).

Par ailleurs, les scores moyens observés dans cette étude concernant la sécurité perçue en fonction des différents modes de déplacement rejoignent ceux relevés dans une autre étude en Belgique auprès d'enfants âgés de 10 à 14 ans où les déplacements en tant que passager en voiture, avec les transports publics ou à pied sont considérés comme les plus sûrs (Meesmann et al., 2023). Cependant, cette étude a également mis en avant qu'il reste une marge de progrès pour augmenter le sentiment de sécurité des jeunes, d'autant que ce sentiment a un impact sur les schémas de mobilité privilégiés par les jeunes (ITF, 2024). Ainsi, la promotion de la mobilité active, telle que la marche et le vélo, nécessite des investissements au niveau des infrastructures routières afin d'augmenter le sentiment de sécurité dans le trafic (Delannoy et al., 2024; WHO, 2022).

Il ressort également de l'étude que les six modes de transport les plus souvent utilisés sont également ceux que les adolescents perçoivent comme les plus sûrs.

Le sentiment de sécurité perçue en fonction des modes de transport est également évalué dans une étude européenne ESRA réalisée en ligne auprès d'un panel d'adultes âgés de 18 à 74 ans sur base des mêmes questions (Furian et al., 2021, 2024). Toutefois, l'échelle de réponse chez les adolescents allait de 1 à 5 (où « 1 » correspondait au sentiment de sécurité le moins élevé et « 5 » au sentiment de sécurité le plus élevé) alors que celle des adultes va de 0 à 10 (où « 0 » correspond au sentiment de sécurité le moins élevé et « 10 » au sentiment de sécurité le plus élevé). Il est donc difficile de comparer directement les scores moyens observés dans les deux études mais globalement et de manière systématique, les adolescents se sentent plus en sécurité que les adultes, qu'il s'agisse de conduire une voiture, de voyager en voiture en tant que passager, de rouler à vélo non-électrique ou avec un vélo électrique, à trottinette électrique ou de marcher (Furian et al., 2021, 2024).

5.2 Les comportements auto-rapportés

Lorsqu'ils sont interrogés sur leurs propres comportements dans la circulation, certains comportements sont rapportés quel que soit le mode de déplacement :

- **L'utilisation du GSM en main** est rapportée par neuf adolescents sur dix parmi ceux qui se déplacent souvent à pied. Ce comportement est rapporté par environ six adolescents sur dix lorsqu'ils se déplacent à vélo (<17 ans) et par quatre adolescents sur dix à trottinette. Enfin, conduire en téléphonant avec le GSM en main est rapporté par environ un jeune sur dix en âge de conduire.
- Près de neuf jeunes sur dix **écoutent de la musique** en marchant. Ce comportement est rapporté par trois adolescents sur quatre (<17 ans) à vélo et par six jeunes sur dix lorsqu'ils se déplacent à trottinette.
- Deux adolescents sur trois rapportent **traverser à pied lorsque le feu est rouge**. Ce comportement est rapporté par quatre adolescents (<17 ans) sur dix à vélo et près d'un adolescent sur deux à trottinette.
- Le **non-port du casque** est rapporté par neuf adolescents sur dix se déplaçant fréquemment à vélo et par huit adolescents sur dix en ce qui concerne la trottinette.
- Trois adolescents sur quatre déclarent avoir roulé à vélo **sans équipement réfléchissant** et un sur deux avoir roulé **dans le noir sans phare**. Ces deux comportements sont également fréquemment rapportés parmi les adolescents qui se déplacent à trottinette.
- Rouler alors qu'il ou elle était si **fatigué·e** qu'il ou elle avait du mal à garder les yeux ouverts est rapporté par quatre adolescents sur dix (<17 ans) à vélo, un adolescent sur quatre à trottinette et un jeune sur cinq au volant d'une voiture.
- L'étude révèle que **prendre part au trafic en étant sous l'influence de l'alcool ou de la drogue** n'est pas le comportement le plus fréquemment rapporté, ce n'est pas non plus un phénomène rare chez les adolescents. Ainsi, un adolescent sur deux déclare s'être déplacé à pied au moins une fois au cours des 30 jours précédant l'enquête alors qu'il ou elle avait peut-être trop bu ou avait consommé de la drogue. A vélo, ce comportement est rapporté par un tiers des adolescents âgés de moins de 17 ans. Bien que l'usage fréquent de la trottinette soit moins souvent rapporté, un adolescent sur trois déclare avoir circuler en trottinette après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue. Enfin, lorsqu'ils sont au volant d'une voiture, la conduite sous influence est rapportée par un jeune sur dix environ.
- Un jeune sur trois rapporte **prendre plus de risque** dans la circulation lorsqu'il se déplace à pied et qu'il est **en colère ou contrarié**. Cela concerne quatre adolescents sur dix à vélo, un adolescent sur quatre à trottinette électrique et trois jeunes sur dix lorsqu'ils sont au volant d'une voiture.

De façon plus spécifique, en tant que piéton, traverser en dehors d'un passage semble très répandu. Rouler sur le trottoir est le comportement le plus fréquent à trottinette et trois jeunes sur quatre déclarent rouler à trottinette avec un passager. Près de six adolescents sur dix (<17 ans) déclarent avoir roulé à côté de la piste cyclable. Le non-port de la ceinture de sécurité est rapporté par quatre adolescents sur dix lorsqu'ils sont à l'arrière d'une voiture. Cette proportion est deux fois moins élevée à l'avant du véhicule. Seule une minorité déclare ne pas attacher sa ceinture en conduisant. En tant que conducteur de voiture, ne pas respecter la limitation de vitesse est le comportement le plus fréquemment rapporté (un adolescent sur deux).

L'étude en ligne réalisée en Flandre par Dhondt & Degheldere (2023) auprès des élèves de l'enseignement secondaire explorait, entre autres, leurs comportements dans la circulation. Les méthodologies présentent des différences, notamment au niveau de l'âge des adolescents, de la période de référence dans les questions sur les comportements, qui rendent mal aisées les comparaisons directes entre les résultats des deux études. Toutefois, les résultats observés dans cette étude rejoignent les constats de l'étude flamande, notamment quant aux prévalences élevées des comportements en lien avec le non-respect du feu rouge pour les piétons, la distraction à vélo, que ce soit avec le GSM ou en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs, le non-port du casque et la conduite sous influence. Face au même scénario décrivant une situation à risque (monter dans une voiture alors que le conducteur est sous l'influence de l'alcool), la proportion de jeunes qui déclarent ne pas monter dans la voiture est similaire à celle observée dans l'étude flamande (deux-tiers des adolescents).

Une étude en ligne réalisée sur un panel montre que le non-port du casque et l'utilisation du GSM à vélo sont également les comportements les plus fréquemment rapportés parmi les enfants âgés de 10 à 14 ans en Belgique (Meesmann et al., 2023). L'utilisation du GSM en marchant est en revanche plus fréquemment rapportée chez les adolescents par rapport aux enfants âgés de 10-14 ans (Meesmann et al., 2023).

En matière de comportements rapportés à vélo et selon le comportement considéré, la prévalence observée parmi les adolescents est parfois proche de celle observée parmi les adultes (18-74 ans) interrogés dans le cadre de l'étude européenne ESRA (Achermann Stürmer et al., 2020). C'est notamment le cas pour les déplacements à vélo sous l'influence de l'alcool ou sans casque. En posant les mêmes questions aux adultes, près de trois personnes sur dix en Belgique (28,2%) rapportaient en 2018 s'être déplacées à vélo au moins une fois au cours des 30 derniers jours en ayant peut-être trop bu d'alcool (Achermann Stürmer et al., 2020). Cette proportion rejoint celle observée chez les adolescents (28,1%). En ce qui concerne le port du casque à vélo, plus de huit personnes interrogées sur dix (82,8%) déclaraient avoir roulé à vélo au moins une fois au cours des 30 derniers jours sans casque. Ce comportement est rapporté par 90,5% des adolescents.

Par contre, lorsqu'il s'agit des comportements liés au fait de rouler à vélo en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs, ou en lisant des messages ou en consultant les réseaux sociaux sur son GSM ou encore en roulant à côté de la piste cyclable, les prévalences sont systématiquement nettement plus élevées parmi les adolescents par rapport aux adultes (respectivement 28,3% parmi les adultes vs 75,2% parmi les adolescents ; 22,5% vs 64,6% et 37,2% vs 57,4%) (Achermann Stürmer et al., 2020).

Au niveau des comportements des piétons, l'étude européenne ESRA réalisée en 2018 (Buttler, 2020) révèle également qu'en Belgique, environ un répondant (18-74 ans) sur quatre (27,5%) déclarait s'être déplacé à pied au moins une fois au cours des 30 derniers jours en écoutant de la musique au travers d'un casque ou d'écouteurs. Quatre répondants sur dix (42,9%) rapportaient avoir traversé au moins une fois alors que le feu était rouge, un répondant sur deux (55,5%) avait marché au moins une fois en envoyant un message ou en consultant les réseaux sociaux sur son GSM et sept répondants sur dix (71,5%) déclaraient avoir au moins une fois traversé en-dehors d'un passage pour piéton (bien qu'il y en ait eu un à proximité). Ces comportements sont systématiquement plus fréquemment rapportés parmi les adolescents (respectivement 85,5%, 65,5%, 93,2% et 85,8%). Les écarts les plus importants entre adultes et adolescents sont observés à propos de la marche en écoutant de la musique ou en envoyant un message ou en consultant son GSM. Ces différences sont peut-être liées au fait qu'écouter de la musique ou utiliser son GSM sont deux comportements plus fréquents chez les jeunes. Il se peut aussi que les adolescents perçoivent moins le risque lié à ces deux comportements et n'hésitent dès lors pas ou moins à les rapporter.

Enfin des données sur le port de la ceinture de sécurité sont également collectées dans l'étude européenne ESRA auprès des adultes. Lorsque les résultats de l'étude réalisée en 2018 (Nakamura et al., 2020) sont comparés à ceux de l'étude auprès des adolescents, le non-port de la ceinture de sécurité est plus fréquemment rapporté en tant que passager arrière que conducteur, tant chez les adultes que chez les adolescents. Cependant, si le non-port de la ceinture est plus fréquemment déclaré par les conducteur·rice·s adultes (14,1%) par rapport aux conducteur·rice·s adolescents (7,9%), la tendance inverse s'observe à l'arrière de la voiture. La proportion de répondants qui déclarent ne pas avoir attaché la ceinture au moins une fois au cours des 30 derniers jours en tant que passager arrière est plus élevée parmi les adolescents (38,2%) que chez les adultes (30,1%). La prévalence du non-port de la ceinture à l'arrière parmi les adolescents est plus élevée que celle observée parmi les enfants âgés de 10 à 14 ans (33,9%) (Meesmann et al., 2023).

5.3 La perception du risque associé aux comportements

Interrogés sur le risque qu'ils associent à certains comportements, l'étude révèle que les quatre comportements perçus le plus fréquemment comme « (très) risqué » par les jeunes sont tous en lien avec la voiture, à savoir conduire sous l'influence de l'alcool, rouler sans attacher sa ceinture (quelle que soit la place occupée dans le véhicule) et conduire avec le GSM en main. Viennent ensuite les comportements liés aux déplacements à trottinette électrique (utilisation du téléphone en main, non-respect du feu rouge) et à vélo (non-respect du feu rouge, conduite sous l'influence de l'alcool, absence d'équipement réfléchissant). Marcher dans la rue en utilisant le GSM en main ou sous l'influence de l'alcool et rouler à vélo sans casque sont les comportements les moins fréquemment perçus comme « (très) risqué ». Le temps imparti à cette étude n'a pas permis d'explorer la relation entre les perceptions du risque et les comportements rapportés par les adolescents. Toutefois, la perception du risque est un facteur d'influence sur les comportements adoptés, notamment chez les adolescents. Ainsi, une étude espagnole réalisée auprès d'élèves âgés de 12 à 19 ans a relevé une association positive entre la perception du risque et l'utilisation des équipements de sécurité passifs tels que le port du casque et la ceinture de sécurité tant chez les filles que chez les garçons (Useche et al., 2019).

5.4 L'influence des amis, des proches

L'étude a également exploré les normes perçues chez les amis, les comportements des adolescents en présence de leurs amis et les comportements des proches de l'adolescent, notamment des parents, au travers de plusieurs questions.

Ainsi, les résultats montrent que marcher en utilisant son GSM en main, rouler à vélo sans casque et marcher en étant sous l'influence de l'alcool sont les comportements que les adolescents perçoivent le plus fréquemment comme acceptables pour leurs amis. Et les quatre comportements perçus comme les moins acceptables sont tous liés à l'utilisation de la voiture, à savoir ne pas attacher sa ceinture en tant que passager avant, conduire avec un GSM en main, conduire sans avoir attaché sa ceinture de sécurité et conduire sous l'influence de l'alcool. Il ressort donc de l'étude que les comportements perçus comme les plus risqués par les adolescents sont également ceux perçus comme le moins acceptable par leurs amis et inversement. Il est possible que les adolescents estiment que leurs amis perçoivent les comportements évoqués de la même manière qu'eux.

En outre, un adolescent sur quatre déclare prendre plus de risque dans la circulation en présence de ses amis que lorsqu'il ou elle est seul·e et un sur sept rapporte qu'il ou elle adopte parfois des comportements s'il ou elle perçoit que cela correspond aux attentes de ses amis. Environ un jeune sur deux rapporte traverser à pied sans faire attention au trafic lorsqu'il se déplace avec des amis. Cette proportion est plus élevée que lorsque le jeune se déplace seul (environ quatre sur dix). Les résultats de cette étude rejoignent les constats d'autres études. Une étude expérimentale a montré que comparé aux adultes, les adolescents prennent plus de risque en traversant une route lorsqu'ils sont accompagnés d'un ami que lorsqu'ils sont seuls (O'Neal et al., 2019). Tenant compte de l'importance croissante des amis dans la vie sociale des adolescents et du temps passé en leur compagnie, l'influence des amis est un facteur important à prendre en compte dans les mesures visant à réduire la prise de risque des jeunes usagers de la route.

Par ailleurs, lorsqu'une situation à risque leur est décrite (par exemple, se rendre en voiture à une fête avec des amis alors que le conducteur ou la conductrice a trop bu), si six élèves sur dix déclarent qu'ils ne seraient pas montés dans la voiture et auraient cherché une alternative pour se rendre à la fête, cela signifie aussi que près de quatre jeunes sur dix seraient montés dans le véhicule, la plupart avec regret.

Enfin, lorsqu'on s'intéresse aux comportements des parents, les résultats montrent que trois adolescents sur quatre rapportent avoir voyagé en voiture au moins une fois au cours du dernier mois avec un de leurs parents au volant alors que celui-ci ne respectait pas la limitation de vitesse et un adolescent sur deux rapporte que le parent conduisait en utilisant le GSM en main. Enfin, environ un adolescent sur quatre déclare que le parent n'avait pas attaché sa ceinture et une proportion similaire rapporte que le parent au volant avait peut-être une concentration d'alcool dans le sang supérieure à la limite autorisée.

Plusieurs études ont démontré que l'influence sociale pouvait avoir des effets favorables ou défavorables selon la nature de l'influence (Ciranka & van den Bos, 2019). Dans une étude expérimentale utilisant des vidéos, les chercheurs ont montré que si l'ami d'un adolescent avait reçu comme consigne d'encourager l'adolescent qu'il accompagnait à prendre une décision prudente ou à le décourager de prendre une décision imprudente, l'adolescent identifiait plus fréquemment les situations à risque pour traverser à pied que l'adolescent dont l'ami avait reçu pour consigne d'encourager les décisions imprudentes (Pfeffer & Hunter, 2013). En Flandre, les chercheurs ont mis en avant que les adolescents adoptaient plus souvent un comportement à risque s'ils avaient observé ce même comportement chez leurs amis (Dhondt & Degheldere, 2023). Enfin, plusieurs études ont mis en avant l'influence des comportements des parents (Delannoy et al., 2024) sur leurs enfants et leurs adolescents (Useche et al., 2019).

5.5 Le soutien aux mesures politiques

Parmi toutes les mesures qui leurs étaient proposées, rendre le port du casque à vélo obligatoire pour les enfants âgés de moins de 12 ans est celle qui recueille le plus de soutien parmi les adolescents. Toutefois, ce soutien diminue de moitié si la mesure devait être étendue aux trottinettistes et plus encore si elle devait être étendue à tous les cyclistes. Le soutien des adolescents à ces deux mesures est inférieur à celui des adultes (Van den Berghe et al., 2022). En effet, 83,8% des personnes interrogées en Belgique seraient en faveur de l'imposition du port du casque à vélo pour tous les enfants âgés de moins de 12 ans (69,7% parmi les adolescents) et 58,3% d'entre eux soutiendraient la même mesure si elle s'appliquait à tous les cyclistes (24,9% parmi les adolescents). Toutefois, la même tendance à la baisse est observée lorsqu'il s'agit d'étendre la mesure à tous les cyclistes au lieu de la limiter aux enfants âgés de moins de 12 ans.

La mise en place d'une politique de tolérance zéro en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool est soutenue par environ six adolescents sur dix (57,0%) s'il s'agit de l'appliquer aux conducteur·rice·s novices. Le soutien pour cette mesure diminue si cette mesure devait s'appliquer à tous les conducteur·rice·s (41,5%) et plus encore si elle était élargie aux cyclistes (31,0%). A nouveau, le soutien apporté par les adolescents est inférieur à celui des adultes. Selon l'étude ESRA réalisée en Europe en 2018, 78,1% des personnes interrogées en Belgique étaient favorables à une mesure visant à imposer un seuil d'alcoolémie de 0,0 ‰ pour les conducteur·rice·s novices et 57,6% soutiendraient cette mesure si elle était étendue à tous les conducteur·rice·s (Van den Berghe et al., 2022). Toutefois, la même tendance à la baisse est observée lorsqu'il est question d'élargir la mesure à tous les conducteur·rice·s au lieu de cibler les conducteur·rice·s novices. Notons enfin, que la limitation de la vitesse à 30 km/h en agglomération n'est soutenue que par un jeune sur quatre (27,3%) alors que cette mesure ne les concerne pas encore directement mais qu'en tant qu'usagers de la route vulnérables, elle leur serait particulièrement bénéfique.

5.6 Les accidents de circulation

Environ neuf adolescents sur dix déclarent ne pas avoir eu d'accident de la route qui aurait occasionné une blessure nécessitant les soins d'un médecin ou d'une infirmière. Parmi les adolescents blessés lors d'un accident, les principaux modes de transport étaient la voiture (en tant que passager) et le vélo non-électrique. Ces résultats rejoignent les statistiques officielles sur les accidents de la route parmi les jeunes de 15-19 ans. En outre, dans les statistiques officielles, les modes de transport le plus souvent utilisés au moment de l'accident parmi les adolescents âgés de 15-19 ans sont la voiture, le cyclomoteur et le vélo. L'utilisation du cyclomoteur est toutefois moins souvent évoquée dans cette étude. Cela est peut-être lié au fait que cette étude est limitée aux jeunes dans l'enseignement secondaire supérieur alors que dans les statistiques officielles, les jeunes âgés de 18-19 ans qui suivent des études supérieures ou qui travaillent sont également inclus.

5.7 Différences de genre

Se déplacer et prendre part à la circulation mobilisent de nombreuses compétences, qu'elles soient physiques, cognitives techniques. Il ne faut cependant pas sous-estimer l'importance des normes culturelles et sociales et plus encore des stéréotypes de genre véhiculés au sein de celles-ci (Granié, M.-A. et al., 2019).

L'étude a mis en évidence de nombreuses différences de genre. En matière de mobilité, les filles rapportent plus fréquemment se déplacer en voiture (en tant que passagère) et les garçons plus souvent à vélo non-électrique ou avec d'autres types de deux-roues motorisés moins fréquemment utilisés. Globalement, ces différences s'observent également dans les déplacements pour se rendre à l'école.

En ce qui concerne le sentiment de sécurité des adolescents dans les différents moyens de transport, les filles se sentent moins en sécurité que les garçons lorsqu'il s'agit de conduire une voiture, une moto, un vélo non-électrique, une trottinette électrique ou lorsqu'il s'agit d'utiliser les transports en commun ou de se déplacer à pied.

Ces résultats font échos à d'autres mesures faites au niveau européen où la sécurité perçue varie également en fonction du genre parmi les adultes en Europe. Globalement, les femmes se sentent moins en sécurité que les hommes, particulièrement pour conduire une voiture, rouler à vélo ou marcher même si les différences entre hommes et femmes ne sont pas très grandes (Furian et al., 2021, 2024; Granié et al., 2019, 2020).

Chez les adolescents, l'acceptabilité perçue auprès des amis à propos de certains comportements ne varient pas en fonction du genre en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité ou l'utilisation du GSM. Toutefois, lorsqu'il s'agit de rouler à vélo sans casque, dans le noir sans équipement réfléchissant, en étant potentiellement sous l'influence de l'alcool ou de traverser à vélo au feu rouge, les garçons rapportent plus fréquemment qu'ils perçoivent que ces comportements sont jugés acceptables par leurs amis. Cette tendance s'observe également lorsqu'il s'agit de dépasser la limitation de vitesse en voiture ou conduire en ayant peut-être dépassé le seuil légal d'alcoolémie.

Le genre est également associé à certains comportements auto-déclarés par les jeunes, quel que soit le type d'usager. Ces différences de genre sont documentées dans d'autres études auprès d'adolescents (Bina et al., 2006; Dhondt & Degheldere, 2023; Granié, 2009) mais également chez les enfants (Meesmann et al., 2023; Schwebel et al., 2024). Toutes font état de tendance en défaveur des garçons avec une prise de risque plus importante par rapport aux filles.

Parmi ceux qui se déplacent à pied, les garçons rapportent plus souvent traverser en dehors d'un passage pour piéton, marcher dans la rue sous l'influence de la drogue ou de l'alcool. A l'inverse, les filles sont proportionnellement plus nombreuses à déclarer traverser sans faire attention à la circulation lorsqu'elles sont avec des amis ou à marcher en parlant au téléphone en main. L'étude européenne ESRA réalisée en 2018 (Buttler, 2020) montre que, parmi les adultes, des différences de genre sont également observées en Europe à propos des comportements rapportés en tant que piéton mais la force des associations est faible. Dans une étude d'observation réalisée en 2021, les différences de genre étaient observées pour le port du casque audio par des piéton·ne·s qui traversaient un carrefour. Ce comportement était plus fréquemment observé parmi les piétons par rapport aux piéton·ne·s (Moreau et al., 2022). Par contre, l'utilisation du téléphone portable n'était pas associée au genre parmi les piétons qui traversaient un carrefour. Une étude réalisée en France auprès de jeunes piétons âgés de 12 à 16 ans révélait qu'au-delà des différences entre les sexes, c'est le niveau d'identification au genre (masculinité vs féminité) qui expliquait les différences dans la prise de risque entre les piétons adolescents et adolescentes. Ainsi, la prise de risque chez les filles et les garçons adolescents augmentait avec le score de masculinité alors que parmi les adolescents des deux sexes, la prise de risque diminuait lorsque le score de féminité augmentait (M. A. Granié, 2009).

Parmi les adolescents âgés de moins de 17 ans, le non-port du casque à vélo est plus fréquemment rapporté par les filles que par les garçons. A contrario, les garçons sont proportionnellement plus nombreux à rapporter rouler sur la route à côté de la piste cyclable, rouler dans le noir sans phare ou traverser à vélo lorsque le feu est rouge. En Belgique, le port d'un casque audio et l'utilisation du GSM ont été observés en 2021 parmi des cyclistes traversant un carrefour et aucune différence de genre n'a été relevée (Moreau et al., 2022). En Europe, rouler à vélo sous l'influence de l'alcool, en écoutant de la musique, en consultant son GSM en main ou en roulant à côté de la piste cyclable sont des comportements où une différence de genre est observée, systématiquement en défaveur des hommes (Achermann Stürmer et al., 2020). Seul le fait de rouler sans casque ne varie pas en fonction du genre.

Comme nous l'avons déjà évoqué, l'usage de la trottinette est rapporté par un nombre limité d'adolescents. Les analyses de genre montrent que les garçons rapportent plus fréquemment la plupart des comportements à risque évoqués mais aucune différence observée n'est statistiquement significative.

Le port de la ceinture de sécurité en voiture (en tant que passager) ne varie pas en fonction du genre. Lorsqu'ils sont au volant d'une voiture, la plupart des comportements ne varient pas en fonction du genre et lorsqu'ils le font, c'est toujours au détriment des garçons. Il en va ainsi pour l'utilisation du GSM, la conduite sous l'influence de l'alcool et le non-port de la ceinture de sécurité. En Europe, les hommes rapportent moins fréquemment le port de la ceinture de sécurité que les femmes, tant au niveau des conducteurs que des passagers arrière (Nakamura et al., 2020).

Les différences de genre s'observent également au niveau de la perception du risque. En général, les filles perçoivent plus fréquemment les comportements évoqués comme « (très) risqués » par rapport aux garçons. Seule la perception du risque quant au fait de rouler à vélo sans casque, rouler à trottinette avec un passager, marcher sous l'influence de l'alcool ou en utilisant son GSM en main ne varie pas en fonction du genre. Ces résultats vont dans le même sens que ceux d'une étude auprès de jeunes piétons âgés de 12 à 16 ans en France qui relevait que les filles avaient un niveau de perception du danger plus élevé que celui des garçons (M. A. Granié, 2009).

Le soutien des adolescents aux différentes mesures politiques qui leur étaient proposées est, globalement, plus élevé parmi les filles par rapport aux garçons. Ces différences de genre en matière de soutien à différentes mesures politiques s'observent également parmi les adultes en Belgique (Van den Berghe et al., 2022).

En matière d'influence des amis, les résultats montrent que « faire des choses parce que j'ai l'impression que mes amis veulent que je le fasse » ou « prendre plus de risques dans la circulation lorsque je suis avec des amis » sont deux comportements qui ne varient pas entre les garçons et les filles. Cependant, face au scénario décrivant une situation à risque (monter dans une voiture avec des amis alors que le conducteur ou la conductrice est sous l'influence de l'alcool), la proportion d'adolescents qui ne monteraient pas dans le véhicule est plus élevée parmi les filles que parmi les garçons. Enfin, les comportements des parents au volant tels que rapportés par les adolescents ne varient pas en fonction du genre.

Enfin, la proportion d'adolescents qui rapportent avoir eu au moins un accident au cours des 12 derniers mois ayant occasionné des blessures nécessitant des soins médicaux ne varie pas entre les garçons et les filles. Concernant le moyen de transport utilisé au moment de l'accident, aucune différence de genre n'est observée pour ce qui est de la marche à pied, de la voiture (en tant que passager) ou des transports en commun. Toutefois, les filles utilisaient plus fréquemment un vélo électrique que les garçons et les garçons plus souvent un vélo non-électrique que les filles.

5.8 Différences avec l'âge

Bien que moins nombreuses, quelques différences en fonction de l'âge ont également été observées. Au niveau de la mobilité, se déplacer à pied ou avec les transports en commun est plus fréquemment rapporté par les adolescents plus âgés (≥ 17 ans) par rapport aux plus jeunes (≤ 16 ans). La conduite d'une voiture est également plus fréquemment rapportée par les adolescents plus âgés mais cette différence doit être mise en lien avec l'âge minimum requis pour obtenir le permis de conduire. À l'inverse, l'utilisation fréquente du vélo est plus souvent rapportée par les adolescents plus jeunes par rapport aux plus âgés. Ces tendances s'observent également dans les déplacements pour se rendre à l'école.

Aucune différence en fonction de l'âge n'est observée lorsque les jeunes s'expriment sur le sentiment de sécurité qu'ils perçoivent dans les différents moyens de transport ni sur l'acceptabilité perçue chez leurs amis à l'égard de certains comportements, à l'exception du non-port du casque à vélo dont l'acceptabilité perçue chez les amis est moins élevée parmi les adolescents plus âgés. En Europe, le sentiment de sécurité perçue par les adultes tend à augmenter avec l'âge lorsqu'il s'agit de conduire une voiture ou d'utiliser les transports publics. En revanche, la sécurité perçue diminue avec l'âge pour l'utilisation du vélo non-électrique. Aucune association entre le sentiment de sécurité et l'âge n'est observée pour les déplacements en voiture en tant que passager ou l'utilisation du vélo électrique. À trottinette électrique, le sentiment de sécurité perçu augmente jusqu'à l'âge de 44 ans et diminue ensuite (Furian et al., 2021, 2024).

Les comportements à risque rapportés par les adolescents lorsqu'ils se déplacent à pied varient peu en fonction de l'âge. Seuls les comportements « marcher dans la rue sous l'influence de l'alcool » et « prendre plus de risque lorsqu'ils sont en colère ou contrariés » sont plus fréquemment rapportés par les élèves plus âgés (≥ 17 ans) que par les plus jeunes (≤ 16 ans). En Europe, écouter de la musique en marchant est plus fréquemment rapporté parmi les plus jeunes (18-24 ans) et diminue ensuite lorsque l'âge augmente. Une tendance à la baisse est également observée pour les autres comportements rapportés mais dans une moindre mesure et parfois à partir de 45 ans seulement (Buttler, 2020).

A vélo, les comportements des jeunes varient également peu en fonction de l'âge mais les analyses sont limitées aux adolescents âgés de moins de 17 ans. Seul le fait de rouler sous influence est plus fréquemment rapportés par les adolescents âgés de 16 ans par rapport aux plus jeunes. En Europe, rouler à vélo en étant potentiellement sous l'influence de l'alcool, rouler à vélo sans casque, rouler à vélo en écoutant de la musique, en envoyant un message ou en consultant les réseaux sur son GSM et rouler à côté de la piste cyclable sont autant de comportements dont la prévalence est plus élevée parmi les plus jeunes (18-24 ans) et tend à diminuer lorsque l'âge augmente (Achermann Stürmer et al., 2020).

La prévalence des comportements auto-rapportés à trottinette tend à augmenter avec l'âge mais aucune différence statistiquement significative n'est observée.

Enfin, le port de la ceinture de sécurité en voiture (en tant que passager) ne varie pas en fonction de l'âge. Le nombre restreint d'adolescents conduisant une voiture n'a pas permis de réaliser des analyses en fonction de l'âge. Parmi les adultes, le port de la ceinture de sécurité à l'arrière tend à augmenter avec l'âge en Europe (Nakamura et al., 2020).

Pour la majorité des comportements qui leur étaient proposés, la perception du risque varie en fonction de l'âge parmi les adolescents. Globalement, la perception du risque augmente avec l'âge sauf pour ce qui est de ne pas respecter la limitation de vitesse en voiture, utiliser le GSM en conduisant une voiture ou à vélo, rouler à vélo ou marcher sous l'influence de l'alcool où aucune différence en fonction de l'âge n'est observée.

Lorsqu'il s'agit du soutien aux différentes mesures politiques qui leur étaient proposées, l'étude révèle que pour la plupart des mesures, le soutien des adolescents augmente avec l'âge. Selon l'étude européenne réalisée en 2023, cette tendance à voir le soutien aux mesures politiques augmenter avec l'âge s'observe également parmi les adultes (Stelling et al., 2024).

Les résultats concernant l'influence des amis et l'âge des adolescents sont nuancés. Si la proportion d'adolescents qui rapportent « faire des choses parce que j'ai l'impression que mes amis veulent que je le fasse » ne varie pas en fonction de l'âge, ceux qui déclarent « prendre plus de risques dans la circulation lorsque je suis avec des amis » sont proportionnellement plus nombreux parmi les plus jeunes adolescents par rapport aux adolescents plus âgés.

Enfin, aucune différence en fonction de l'âge n'est observée quant à la prévalence des blessés lors d'un accident de la circulation au cours des 12 derniers mois ni du mode de transport utilisé. Tenant compte des différences méthodologiques, aucune comparaison directe ne peut être faite entre la prévalence des blessés lors d'un accident mesurée dans cette étude et celle estimée sur base des statistiques officielles des accidents. Toutefois, selon ces dernières, le taux de morbidité par accidents de la route en 2023 augmente sensiblement entre 15 et 16 ans en Belgique et il reste relativement stable entre 16 et 19 ans (résultats non présentés).

5.9 Conclusion

En matière de mobilité, les résultats de cette étude confirment que la marche à pied, les déplacements en voiture en tant que passager et les transports en commun sont les modes de déplacements les plus fréquemment utilisés par les adolescents. Il reste une marge de progrès pour augmenter le sentiment de sécurité des jeunes dans les différents modes de déplacement, d'autant que ce sentiment a un impact sur les schémas de mobilité privilégiés par les jeunes.

La prévalence de tous les comportements auto-rapportés qui peuvent augmenter l'exposition des jeunes à un risque dans la circulation souligne la nécessité d'investir dans la promotion et l'éducation à la sécurité routière qu'il s'agisse des comportements interdits par la loi (l'utilisation du GSM en main, le non-respect du feu rouge, les phares éteints à vélo, la conduite sous influence, le non-respect des limitations de vitesse) ou de comportements qui ne sont pas interdits par la loi (rouler sans casque, rouler en étant trop fatigué, rouler sans équipement réfléchissant, prendre des risques sous le coup de la colère,...).

Notons également que les comportements perçus comme les plus risqués par les adolescents sont également ceux perçus comme le moins acceptable par leurs amis et inversement. Par ailleurs, il ressort de l'étude que le soutien des jeunes par rapport aux différentes mesures proposées tend à être plus élevé lorsque ces mesures ne s'appliquent pas à eux.

Enfin, si l'étude a mis en avant l'influence indéniable des amis, elle a également révélé dans quelle mesure les jeunes sont fréquemment témoins de comportements interdits par la loi et pourtant adoptés par les parents ou d'autres adultes au volant (vitesse, utilisation du GSM en main, ceinture de sécurité).

Les résultats de cette étude témoignent également de l'intérêt de répéter ce type d'étude afin d'en suivre les évolutions et les éventuels changements.

6 Limites

L'objectif de cette étude était de documenter les schémas de mobilités des adolescents inscrits dans l'enseignement secondaire supérieur en Belgique, ainsi que leurs comportements, leurs perceptions et leurs attitudes en matière de sécurité routière et d'identifier d'éventuelles différences en fonction du genre et de l'âge.

Les études réalisées en classe sont particulièrement efficaces lorsqu'il s'agit de collecter des informations auprès des jeunes. Outre le fait que cette méthodologie permet de toucher le public-cible, elle permet également de créer les conditions nécessaires pour s'assurer que les adolescents répondent aux questions en dehors de toute influence puisqu'ils complètent le questionnaire sous la supervision d'un membre du personnel scolaire. Ce dernier est, par ailleurs, informé de la nécessité de ne pas interférer dans les réponses des adolescents.

Néanmoins, cette étude présente certaines limites inhérentes, notamment, aux données auto-rapportées (Choi & Pak, 2005; Krosnick & Presser, 2010), dont le biais de désirabilité sociale, une tendance qui conduit les personnes interrogées à apporter des réponses qui donnent une image positive d'elles-mêmes. Bien que le questionnaire ait été prétesté auprès de plusieurs adolescents, il n'est pas exclu que certaines questions présentaient des mots difficiles à comprendre ou étaient trop longues. En outre, plusieurs élèves ont indiqué en commentaire que le questionnaire était trop long. Nous ne pouvons pas non plus exclure l'existence de réponses erronées involontaires dues à des erreurs de mémoire (erreur de rappel). De plus, l'objectif de l'étude n'était pas d'évaluer le risque réel auquel les adolescents peuvent s'exposer dans la circulation mais bien de mesurer leur perception du risque en lien avec certains comportements. Il en va de même pour la perception de la sécurité dans le quartier ou dans les différents modes de déplacement.

Outre, la communauté linguistique et le niveau scolaire, l'échantillon initial des écoles était également stratifié en fonction du réseau scolaire (catholique, communautaire, officiel). Toutefois, il n'a pas été possible d'intégrer le réseau scolaire dans le calcul de pondération dans la mesure où certaines strates de l'échantillon final ne contenaient aucune école. Si l'étude devait être répétée, il serait utile de tenir compte également du genre des élèves dans la procédure d'échantillonnage. Par ailleurs, bien que la taille de l'échantillon final soit relativement conséquente, l'objectif initial était d'inclure un minimum de 2.000 adolescents. Il convient également de souligner que certaines comparaisons entre sous-groupes peuvent ne pas être statistiquement significatives parce que la taille des échantillons des sous-groupes était trop faible (manque de puissance).

Le taux de participation des écoles (13,5% sur l'ensemble des écoles contactées) n'est pas satisfaisant et l'extrapolation des résultats de l'étude à l'ensemble des adolescents inscrits dans l'enseignement secondaire supérieur serait plus aisée si ce taux de participation était plus élevé. Par contre, le taux de non-réponse était satisfaisant ($\leq 10\%$) pour toutes les questions, à l'exception des questions relatives aux comportements des adolescents en tant qu'utilisateur à vélo ou cyclomoteur qui n'ont pu être exploitées (les taux variaient entre 23% et 50%). Pour ces questions, les taux élevés de non-réponse étaient observés tant dans les questionnaires papier que dans les questionnaires complétés en ligne, il était plus élevé parmi les garçons et les adolescents plus âgés et aucune raison permettant de comprendre ces taux élevés de non-réponse n'a pu être identifiée.

Dans une analyse plus poussée des données actuelles, il serait utile de rechercher d'éventuelles interactions entre le genre et l'âge (par exemple, la fréquence d'un comportement peut augmenter avec l'âge chez les garçons et pas chez les filles) mais aussi de poursuivre la recherche des facteurs associés aux perceptions ou comportements des adolescents en tenant compte d'autres variables telles que le niveau socio-économique, les normes des amis, les comportements des parents mais aussi le bien-être des adolescents, leur éventuelle consommation d'alcool et la fréquence d'utilisation de leur GSM. La prise en compte simultanée des différents facteurs associés aux perceptions et aux comportements des adolescents dans des modèles de régression serait également utile afin de contrôler les potentiels effets confondants et d'identifier d'éventuelles interactions. Il serait également intéressant de tenir compte de la saison dans la mesure où la collecte des données a été réalisée en deux étapes, une fois au printemps et une fois en automne. Enfin, les résultats devraient également être analysés au regard de la méthode de collecte des données (papier ou en ligne). Toutefois, il serait difficile de distinguer l'effet de la méthode de collecte des données du potentiel effet de la région dans la mesure où, en région flamande, toutes les écoles, sauf une, ont participé à cette étude au travers des questionnaires en ligne et que dans les deux autres régions, la majorité des écoles y ont participé avec les questionnaires papier.

7 Conclusion et recommandation

D'ici 2030, la Belgique, comme tous les autres États membres de l'Union Européenne, a pour objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves sur les routes et à l'horizon de 2050, elle vise une mortalité nulle sur les routes (All For Zero, 2023; European Commission, 2018, 2023b). A cette fin, s'intéresser aux comportements, perceptions et attitudes des adolescents revêt un intérêt majeur en vue d'identifier les leviers d'action auprès de ce groupe-cible d'utilisateurs de la route. En effet, comme l'a confirmé cette étude, en tant que piéton ou cycliste, les adolescents font partie des usagers de la route vulnérables. Mais c'est également vers 16-17 ans qu'ils vont pouvoir entamer leur formation pour obtenir le permis de conduire et intégrer le groupe des « conducteur·rice·s » où leur manque d'expérience les rendra aussi plus vulnérables.

7.1 L'approche pour un « système sûr »

L'approche pour « un système sûr », adoptée dans le plan fédéral pour la sécurité routière, intègre les différents aspects du système de circulation et tient compte de la vulnérabilité et de la faillibilité humaines (SWOV, 2021). L'ensemble du système de circulation est conçu pour prévenir les décès et blessures graves de telle sorte que si une partie du système présente une défaillance, les autres parties peuvent pallier celle-ci pour protéger les usagers de la route. Il en découle que tous les éléments du système doivent être améliorés (routes, vitesses, véhicules et comportement des usagers de la route) pour atteindre l'objectif de la Vision Zéro (All For Zero, 2023; European Commission, 2018). Cette approche revêt toute son importance lorsqu'il est question de la sécurité routière des adolescents.

Les mesures visant à améliorer la sécurité routière reposent sur les cinq éléments clés de l'approche pour un « système sûr », à savoir des routes plus sûres, des vitesses plus sûres, des véhicules plus sûrs, des usagers adoptant des comportements sûrs et des services d'urgence efficaces pour la prise en charge des victimes en cas d'accident ([What we do - European Commission](#)). Les résultats de la présente étude permettent d'identifier des éléments en faveur des mesures visant à rendre les infrastructures routières plus sûres et tolérantes, à imposer des vitesses plus sûres, à développer une technologie automobile plus sûre, à promouvoir l'utilisation d'équipements de protection tels que le port du casque, une application cohérente du Code de la route, des sanctions adéquates et, enfin et surtout, des campagnes d'éducation et de sensibilisation auprès des jeunes et une approche participative de ces derniers dans l'élaboration d'un système de circulation sûr.

La plupart des mesures évoquées ci-après ont déjà été présentées dans de précédentes études sur les enfants (Delannoy et al., 2024; European Commission, 2023a; Institut Vias, 2022; Meesmann et al., 2023).

7.1.1 De la formation et de la sensibilisation

Au niveau de la formation et la sensibilisation, les efforts doivent viser les jeunes en tant qu'utilisateurs de la route, qu'il s'agisse de promouvoir les comportements qui permettent de prévenir ou d'atténuer les éventuelles conséquences d'un accident (le port du casque, le port de la ceinture) ou d'informer sur les comportements qui exposent les jeunes à un risque accru d'accident et leurs potentielles conséquences. Cette sensibilisation est d'autant plus nécessaire que les jeunes sont plus enclins à la prise de risque

Les écoles sont des lieux privilégiés pour pouvoir développer des activités de sensibilisation mais d'autres acteurs (clubs sportifs, mouvements de jeunesse...) peuvent également s'impliquer dans cette démarche. Certains outils comme le manuel « LEARN! » fournissent des recommandations et des exemples d'éducation à la sécurité routière de bonne qualité (ETSC, 2020, 2021).

L'éducation informelle joue également un rôle important. Étant donné la place de plus en plus importante que les amis occupent dans le réseau proche des adolescents, ceux-ci doivent également être sensibilisés et informés en tant qu'ami, sur l'influence de leurs propres comportements sur ceux de leurs amis (Dodd et al., 2022; Icenogle & Cauffman, 2021). Le rôle des réseaux sociaux et de l'influence des messages qui y sont véhiculés devrait également être pris en compte.

En outre, les parents demeurent une source d'influence majeure pour les jeunes (Delannoy et al., 2024). Ils doivent en être conscients et être formés à la meilleure façon pour assumer ce rôle (SWOV, 2019). Les parents eux-mêmes sont donc également un public cible important pour les campagnes d'éducation et de sensibilisation à la circulation.

Enfin, comme cette étude l'a montré, les différences de genre dans le champ de la mobilité et de la sécurité routière s'observent aussi à l'adolescence, qu'il s'agisse du sentiment de sécurité perçu, de la perception du risque ou des comportements auto-rapportés. Les stéréotypes véhiculés au travers des normes sociales doivent donc être pris en compte dans toutes les activités de formation et de sensibilisation.

7.1.2 Des routes et des vitesses plus sûres

Les adolescents se déplacent souvent à pied ou à vélo, les plaçant ainsi dans la catégorie des usagers de la route vulnérables. Il est donc important d'investir dans les infrastructures et équipements routiers (trottoirs, pistes cyclables séparées, passages pour piétons, ...) afin que les adolescents se sentent plus en sécurité lorsqu'ils se déplacent à pied ou à vélo. Le contrôle de la vitesse des véhicules motorisés est également un élément clé pour garantir la sécurité des usagers vulnérables dans les lieux où tous les usagers de la route se côtoient (Delannoy et al., 2024). Par exemple, une limitation à 30 km/h est recommandée dans les lieux très fréquentés par les usagers vulnérables, notamment près des crèches et des écoles (ETSC, 2022). D'autres mesures telles que la mise en place de « rues scolaires » ou de « rues cyclables » participent également à améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des usagers de la route vulnérables. Ces mesures doivent toutefois s'accompagner d'une campagne de sensibilisation et être accompagnées d'une application cohérente de code de la route et de sanctions adéquates (Institut Vias, 2022).

Des études ont également exploré comment aménager les infrastructures routières en vue de limiter la distraction des usagers de la route vulnérables. L'intégration de diodes électroluminescentes (DEL) au niveau des passages pour piétons pourraient être efficaces pour capter l'attention des piéton·ne·s au moment où ils traversent et éviter qu'ils soient distraits par leur téléphone à ce moment-là (Larue et al., 2020). La visibilité simultanée des véhicules et des piéton·ne·s peut être améliorée en aménageant les routes de sorte qu'il soit impossible de stationner aux abords des passages pour piétons (Pelssers, 2019).

7.1.3 Une technologie plus sûre dans les véhicules

Depuis plusieurs années, de nombreux équipements de sécurité ont été introduits dans les véhicules afin de protéger le conducteur et les passager·ère·s dans la circulation. Ces systèmes permettent d'agir sur la vitesse, le maintien de la trajectoire, la détection de la distraction, de la fatigue, des usagers de la route vulnérables, les systèmes de rappel du port de la ceinture (European Commission, 2019). Tous ces systèmes participent à éviter des collisions ou d'en réduire la gravité.

Ce type d'équipements est peu développé pour les modes de transport utilisés par les usagers de la route vulnérables. Toutefois, certaines applications ont été développées pour améliorer la visibilité des cyclistes et réduire le risque d'accident (Nieuwkamp & Schoeters, 2018). Ces applications visent à améliorer l'éclairage du vélo et la projection de la lumière sur la route. L'installation d'un phare de freinage à l'arrière du vélo ou de feux clignotants pourraient être également utiles pour les autres usagers qui auraient ainsi une meilleure compréhension des intentions de déplacement du cycliste. Le développement et la promotion des équipements dont l'efficacité en termes de sécurité routière est scientifiquement étayée devraient être encouragés. D'autres applications permettent d'identifier les itinéraires les plus sécurisés. Bien que la trottinette électrique ne soit pas le mode le plus fréquemment utilisé par les adolescents, la petite taille des roues a été mise en cause dans les accidents où les usagers avaient perdu l'équilibre (De Vos et al., 2023). L'imposition d'une taille minimale pour les roues (environ 30 cm) pourrait améliorer la stabilité des trottinettes et aider à prévenir les accidents.

7.1.4 Des contrôles et des sanctions

L'approche pour un « système sûr » repose sur une application cohérente du Code de la route et sur la mise en place de sanctions adéquates en cas d'infraction. Cela concerne les infractions générales au Code de la route (contrôles de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, non-respect des panneaux de signalisation, conduite d'un véhicule sans contrôle technique ou sans assurance, etc.) et ces contrôles doivent être mis en place pour tous les types de véhicules, notamment les usagers à vélo, trottinette ou deux-roues motorisés.

En outre, il est important de s'assurer du respect des règles légales spécifiques à la sécurité routière pour les usagers de la route vulnérables, en particulier l'utilisation de phares sur un vélo dans l'obscurité, la non-utilisation d'un téléphone portable en main à vélo ou à trottinette, le respect du feu rouge, rouler sur la piste cyclable (et non pas à côté).

Le contrôle de vitesse aux abords des écoles est également essentiel pour assurer la sécurité des jeunes. Il est également important de veiller à la conformité des deux-roues motorisés, notamment pour s'assurer que l'engin n'a pas été débridé pour atteindre une vitesse supérieure à celle prévue.

Par ailleurs, les résultats de l'étude soulignent l'utilité des contrôles du port de la ceinture à l'avant et plus encore à l'arrière.

Lors de ces contrôles et en particulier lorsqu'il s'agit de jeunes usagers de la route, les services de police ont également un rôle important à jouer en matière de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière.

7.1.5 Une approche participative

Enfin, comme avec les enfants (Delannoy et al., 2024; Meesmann et al., 2023), l'approche participative doit être privilégiée dans l'élaboration des mesures politiques visant les adolescents. Il importe que leurs témoignages soient entendus et compris. En documentant leurs perceptions, leurs opinions et leurs besoins, les études exploratoires, telles que celle-ci, permettent d'étayer le débat public sur ce sujet.

7.2 La poursuite des recherches sur la mobilité et la sécurité routière parmi les adolescents

Les données récoltées dans le cadre de cette étude sont riches et nombreuses. Le temps et les moyens impartis à cette recherche n'ont pas permis de réaliser tout le potentiel de celle-ci au niveau des analyses.

Ainsi, il serait utile d'étudier les éventuelles interactions entre le genre et l'âge et de poursuivre la recherche des facteurs associés aux perceptions ou comportements des adolescents, en tenant compte d'autres variables telles que, le niveau socio-économique, les normes des amis, la perception du risque, les comportements des parents et d'autres facteurs explorés chez les adolescents tels que le bien-être, la consommation d'alcool et la fréquence d'utilisation du GSM. La prise en compte simultanée des différents facteurs associés aux perceptions et aux comportements des adolescents dans des modèles de régression serait également utile afin de contrôler les potentiels effets confondants et d'identifier d'éventuelles interactions, notamment entre le genre et l'âge.

Enfin, seule la répétition de cette mesure permettrait de conforter ou non les résultats observés dans la présente étude et d'en mesurer également l'évolution dans le temps. Dans l'idéal, il faudrait viser un meilleur taux de participation des écoles et un échantillon plus grand en vue d'une analyse au niveau régional.

8 Références

- Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H., & Buttler, I. (2020). *Cyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention. <https://www.esranet.eu/en/publications/>
- All For Zero. (2023). *All For Zero*. <https://All-for-Zero.Be/>. <https://all-for-zero.be/>
- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident Analysis and Prevention, 38*(3), 472–481. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.11.003>
- Brooks, F. M., Magnusson, J., Spencer, N., & Morgan, A. (2012). Adolescent multiple risk behaviour: An asset approach to the role of family, school and community. *Journal of Public Health, 34*(SUPPL. 1). <https://doi.org/10.1093/pubmed/fds001>
- Buttler, I. (2020). *Pedestrians ESRA2 Thematic report Nr. 10. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. www.esranet.eu
- Casey, B. J., Getz, S., & Galvan, A. (2008). The adolescent brain. *Developmental Review, 28*(1), 62–77. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.003>
- Choi, B. C., & Pak, A. W. (2005). A Catalog of Biases in Questionnaires. *Prev Chronic Dis., 2*(1):A13. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC1323316/>
- Ciranka, S., & van den Bos, W. (2019). Social influence in adolescent decision-making: A formal framework. *Frontiers in Psychology, 10*(AUG). <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.01915>
- Currie, C., Inchley, J., Molcho, M., Lenzi, M., Veselska, Z., & Wild, F. (eds.). (2014). *Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) Study Protocol: Background, Methodology and Mandatory items for the 2013/14 Survey*. <http://www.hbsc.org>
- De Vos, N., Sloomans, F., & Moreau, N. (2023). *Analyse approfondie des caractéristiques et profils d'accidents impliquant une trottinette électrique*. <https://www.vias.be/publications/Diepteanalyse%20van%20de%20kenmerken%20en%20profielen%20van%20ongevallen%20waarbij%20een%20elektrische%20step%20betrokken%20is/Analyse%20approfondie%20des%20caract%C3%A9ristiques%20et%20profiels%20d%E2%80%99accidents%20impliquant%20une%20trottinette%20%C3%A9lectrique.pdf>
- Delannoy, S., Feys, M., Lambert, M., Vanhove, S., & Verwee, I. (2024). *Les enfants et la sécurité routière: perceptions et comportements - Étude de cas auprès d'enfants de cinquième et sixième primaire*. https://www.vias.be/publications/Kinderen%20en%20verkeersveiligheid/Les_enfants_et_la_s%C3%A9curit%C3%A9_routi%C3%A8re.pdf
- Dhondt, S., & Degheldere, T. (2023). *Jongeren & verkeer - Een onderzoek naar het gedrag van 12-18 jarigen in het verkeer*.
- Dodd, S., Widnall, E., Russell, A. E., Curtin, E. L., Simmonds, R., Limmer, M., & Kidger, J. (2022). School-based peer education interventions to improve health: a global systematic review of effectiveness. *BMC Public Health, 22*(1). <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14688-3>
- Duell, N., Steinberg, L., Icenogle, G., Chein, J., Chaudhary, N., Di Giunta, L., Dodge, K. A., Fanti, K. A., Lansford, J. E., Oburu, P., Pastorelli, C., Skinner, A. T., Sorbring, E., Tapanya, S., Uribe Tirado, L. M., Alampay, L. P., Al-Hassan, S. M., Takash, H. M. S., Bacchini, D., & Chang, L. (2018). Age Patterns in Risk Taking Across the World. *Journal of Youth and Adolescence, 47*(5), 1052–1072. <https://doi.org/10.1007/s10964-017-0752-y>
- ETSC. (2020). *Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education*. <https://www.trafficsafetyeducation.eu/wp-content/uploads/LEARN-Key-Principles.pdf>
- ETSC. (2021). *The LEARN! Manual for Developing and Evaluating Traffic Safety and Mobility Education Activities*. European Transport Safety Council. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Manual.pdf>
- ETSC. (2022). *Reducing child deaths on European roads. (PIN Flash Report 43)*. https://etsc.eu/wpcontent/uploads/ETSC_PINFLASH43.pdf

- European Commission. (2018). *Vision Zero and the Safe System approach*. <https://ec.europa.eu/newsroom/move/items/613384/en>
- European Commission. (2019). *Road Safety: Commission welcomes agreement on new EU rules to help save lives*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_1793
- European Commission. (2023a). Road Safety Thematic Report - Children. *European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport*. https://roadsafety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/Road_Safety_Thematic_Report_Children_2023.pdf
- European Commission. (2023b). *White paper 2011*. https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en
- Furian, G., Kaiser, S., Senitschnig, N., & Soteropoulos, A. (2021). *Subjective safety and risk perception. ESRA2 Thematic report Nr. 15. ESRA project (E-Survey of Road users'Attitudes)*. Vienna, Austria Austrian Road Safety Board KFV. www.esranet.eu
- Furian, G., Kaiser, S., & Soteropoulos, A. (2024). *Subjective Safety and Risk Perception ESRA3 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users'Attitudes)*. Austria Austrian Road Safety Board KFV. <https://doi.org/D/2024/0779/47>
- Gardner, M., & Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood: An experimental study. *Developmental Psychology, 41*(4), 625–635. <https://doi.org/10.1037/0012-1649.41.4.625>
- Granié, M. A. (2009). Effects of gender, sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science, 47*(9), 1277–1283. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.03.010>
- Granié, M.-A., Degraeve, B., & Varet, F. (2019). Accidentalité, comportements à risque, accès au permis de conduire : quelles différences entre femmes et hommes? In *La sécurité routière en France : quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives* (L'Harmattan, pp. 245–268).
- Granié, M.-A., Thévenet, C., Evennou, M., Lyon, C., & Vanlaar, W. (2020). *Gender Issues ESRA2 Thematic report Nr. 13. ESRA project (E-Survey of Road users'Attitudes)*. www.esranet.eu
- Icenogle, G., & Cauffman, E. (2021). Adolescent decision making: A decade in review. *Journal of Research on Adolescence, 31*(4), 1006–1022.
- Inchley J, Currie D, Cosma A, & Samdal O. (eds.). (2018). *Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) Study Protocol: Background, Methodology and Mandatory items for the 2017/18Survey*. www.hbsc.org
- Institut Vias. (2022). *Briefing "Les enfants et la sécurité routière."* www.vias.be/briefing
- ITF. (2024). *Youth on the Move: Young People and Transport in the 21 st Century*.
- Krosnick, J., & Presser, S. (2010). Questionnaire design. In J. D. Wright & P. V. Marsden (Eds.), *Handbook of Survey Research*. Emerald Group Publishing.
- Larue, G. S., Watling, C. N., Black, A. A., Wood, J. M., & Khakzar, M. (2020). Pedestrians distracted by their smartphone: Are in-ground flashing lights catching their attention? A laboratory study. *Accident Analysis and Prevention, 134*(July 2019), 105346. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105346>
- Leblud, J., Pelssers, B., & Van den Berghe, W. (2019). *La mobilité des jeunes Belges - Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR*.
- Meesmann, U., Moreau, N., Wardenier, N., & Pires, C. (2023). *Perception de la sécurité routière chez les enfants et les parents Étude exploratoire chez les enfants et parents vivant en Belgique*. https://www.vias.be/publications/Perceptie%20van%20de%20verkeersveiligheid/Perceptions_de_la_s%C3%A9curit%C3%A9_routi%C3%A8re_chez_les_enfants_et_les_parents.pdf
- Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S., & Van den Berghe, W. (2022). *A global look at road safety Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. www.esranet.eu

- Moncel, C. (2024). *Trajectoires de développement différenciées de la prise de risque au cours de l'adolescence : étude de l'influence de la perception des risques et récompenses et de l'ajustement au niveau de risque en fonction de la personnalité* [Aix Marseille Université (AMU)]. <https://hal.science/tel-04969431v1>
- Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., & Silverans, P. (2022). *Mesure de la distraction chez les piétons et les cyclistes*. <https://www.vias.be/publications/Meting%20van%20afleiding%20bij%20voetgangers%20en%20fietse%20rs/KF-19-DISTR-VRU%20Mesure%20de%20la%20distraction%20chez%20les%20pi%C3%A9tons%20et%20les%20cyclistes.pdf>
- Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y., & Kakinuma, T. (2020). *Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. www.esranet.eu
- Nieuwkamp, R., & Schoeters, A. (2018). *Dossier thématique Sécurité routière n°2 . Cyclistes (2ème édition)*. [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B02%20-%20Fietzers%20\(2018\)/Dossier_th%C3%A9matique_n%C2%B02_-_Cyclistes_\(2%C3%A8me_édition\).pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B02%20-%20Fietzers%20(2018)/Dossier_th%C3%A9matique_n%C2%B02_-_Cyclistes_(2%C3%A8me_édition).pdf)
- O'Neal, E. E., Jiang, Y., Brown, K., Kearney, J. K., & Plumert, J. M. (2019). How Does Crossing Roads with Friends Impact Risk Taking in Young Adolescents and Adults? *Journal of Pediatric Psychology, 44*(6), 726–735. <https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsz020>
- Pelssers, B. (2019). *Dossier thématique Sécurité routière n°7 - Piétons*. [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B07%20-%20Voetgangers%20\(2019\)/Dossier_thematique_securite_routiere_n%C2%B07_-_Pietons_\(2eme_édition\).pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B07%20-%20Voetgangers%20(2019)/Dossier_thematique_securite_routiere_n%C2%B07_-_Pietons_(2eme_édition).pdf)
- Pfeffer, K., & Hunter, E. (2013). The Effects of Peer Influence on Adolescent Pedestrian Road-Crossing Decisions. *Traffic Injury Prevention, 14*(4), 434–440. <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.725259>
- Romer, D. (2010). Adolescent risk taking, impulsivity, and brain development: Implications for prevention. *Developmental Psychobiology, 52*(3), 263–276. <https://doi.org/10.1002/dev.20442>
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? - Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018)*. <https://www.vias.be/publications/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid.fina%20l/Quel%20regard%20les%20automobilistes%20portent-ils%20sur%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re-final.pdf>
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Nos enfants sont-ils correctement attachés en voiture ? Résultats de la mesure nationale de comportement de l'institut Vias en matière d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2017*. <https://www.vias.be/publications/Klikken%20we%20onze%20kinderen%20wel%20veilig%20vast/Nos%20enfants%20sont-ils%20correctement%20attach%C3%A9s%20en%20voiture.pdf>
- Schwebel, D. C., Sando, O. J., Sandseter, E. B. H., & Kleppe, R. (2024). Age, sex, sensation-seeking, and road-crossing: How does risk context impact children's street-crossing? *Traffic Injury Prevention*. <https://doi.org/10.1080/15389588.2024.2358103>
- Stelling, A., Schmidt, F., & van der Kint, S. (2024). *Support for policy measures and enforcement. ESRA3 Thematic report Nr. 9. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. <https://www.esranet.eu/storage/>
- SWOV. (2019). *Children aged 0-14. SWOV fact sheet*. SWOV. https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS_Children_0.pdf
- SWOV. (2021). *Dutch road safety in an international perspective: What does EU road safety policy look like? SWOV fact sheet*. <https://swov.nl/en/fact/intperspective-what-does-eu-road-safety-policy-look>

- Twisk, D., Bos, N., Shope, J. T., & Kok, G. (2013). *Changing mobility patterns and road mortality among pre-license teens in a late licensing country: an epidemiological study*. <http://www.biomedcentral.com/1471-2458/13/333>
- Useche, S., Alonso, F., Montoro, L., & Garrigós, L. (2019). More aware, more protected: A cross-sectional study on road safety skills predicting the use of passive safety elements among Spanish teenagers. *BMJ Open*, *9*(11). <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2019-035007>
- Van den Berghe, W., Sgarra, V., Usami, D. S., Gonzalez-Hernandez, B., & Meesman, U. (2022). *Public support for policy measures in road safety. ESRA2 Thematic report Nr. 9 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Brussels, Belgium: Vias institute and Rome, Italy: CTL – Research Centre for Transport and Logistics. www.esranet.eu
- WHO. (2022). *Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice*.

9 Annexes

9.1 Note aux parents d'élèves mineurs

A l'attention des parents d'élèves âgés de moins de 18 ans

Madame, Monsieur,

Comme vous le savez, l'adolescence est une période importante au niveau de l'apprentissage et de l'émancipation. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne la mobilité et de la sécurité routière. Les adolescents ont accès à de nombreux modes de transport, la plupart motorisés (tels que les cyclomoteurs, les trottinettes électriques et même la voiture pour les plus âgés).

Le service public fédéral « Mobilité et Transports » a chargé l'institut Vias de réaliser une étude sur la mobilité et la sécurité routière des adolescents en Belgique. Ce projet a été approuvé par un comité d'éthique. Cette étude sera réalisée auprès de 2.000 élèves inscrits dans l'enseignement secondaire supérieur (4^{ème}-7^{ème} années) en Belgique. L'établissement dans lequel votre enfant est inscrit a accepté de participer à cette étude.

Cette enquête porte essentiellement les modes de déplacement utilisés par les adolescents ainsi que sur leurs comportements en matière de sécurité routière, leurs perceptions et leurs attitudes lorsqu'ils prennent part au trafic. Le questionnaire ne contiendra aucune donnée à caractère personnel susceptible de permettre d'identifier un élève (telles que le nom, le prénom, la date de naissance, le numéro de téléphone, l'adresse ou le numéro de registre national, ...). Il est également impossible d'identifier le nom de l'école et le nom de la classe dans la base de données.

Les élèves seront invités à compléter en classe un questionnaire en ligne ou en format papier, selon le choix de l'école. Pour le format papier, chaque élève recevra une enveloppe dans laquelle il pourra glisser son questionnaire une fois celui-ci complété. Il pourra alors coller l'enveloppe avant de la remettre à la personne qui surveille la classe. La participation des élèves se fait sur base volontaire. Même si les parents ne refusent pas qu'ils y participent, les élèves restent libres d'accepter ou non de participer à l'étude ou de répondre en tout ou en partie au questionnaire. Vous trouverez toutes les informations nécessaires dans la « Notification de traitement des données » remise à votre enfant.

Les résultats globaux de l'enquête seront publiés dans un rapport. Les écoles seront informées de la publication de ce rapport afin de diffuser l'information auprès des élèves.

Cependant, si vous ne souhaitez pas que votre enfant participe à cette enquête, je vous prie de bien vouloir compléter et signer le formulaire ci-joint. Le jour de l'enquête, votre enfant remettra ce formulaire à l'enseignant en classe et ne participera pas à l'enquête. Ces formulaires ne seront pas transmis à Vias afin de respecter votre anonymat.

Bien cordialement,

Nathalie Moreau,
Responsable de l'étude
Email : ados@vias.be

Formulaire de refus

Je soussigné(e),

NOM :

Prénom :

Ne souhaite pas que mon enfant :

NOM :

Prénom :

Ecole :

Classe :

Participe à l'enquête réalisée par l'institut Vias sur la mobilité et la sécurité routière des adolescents en Belgique, pour le compte du Service Public Fédéral « Mobilité et Transports ».

Date et signature :

Ce document ne sera utilisé au sein de l'école que pour l'organisation pratique de l'enquête en classe et pour transmettre aux chercheurs de l'institut Vias des informations correctes concernant le nombre d'élèves participant ou non à l'enquête. Les documents de refus remplis ne seront donc pas envoyés à l'institut Vias afin de garantir votre anonymat. Une fois l'enquête terminée, l'école détruira ce document.

9.2 Notification de traitement de données

PROJET KF-23-ADOLES

Notification de traitement de données : étude sur la mobilité et la sécurité routière des adolescents en Belgique

Objectif et déroulement de l'étude ?

Cette étude sera réalisée auprès d'un échantillon d'environ 2.000 élèves inscrits dans l'enseignement secondaire de plein exercice en Belgique (de la 4^{ème} à la 7^{ème} secondaire).

L'étude sera organisée en classe, sous la supervision d'un membre du personnel de l'école. Les écoles et les classes sont tirées au sort. Chaque classe sélectionnée contiendra un minimum de 15 élèves. Pour les classes plus petites, plusieurs classes seront sélectionnées et regroupées afin d'atteindre ce nombre minimum d'élèves. Dans la base de données reprenant les questionnaires complétés par les élèves, un code unique d'identification sera attribué à chaque classe (par exemple, « FWB_01_01 » pour désigner la 1^{ère} classe sélectionnée dans la 1^{ère} école sélectionnée en Fédération Wallonie-Bruxelles). Si plusieurs classes doivent être combinées pour atteindre le nombre minimum de 15 élèves, un seul et même code sera attribué à toutes ces classes. En outre, à aucun moment, le nom de l'école ou de la classe ne sera mentionné dans cette base de données. La liste des classes sélectionnées et des codes attribués seront sauvegardés dans un fichier séparé le temps de la collecte des données. Une fois celle-ci terminée, ce fichier sera détruit de telle sorte qu'il ne sera plus possible d'identifier une classe ou une école.

Par ailleurs, à aucun moment, des données à caractère personnel permettant d'identifier directement les élèves (nom, prénom, adresse, date de naissance, numéro national, numéro de téléphone, ...) ne seront collectées, que ce soit dans le questionnaire complété par les élèves ou dans le fichier reprenant la liste des classes sélectionnées.

Les élèves complèteront un questionnaire soit en ligne, soit en version papier. Si les élèves complètent un questionnaire papier, chaque élève recevra un questionnaire vierge (sans clé d'identification). Chaque élève recevra également une enveloppe individuelle dans laquelle il glissera son questionnaire complété et il collera lui-même son enveloppe avant de la remettre au membre du personnel présent en classe. Les chercheurs de Vias viendront chercher les questionnaires complétés. Si les élèves complètent le questionnaire en ligne, un lien internet unique sera attribué pour toute la classe (pas de lien individuel).

Enfin, la protection des données à caractère personnel des élèves est importante pour nous. Pour cette raison, nous souhaitons également vous informer par le présent avis de la façon dont nous traitons les données récoltées auprès des élèves lors de leur participation à l'étude sur la mobilité et la sécurité routière des adolescents en Belgique. Cet avis complète notre avis général sur le traitement des données à caractère personnel disponible sur notre site web : <https://www.vias.be/fr/privacy-policy/>.

Qui est responsable du traitement des données personnelles des élèves ?

L'Institut Vias, reconnu comme entreprise sociale, ayant son siège social à 1130 Bruxelles, Chaussée de Haecht 1405, inscrit à la Banque Carrefour des Entreprises sous le numéro 0432.570.411 (ci-après « **Vias** », « **nous** » ou « **notre** ») est le responsable du traitement.

Vias réalise cette recherche pour le compte du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles (« **SPF Mobilité** »).

Vias a désigné un délégué à la protection des données qui peut être contacté par lettre à l'adresse susmentionnée ou par courrier électronique à l'adresse dpo@vias.be.

Finalités pour lesquelles nous traitons les données à caractère personnel des élèves ?

Les données à caractère personnel des élèves seront traitées exclusivement à des fins de recherche dans le cadre du projet KF-23-ADOLEES et uniquement par les chercheurs de Vias.

L'objectif principal de cette étude est de documenter les différents modes de transport utilisés par les adolescents en Belgique, ainsi que leurs comportements, leurs perceptions et leurs attitudes en matière de sécurité routière. Cette étude permettra d'élaborer des recommandations en vue de soutenir les politiques visant à améliorer la sécurité routière des adolescents en Belgique. Chaque école sera informée lors de la publication du rapport de l'étude. Par ailleurs, le questionnaire ne contient aucune donnée à caractère personnel susceptible de permettre d'identifier un élève (telles que le nom, le prénom, la date de naissance, le numéro de téléphone, l'adresse ou le numéro de registre national, l'adresse email personnelle, ...).

La participation des élèves se fera tenant compte du refus explicite (ou consentement implicite) des parents des élèves âgés de moins de 18 ans et sur base volontaire pour tous les élèves. D'une part, les parents d'élèves âgés de moins de 18 ans pourront manifester par écrit leur refus de voir leur enfant participer à l'étude ("Formulaire de refus"). Le jour de l'enquête, les élèves âgés de moins de 18 ans remettront au professeur ce formulaire de refus complété et signé et ils ne participeront pas à l'étude. D'autre part, le jour de l'enquête, tous les élèves (à l'exception de ceux âgés de moins de 18 ans dont les parents auront refusé leur participation à l'étude) seront libres de participer ou non à cette étude, de répondre en tout ou en partie au questionnaire et d'y mettre fin à tout moment.

Ce que nous voulons explorer :

- **Les modes de transport utilisés par les adolescents ?**

Les adolescents indiquent les modes de transport qu'ils utilisent et le contexte dans lequel ils le font (pour aller à l'école, pour des activités de loisir, ...). Ils indiquent également si leur quartier est bien équipé en termes d'infrastructures routières (trottoirs, passages pour piéton, ...), s'ils s'y sentent en sécurité en tant qu'utilisateur de la route.

- **Les comportements des adolescents en tant qu'utilisateur de la route ?**

Les adolescents indiquent dans quelle mesure ou à quelle fréquence ils adoptent certains comportements lorsqu'ils prennent part au trafic (porter un casque à vélo, attacher sa ceinture de sécurité en voiture, utiliser son GSM en se déplaçant, ...)

- **Les perceptions et attitudes des adolescents par rapport à certains comportements à risque ?**

Les adolescents indiquent dans quelle mesure où ils trouvent qu'un comportement à risque est acceptable ou non (rouler à vélo sans casque, se déplacer en voiture sans attacher sa ceinture, conduire une voiture après avoir bu de l'alcool, utiliser son GSM en se déplaçant, ...).

Quelles sont les données à caractère personnel traitées et quelles sont les personnes concernées ?

Pour permettre la réalisation de cette étude, nous devons collecter des données de recherche, y compris quelques données à caractère personnel concernant les participants.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des données traitées :

Mode de collecte	La personne concernée	Description
Questionnaire	Les élèves inscrits dans l'enseignement secondaire de plein exercice (de la 4 ^{ème} à la 7 ^{ème} année)	Données socio-démographiques : sexe, âge (en années), niveau scolaire (4 ^{ème} -7 ^{ème} année), orientation scolaire (Générale, Transition, Qualification), région du domicile (Flandre, Wallonie, Bruxelles-Capitale)
		Les différents modes de transport utilisés par les adolescents en fonction de l'activité, la description de leur quartier en matière d'infrastructure routière, de sécurité routière et d'accessibilité pour les transports publics.
		Leurs comportements en tant qu'utilisateur de la route
		Leurs perceptions et attitudes par rapport à certains comportements à risque.

Sur quelle base juridique les données à caractère personnel des élèves sont-elles traitées ?

Le traitement des données à caractère personnel des élèves est nécessaire aux fins des intérêts légitimes poursuivis par Vias, en tant qu'institut de recherche, à savoir mener à bien une recherche scientifique sur la mobilité et la sécurité routière des adolescents pour le compte du SPF Mobilité et Transports, pour lequel le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public.

Avec qui les données à caractère personnel des élèves seront-elles partagées ?

Les données à caractère personnel des élèves seront traitées uniquement par les chercheurs de Vias impliqués dans cette étude. Par ailleurs, le questionnaire ne contiendra aucune donnée à caractère personnel susceptible de permettre d'identifier un élève (telles que le nom, le prénom, la date de naissance, le numéro de téléphone, l'adresse ou le numéro de registre national, l'adresse email, ...).

Les données à caractère personnel des élèves sont en principe traitées au sein de l'Union européenne. Cependant, pour le questionnaire de cette étude, nous recourons aux services du logiciel d'enquête en ligne de WorldAPP, Inc., un fournisseur dont le siège se trouve aux États-Unis. WorldAPP, Inc. a adhéré au cadre Europe-États-Unis de protection des données personnelles et est repris dans le registre de ce cadre, ce qui garantit un niveau de protection adéquat pour lesdites données personnelles.

En outre, Vias ne communique jamais de données à caractère personnel à des tiers, sauf si, Vias y est contraint par un tribunal ou une autre autorité chargée de l'application de la loi.

Combien de temps les données à caractère personnel des élèves seront-elles conservées ?

Le fichier reprenant la liste des écoles et des classes avec les clés d'identification attribuées est sauvegardé séparément de la base de données. Dès que les chercheurs ont pu s'assurer que tous les élèves avaient eu l'opportunité de participer à l'étude, ce fichier sera détruit. Il sera alors impossible de lier une classe ou une école à une clé d'identification. Les données récoltées auprès des jeunes seront alors tout à fait anonymes.

Après l'achèvement de l'étude, les données de recherche anonymes seront conservées pendant au moins cinq ans pour nous permettre de démontrer l'exactitude scientifique des résultats de la recherche. Les données de recherche peuvent être conservées sous une forme très agrégée pendant une période plus longue à des fins d'études de suivi.

Quels sont vos droits en tant que personne concernée ou parent d'une personne concernée ?

Dans la mesure où un identifiant unique sera attribué à chaque classe comprenant au moins 15 élèves et que seul le sexe, l'âge et la région du domicile de l'élève seront collectés, il sera très difficile, voire impossible d'identifier avec certitude un élève. Dès lors, une fois le questionnaire complété, il sera pratiquement impossible pour un élève ou les parents d'un élève, de nous demander :

- d'inspecter, de rectifier ou d'effacer vos réponses,
- de procéder à la limitation du traitement de vos réponses, ainsi que d'exercer le droit de s'opposer au traitement de celles-ci,
- d'obtenir vos réponses dans un format structuré, commun et lisible par machine afin de les transférer à un autre responsable du traitement,
- de retirer votre consentement au traitement de vos réponses.

Cependant, vous disposez des droits suivants :

- Le droit de refuser de participer à cette étude.
- Le droit de se plaindre auprès de l'Autorité de protection des données (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/citoyen/agir/introduire-une-plainte>).

Pour exercer vos droits, veuillez contacter notre délégué à la protection des données par courrier électronique à l'adresse dpo@vias.be (ou par lettre à l'adresse ci-dessus).

Nathalie Moreau,
Responsable de l'étude
Email : ados@vias.be

9.3 Note à l'attention des élèves

Ce document a été remis aux élèves qui complétaient le questionnaire papier. Une version adaptée de ce texte figurait également sur la première page du questionnaire en ligne.

Bonjour,

Les jeunes ont accès aujourd'hui à de nombreux moyens de transport motorisés (tels que les cyclomoteurs, les vélos électriques, les trottinettes électriques et même la voiture ou la moto pour les plus âgé(e)s d'entre vous).

De plus, certains adolescent(e)s vivent dans des quartiers où il est facile de se déplacer en transports en commun (bus, tram, métro ou train) alors que d'autres vivent dans des endroits plus isolés.

Dans cette étude, nous souhaitons mieux comprendre comment se déplacent les jeunes de ton âge, dans quelle mesure ils se sentent en sécurité dans la circulation et comment ils se comportent en tant qu'utilisateur de la route.

Ces questions seront posées à environ 2.000 adolescent(e)s inscrit(e)s en 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} ou 7^{ème} année du secondaire en Belgique. Il est important de souligner que ce questionnaire est tout à fait anonyme. Tu ne dois donner aucune information permettant de t'identifier. Seuls les chercheurs responsables de l'étude auront accès aux réponses des jeunes interrogé(e)s mais il leur sera impossible de savoir qui a complété le questionnaire.

Prends ton temps pour bien lire chaque question, l'une après l'autre, et y répondre le plus honnêtement possible. Il ne s'agit pas d'un test ni d'un contrôle, il n'y a pas de mauvaises réponses et tu restes libre de répondre ou non. Si tu ne comprends pas un mot ou une phrase, n'hésite pas à demander de l'aide auprès de la personne qui surveille la classe.

Voici quelques informations pour compléter le questionnaire :

Nous te remercions de répondre aux questions dans l'ordre.

Pour la plupart des questions, il faudra sélectionner une seule réponse en faisant une croix dans la case à côté de la réponse qui décrit le mieux ce que tu penses.

Lorsque plusieurs réponses seront possibles, cela sera précisé et tu pourras faire une croix dans le(s) case(s) à côté de la(des) réponse(s) qui décri(ven)t le mieux ce que tu penses.

Si tu as coché par erreur une case, il suffit de noircir complètement la case et de faire une croix dans la case à côté de la bonne réponse.

Si aucune des propositions de réponse ne correspond tout à fait à ce que tu penses, choisis la proposition qui y correspond le plus ou qui te semble vraie la plupart du temps.

Si tu dois répondre en indiquant un chiffre ou un nombre, inscrit-le dans la ou les case(s) prévue(s).

Lorsque tu as fini de remplir le questionnaire, plie-le et mets-le dans la petite enveloppe que tu as reçue et colle le bord de l'enveloppe pour la fermer. Glisse-la ensuite dans la grande enveloppe prévue pour la classe et qui se trouve sur le bureau du professeur ou du membre du personnel présent dans la classe.

Nous te remercions beaucoup de ton aide et de nous permettre ainsi de comprendre comment les jeunes se déplacent et comment ils prennent part à la circulation de nos jours en Belgique. Ces données nous permettront de soutenir les autorités politiques dans le choix des mesures pour améliorer la sécurité routière des jeunes en Belgique.

Si tu as la moindre question, n'hésite pas à nous contacter par courriel (ados@vias.be).

Nathalie Moreau,

Responsable de l'enquête

9.4 Questionnaire

Questionnaire

sur la mobilité



Bonjour,

Les jeunes ont accès aujourd'hui à de nombreux moyens de transport motorisés (tels que les cyclomoteurs, les vélos électriques, les trottinettes électriques et même la voiture ou la moto pour les plus âgé(e)s d'entre vous).

De plus, certains adolescent(e)s vivent dans des quartiers où il est facile de se déplacer en transports en commun (bus, tram, métro ou train) alors que d'autres vivent dans des endroits plus isolés.

Dans cette étude, nous souhaitons mieux comprendre comment se déplacent les jeunes de ton âge, dans quelle mesure ils se sentent en sécurité dans la circulation et comment ils se comportent en tant qu'utilisateur de la route.

Ces questions seront posées à environ 2.000 adolescent(e)s inscrit(e)s en 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} ou 7^{ème} année du secondaire en Belgique. Il est important de souligner que ce questionnaire est tout à fait anonyme. Tu ne dois donner aucune information permettant de t'identifier. Seuls les chercheurs responsables de l'étude auront accès aux réponses des jeunes interrogé(e)s mais il leur sera impossible de savoir qui a complété le questionnaire.

Prends ton temps pour bien lire chaque question, l'une après l'autre, et y répondre le plus honnêtement possible. Il ne s'agit pas d'un test ni d'un contrôle, il n'y a pas de mauvaises réponses et tu restes libre de répondre ou non. Si tu ne comprends pas un mot ou une phrase, n'hésite pas à demander de l'aide auprès de la personne qui surveille la classe.

Voici quelques informations pour compléter le questionnaire :

- Nous te remercions de répondre aux questions dans l'ordre.
- Pour la plupart des questions, il faudra sélectionner une seule réponse en faisant une croix dans la case à côté de la réponse qui décrit le mieux ce que tu penses.
- Lorsque plusieurs réponses seront possibles, cela sera précisé et tu pourras faire une croix dans le(s) case(s) à côté de la(des) réponse(s) qui décrivent le mieux ce que tu penses.
- Si tu as coché par erreur une case, il suffit de noircir complètement la case et de faire une croix dans la case à côté de la bonne réponse.
- Si aucune des propositions de réponse ne correspond tout à fait à ce que tu penses, choisis la proposition qui y correspond le plus ou qui te semble vraie la plupart du temps.
- Si tu dois répondre en indiquant un chiffre ou un nombre, inscris-le dans la ou les case(s) prévue(s).
- Lorsque tu as fini de remplir le questionnaire, plie-le et mets-le dans la petite enveloppe que tu as reçue et colle le bord de l'enveloppe pour la fermer. Glisse-la ensuite dans la grande enveloppe prévue pour la classe et qui se trouve sur le bureau du professeur ou du membre du personnel présent dans la classe.

Nous te remercions beaucoup de ton aide et de nous permettre ainsi de comprendre comment les jeunes se déplacent et comment ils prennent part à la circulation de nos jours en Belgique. Ces données nous permettront de soutenir les autorités politiques dans le choix des mesures pour améliorer la sécurité routière des jeunes en Belgique.

Si tu as la moindre question, n'hésite pas à nous contacter par courriel (ados@vias.be).

Nathalie Moreau,
Responsable de l'enquête



1. Es-tu... ?

- Un garçon Une fille Je me définis autrement Je préfère ne pas répondre

2. Quel âge as-tu ?

- Moins de 15 ans 15 ans 16 ans 17 ans 18 ans 19 ans Plus de 19 ans

3. En quelle classe es-tu ?

- 4^{ème} année 5^{ème} année 6^{ème} année 7^{ème} année

4. Dans quelle orientation scolaire es-tu ?

- Générale Technique Artistique Professionnelle



Note : les questions suivantes concernent ton environnement familial. Si tu vis parfois avec l'un de tes parents et parfois avec l'autre, choisis la maison dans laquelle tu vis aujourd'hui, pour répondre aux questions suivantes.

5. Dans quelle région vis-tu ? (réponds pour la maison où tu vis aujourd'hui)

- Dans la région flamande Dans la région wallonne Dans la région bruxelloise

6. Quelle expression décrit le mieux le quartier dans lequel tu vis ? (réponds pour la maison où tu vis aujourd'hui)

- La campagne, y compris les villages La banlieue d'une ville La ville

7. Quelle(s) langue(s) parle-t-on principalement à ta maison (celle où tu vis aujourd'hui) ? (plusieurs réponses possibles)

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Néerlandais | <input type="checkbox"/> Italien |
| <input type="checkbox"/> Français | <input type="checkbox"/> Bulgare |
| <input type="checkbox"/> Allemand | <input type="checkbox"/> Roumain |
| <input type="checkbox"/> Arabe | <input type="checkbox"/> Anglais |
| <input type="checkbox"/> Turc | <input type="checkbox"/> Autre |

8. Combien d'enfants vivent dans ta maison (celle où tu vis aujourd'hui), y compris toi ?

9. Quel est ton rang (selon ta date de naissance) dans la fratrie (en tenant compte de tous les enfants du foyer où tu vis aujourd'hui) ? L'enfant le plus âgé a le rang 1.

10. Au cours de cette année scolaire, quelle est approximativement la distance (en km) entre ta maison (où tu vis aujourd'hui) et ton école ?

- | | |
|-----------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="radio"/> < (moins de) 1 km | <input type="radio"/> 4 à <5 km |
| <input type="radio"/> 1 à <2 km | <input type="radio"/> 5 à <10 km |
| <input type="radio"/> 2 à <3 km | <input type="radio"/> 10 à <20 km |
| <input type="radio"/> 3 à <4 km | <input type="radio"/> 20 km ou plus |

11. En pensant à la maison où tu vis aujourd'hui, dans quelle mesure es-tu d'accord avec chacune des affirmations suivantes concernant ton quartier ?

Tu peux indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 6, où 1 correspond à «pas du tout d'accord» et 6 à «tout à fait d'accord». Les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés pour préciser ta réponse

Aménagements pour les piétons et les cyclistes	1. Pas du tout d'accord	2	3	4	5	6 Tout à fait d'accord
Il y a des trottoirs sur la plupart des rues.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a des pistes cyclables sur la plupart des rues.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les pistes cyclables sont séparées de la route/du trafic.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a des abris pour vélos (aux supermarchés, aux écoles, aux arrêts de bus...).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sécurité du trafic	1. Pas du tout d'accord	2	3	4	5	6 Tout à fait d'accord
Marcher est dangereux à cause de la circulation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire du vélo est dangereux à cause de la circulation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En général, les voitures roulent lentement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nos rues sont bien éclairées lorsqu'il fait sombre.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a des passages pour piétons, des feux de circulation et/ou des panneaux de signalisation pour aider les piétons à traverser les rues fréquentées.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marcher est dangereux à cause de l'état des routes/des trottoirs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire du vélo est dangereux à cause de l'état des routes/des pistes cyclables.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Au cours des 12 derniers mois, peux-tu indiquer à quelle fréquence tu as utilisé les modes de transport suivants dans la circulation. Cela peut être en tant que conducteur(rice) ou passager(ère).

	(Presque) tous les jours	Quelques fois par semaine	Quelques fois par mois	Quelques fois par an	Jamais
La marche à pied.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une trottinette électrique (en tant que conducteur(rice)).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un skateboard.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un vélo en tant que passager(ère) (électrique ou non, excepté les speed pedelecs).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un vélo électrique en tant que conducteur(rice) (à l'exception des speed pedelecs).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un vélo non-électrique en tant que conducteur(rice)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le train/tram/méto/bus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe A (max. 25 km/h) comme passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	(Presque) tous les jours	Quelques fois par semaine	Quelques fois par mois	Quelques fois par an	Jamais
Un cyclomoteur de classe A (max. 25 km/h) comme conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe B (max. 45 km/h, y compris les speed pedelec) comme passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe B (max. 45 km/h, y compris les speed pedelec) comme conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une moto, en tant que passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une moto, en tant que conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une voiture en tant que passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une voiture en tant que conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (par exemple, monoroue, patins à roulette).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. As-tu déjà réussi un examen théorique pour l'obtention d'un permis de conduire ? [plusieurs réponses possibles]

- B A2
 AM G
 A1 Aucun

14. As-tu déjà réussi un examen pratique pour l'obtention d'un permis de conduire ? [plusieurs réponses possibles]

- B A2
 AM G
 A1 Aucun

Regarde attentivement l'image ci-dessous et réponds ensuite à la question.



15. Que fais-tu dans cette situation si tu es le cycliste ?

- Je roule jusqu'au feu et j'attends à côté du camion jusqu'à ce que le feu passe au vert.
 Je reste à attendre derrière le camion (sur la piste cyclable) jusqu'à ce qu'il soit parti.
 Je roule jusqu'au feu et je me place sur la zone cyclable qui se trouve devant le camion.

16. **Au cours de cette année scolaire**, quel est ton principal mode de transport pour aller de la maison (où tu vis aujourd'hui) à l'école (le mode de transport le plus fréquent ou le mode de transport avec lequel tu as parcouru la plus longue distance si différents modes de transport sont utilisés pour le même trajet) ?

Par exemple : Si tu vas habituellement à l'école à vélo et qu'il t'arrive très occasionnellement d'être emmené en voiture, indique ici le vélo comme mode de transport principal. Si tu marches 100 mètres jusqu'à la station de métro et que tu fais ensuite 1 km en métro pour te rendre à l'école, indique ici «métro»

Par beau temps, je vais principalement à l'école ... ? (une seule réponse possible)

- à pied
- à trottinette électrique (en tant que conducteur(rice))
- en skateboard
- à vélo en tant que **passager(ère)** (électrique ou non, excepté les speed pedelec)
- à vélo électrique en tant que **conducteur(rice)** (à l'exception des speed pedelecs)
- à vélo non-électrique en tant que **conducteur(rice)**
- en train/tram/métro/bus
- à cyclomoteur de classe A (max. 25 km/h) comme **passager(ère)**
- à cyclomoteur de classe A (max. 25 km/h) comme **conducteur(rice)**
- à cyclomoteur de classe B (max. 45 km/h, y compris les speed pedelec) comme **passager(ère)**
- à cyclomoteur de classe B (max. 45 km/h, y compris les speed pedelec) comme **conducteur(rice)**
- à moto, en tant que **passager(ère)**
- à moto, en tant que **conducteur(rice)**
- en voiture en tant que **passager(ère)**
- en voiture en tant que **conducteur(rice)**
- autre (par exemple, monoroue, patins à roulette)

Par mauvais temps, je vais principalement à l'école ... ? (une seule réponse possible)

- à pied
- à trottinette électrique (en tant que conducteur(rice))
- en skateboard
- à vélo en tant que **passager(ère)** (électrique ou non, excepté les speed pedelec)
- à vélo électrique en tant que **conducteur(rice)** (à l'exception des speed pedelecs)
- à vélo non-électrique en tant que **conducteur(rice)**
- en train/tram/métro/bus
- à cyclomoteur de classe A (max. 25 km/h) comme **passager(ère)**
- à cyclomoteur de classe A (max. 25 km/h) comme **conducteur(rice)**
- à cyclomoteur de classe B (max. 45 km/h, y compris les speed pedelec) comme **passager(ère)**
- à cyclomoteur de classe B (max. 45 km/h, y compris les speed pedelec) comme **conducteur(rice)**
- à moto, en tant que **passager(ère)**
- à moto, en tant que **conducteur(rice)**
- en voiture en tant que **passager(ère)**
- en voiture en tant que **conducteur(rice)**
- autre (par exemple, monoroue, patins à roulette)



17. **Au cours de cette année scolaire**, as-tu l'habitude de faire le chemin de l'école tout(e) seul(e) ? Tu peux indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 6, où 1 correspond à «(presque) toujours» et 6 à «(presque) jamais». Les chiffres intermédiaires peuvent également être utilisés pour préciser ta réponse.

(Presque) toujours			(Presque) jamais		
1	2	3	4	5	6
<input type="radio"/>					

Si tu es «(presque) toujours» tout seul(e) pour faire le chemin de l'école, passe à la question 19.

18. **Quelle phrase décrit le mieux la personne qui t'accompagne le plus souvent à l'école au cours de cette année scolaire, lorsque tu n'es pas seul(e) ?**

- Le plus souvent, je suis accompagné(e) par au moins un adulte.
- Le plus souvent, je suis accompagné(e) par au moins un jeune (<18ans).
- Le plus souvent, je suis accompagné(e) d'au moins un adulte et d'au moins un autre jeune (<18 ans) en même temps.

19. **En pensant à tes amis, dans quelle mesure pense-tu qu'ils jugeraient acceptables les comportements suivants ?**

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «Tout à fait inacceptable» et 5 correspond à «Tout à fait acceptable». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Tout à fait inacceptable	2	3	4	5 Tout à fait acceptable
Voyager en tant que passager(ère) à l'arrière d'une voiture sans porter la ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voyager en tant que passager(ère) à l'avant d'une voiture sans porter la ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduire une voiture sans attacher sa ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduire une voiture avec un taux d'alcool peut-être supérieur la limite légale.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduire une voiture sans respecter la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduire une voiture en utilisant un gsm dans la main pour appeler, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités sur son gsm.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rouler à vélo sans casque.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rouler à vélo avec un taux d'alcool peut-être supérieur la limite légale.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rouler à vélo en utilisant un gsm dans la main pour appeler, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Traverser la route à vélo lorsque le feu est rouge et qu'aucun panneau de signalisation n'indique une exception pour les cyclistes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rouler à vélo dans l'obscurité sans porter de matériel réfléchissant.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1. Tout à fait inacceptable	2	3	4	5 Tout à fait acceptable
Rouler à trottinette électrique tout en utilisant un gsm dans la main pour appeler, lire, envoyer des sms (également par chat) ou consulter les médias sociaux/ les actualités.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Traverser la route à trottinette lorsque le feu est rouge et qu'aucun panneau de signalisation n'indique une exception pour les trottinettes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rouler à trottinette électrique avec 1 passager(ère) ou plus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marcher dans la rue en ayant peut-être bu trop d'alcool	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marcher dans la rue en utilisant un gsm dans la main pour appeler, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Traverser la rue à pied quand le feu est rouge pour les piétons.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il s'agit ici d'une question visant à tester ton attention. Peux-tu cocher l'option de réponse 5 (tout à fait acceptable), s'il te plaît ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si tu t'es déplacé(e) au moins quelques fois par mois EN VOITURE COMME PASSAGER(ÈRE) au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante

20. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que PASSAGER(ÈRE) DANS UNE VOITURE, fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Voyager en voiture à l'arrière sans attacher ma ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Voyager en voiture à l'avant sans porter ma ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Voyager en voiture alors que le(la) conducteur(rice) avait peut-être bu plus d'alcool que la quantité autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
Voyager en voiture alors que le(la) conducteur(rice) ne respectait pas la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>				
Voyager en voiture alors que le(la) conducteur(rice) utilisait un gsm dans ses mains.	<input type="radio"/>				

Si tu t'es déplacé(e) au moins quelques fois par mois EN VOITURE COMME CONDUCTEUR(RICE) au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante.

21. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que CONDUCTEUR(RICE) D'UNE VOITURE, fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Conduire sans porter la ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Conduire alors que tu avais peut-être bu plus d'alcool que la quantité autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
Conduire après avoir consommé de la drogue.	<input type="radio"/>				
Conduire sans respecter la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>				
Conduire en parlant au téléphone avec un gsm en mode main libre.	<input type="radio"/>				
Conduire en parlant au téléphone avec un gsm tenu en main.	<input type="radio"/>				
Conduire en lisant ou en envoyant un message texte (également appelé "chat") ou en consultant les médias sociaux ou les actualités sur ton gsm.	<input type="radio"/>				
Conduire alors que tu étais si fatigué(e) que tu avais du mal à garder les yeux ouverts.	<input type="radio"/>				
Conduire de manière plus risquée parce que tu étais en colère ou contrarié(e).	<input type="radio"/>				

Si tu t'es déplacé(e) au moins quelques fois par mois en tant que CONDUCTEUR(RICE) D'UN CYCLOMOTEUR (Y COMPRIS UN SPEED PEDELEC) au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante.

22. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que CONDUCTEUR(RICE) D'UN CYCLOMOTEUR (Y COMPRIS UN SPEED PEDELEC), fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Rouler sans casque	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu avais peut-être bu plus d'alcool que la quantité autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
Rouler après avoir consommé de la drogue.	<input type="radio"/>				
Rouler sans respecter la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>				
Rouler en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm en mode main libre.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm tenu en main.	<input type="radio"/>				

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Rouler en lisant ou en envoyant un message texte (également appelé "chat") ou en consultant les médias sociaux ou les actualités sur ton gsm.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu étais si fatigué(e) que tu avais du mal à garder les yeux ouverts.	<input type="radio"/>				
Rouler de manière plus risquée parce que tu étais en colère ou contrarié(e).	<input type="radio"/>				

Si tu t'es déplacé(e) **au moins quelques fois par mois** en tant que **CONDUCTEUR(RICE) D'UNE MOTO** au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante

23. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que CONDUCTEUR(RICE) D'UNE MOTO, fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Rouler sans casque.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu avais peut-être bu plus d'alcool que la quantité autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
Rouler après avoir consommé de la drogue.	<input type="radio"/>				
Rouler sans respecter la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>				
Rouler en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm en mode main libre.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm tenu en main.	<input type="radio"/>				
Rouler en lisant ou en envoyant un message texte (également appelé "chat") ou en consultant les médias sociaux ou les actualités sur ton gsm.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu étais si fatigué(e) que tu avais du mal à garder les yeux ouverts.	<input type="radio"/>				
Rouler de manière plus risquée parce que tu étais en colère ou contrarié(e).	<input type="radio"/>				

Si tu t'es déplacé(e) **au moins quelques fois par mois** en tant que **CONDUCTEUR(RICE) D'UN VÉLO (ÉLECTRIQUE OU NON MAIS PAS UN SPEED PEDELEC)** au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante.

24. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que CONDUCTEUR(RICE) D'UN VÉLO (ÉLECTRIQUE OU NON MAIS PAS UN SPEED PEDELEC), fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Rouler sans casque.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu avais peut-être bu plus d'alcool que la quantité autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
Rouler après avoir consommé de la drogue.	<input type="radio"/>				
Rouler en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm en mode main libre.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm tenu en main.	<input type="radio"/>				
Rouler en lisant ou en envoyant un message texte (également appelé "chat") ou en consultant les médias sociaux ou les actualités sur ton gsm.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu étais si fatigué(e) que tu avais du mal à garder les yeux ouverts.	<input type="radio"/>				
Traverser la route à vélo quand le feu était rouge et qu'aucun panneau de signalisation n'indique une exception pour les cyclistes.	<input type="radio"/>				
Rouler dans le noir sans phare.	<input type="radio"/>				
Rouler dans le noir sans porter d'équipement réfléchissant.	<input type="radio"/>				
Rouler sur la route à côté de la piste cyclable.	<input type="radio"/>				
Rouler de manière plus risquée parce que tu étais en colère ou contrarié(e).	<input type="radio"/>				

Si tu t'es déplacé(e) **au moins quelques fois par mois** en tant que **CONDUCTEUR(RICE) D'UNE TROTTELETTE ÉLECTRIQUE** au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante.

25. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que CONDUCTEUR(RICE) D'UNE TROTTELETTE ÉLECTRIQUE, fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Rouler sans casque.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu avais peut-être bu plus d'alcool que la quantité autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
Rouler après avoir consommé de la drogue.	<input type="radio"/>				



	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Rouler en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm en mode main libre.	<input type="radio"/>				
Rouler en parlant au téléphone avec un gsm tenu en main.	<input type="radio"/>				
Rouler en lisant ou en envoyant un message texte (également appelé "chat") ou en consultant les médias sociaux ou les actualités sur ton gsm.	<input type="radio"/>				
Rouler alors que tu étais si fatigué(e) que tu avais du mal à garder les yeux ouverts.	<input type="radio"/>				
Traverser la route à trottinette quand le feu était rouge et qu'aucun panneau de signalisation n'indiquait une exception pour les cyclistes.	<input type="radio"/>				
Rouler dans le noir sans phare.	<input type="radio"/>				
Rouler dans le noir sans porter d'équipement réfléchissant.	<input type="radio"/>				
Rouler sur le trottoir.	<input type="radio"/>				
Rouler avec 1 ou plusieurs passager(ère)s.	<input type="radio"/>				
Rouler de manière plus risquée parce que tu étais en colère ou contrarié(e).	<input type="radio"/>				

Si tu t'es déplacé(e) **au moins quelques fois par mois** en tant que **PIÉTON** au cours des 12 derniers mois, réponds à la question ci-dessous. Si non, passe à la question suivante.

26. Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence as-tu, en tant que PIÉTON, fait les choses suivantes ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Marcher dans la rue alors que tu avais peut-être bu trop d'alcool.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue après avoir consommé de la drogue.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue en écoutant de la musique avec un casque ou des écouteurs.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue en parlant au téléphone avec un gsm en mode main libre.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue en parlant au téléphone avec un gsm en main.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue en lisant ou en envoyant un message texte (également appelé "chat") ou en consultant les médias sociaux ou les actualités sur ton gsm.	<input type="radio"/>				

	1. Jamais	2	3	4	5 (Presque) toujours
Traverser la route lorsque le feu pour les piétons était rouge.	<input type="radio"/>				
Traverser la route en dehors d'un passage pour piétons situé à proximité (moins de 30 mètres).	<input type="radio"/>				
Traverser sans faire attention à la circulation alors que tu marchais seul.	<input type="radio"/>				
Traverser sans faire attention à la circulation alors que tu marchais avec des amis.	<input type="radio"/>				
Prendre plus de risques en marchant parce que tu étais en colère ou contrarié(e).	<input type="radio"/>				



Note : dans les questions suivantes, réponds en pensant à ce que tu ressens ou perçois aujourd'hui. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses ; ce qui compte, ce sont tes propres sentiments/pensées.

27. Dans quelle mesure te sens-tu en sécurité ou non lorsque tu utilises les modes de transport suivants ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 correspond à «très peu en sécurité» et 5 à «très en sécurité». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Très peu en sécurité	2	3	4	5 Très en sécurité
La marche à pied.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une trottinette électrique (en tant que conducteur(rice)).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un skateboard.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un vélo en tant que passager(ère) (électrique ou non, mais pas un speed pedelec).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un vélo électrique en tant que conducteur(rice) (pas un speed pedelec).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un vélo non-électrique en tant que conducteur(rice)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le train/tram/métro/bus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe a (max. 25 Km/h) comme passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe a (max. 25 Km/h) comme conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe b (max. 45 Km/h, y compris les speed pedelec) comme passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un cyclomoteur de classe b (max. 45 Km/h, y compris les speed pedelec) comme conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une moto, en tant que passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une moto, en tant que conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une voiture en tant que passager(ère) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une voiture en tant que conducteur(rice) .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (par exemple, monoroue, patins à roulette).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Selon toi , dans quelle mesure les comportements suivants sont risqués ?

Merci d'indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à un «risque faible» et 5 à un «risque élevé». Les chiffres entre 1 et 5 peuvent être utilisés pour préciser ta réponse

	1. Risque faible	2	3	4	5 Risque élevé
Voyager en voiture <u>en tant que passager(ère)</u> à l'arrière sans porter la ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Voyager en voiture <u>en tant que passager(ère)</u> à l'avant sans porter la ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Conduire une voiture sans attacher sa ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Conduire une voiture en ayant une concentration d'alcool dans le sang qui est peut-être au-dessus de la limite légale.	<input type="radio"/>				
Conduire une voiture sans respecter la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>				
Conduire une voiture en utilisant un gsm dans la main pour téléphoner, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités.	<input type="radio"/>				
Rouler à vélo sans casque.	<input type="radio"/>				
Rouler à vélo en ayant une concentration d'alcool dans le sang qui est peut-être au-dessus de la limite légale.	<input type="radio"/>				
Rouler à vélo en utilisant un gsm avec la main pour appeler, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités.	<input type="radio"/>				
Traverser la route à vélo lorsque le feu est rouge et qu'aucun panneau de signalisation n'indique une exception pour les cyclistes.	<input type="radio"/>				
Rouler à vélo dans l'obscurité sans porter de matériel réfléchissant.	<input type="radio"/>				
Rouler à trottinette tout en utilisant un gsm avec la main pour téléphoner, lire, envoyer des sms (également par chat) ou consulter les médias sociaux/les actualités.	<input type="radio"/>				
Traverser la route à trottinette lorsque le feu est rouge et qu'aucun panneau de signalisation n'indique une exception pour les trottinettes.	<input type="radio"/>				
Rouler en trottinette avec 1 passager(ère) ou plus.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue en ayant peut-être bu trop d'alcool.	<input type="radio"/>				
Marcher dans la rue en utilisant un gsm avec la main pour téléphoner, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux/les actualités.	<input type="radio"/>				
Traverser la rue à pied quand le feu est rouge pour les piétons.	<input type="radio"/>				
Ceci est un test de l'attention. Peux-tu cocher l'option 5 (risque élevé) dans ce cas-ci s'il te plaît.	<input type="radio"/>				



Note : les questions suivantes portent sur tes opinions personnelles. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses

29. Es-tu pour ou contre une réglementation légale visant à... ?

Tu peux indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie «tout à fait contre» et 5 signifie «tout à fait pour». Les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Tout à fait contre	2	3	4	5 Tout à fait pour
Interdire à tous les conducteur(rice)s d'un véhicule motorisé de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieur à 0.0‰ (Tolérance zéro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interdire à tous les cyclistes de rouler avec une concentration d'alcool dans le sang supérieur à 0.0‰ (Tolérance zéro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interdire à tous les conducteur(rice)s novices (ayant obtenu leur permis depuis moins de 2 ans) de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieur à 0.0‰ (Tolérance zéro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les agglomérations (les zones dans les villes ou communes avec de nombreux lieux d'habitation ou lieux de vie) (sauf sur les grandes artères).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imposer le port du casque pour tous les cyclistes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imposer le port du casque pour les cyclistes de moins de 12 ans.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interdire l'utilisation des écouteurs (ou des oreillettes) à vélo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imposer le port du casque à tous les usagers à trottinette électrique.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interdire l'utilisation d'écouteurs (ou d'oreillettes) à trottinette électrique.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. Dans quelle mesure es-tu d'accord avec chacune des affirmations suivantes ?

Tu peux indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 6, où 1 correspond à «pas du tout d'accord» et 6 à «tout à fait d'accord». Les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Pas du tout d'accord	2	3	4	5	6 Tout à fait d'accord
Il m'arrive de faire des choses parce que j'ai l'impression que mes amis veulent que je les fasse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je prends plus de risques dans la circulation lorsque je suis avec des amis que lorsque je suis seul.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31. Imagine que tu te retrouves chez quelqu'un avant de partir en voiture pour une fête. Au moment de partir, tu remarques que le(la) conducteur(rice) a trop bu. Tes autres amis montent dans la voiture. Que fais-tu ?

- Je monte dans la voiture.
- Je monte dans la voiture mais je préférerais ne pas le faire.
- Je ne monte pas dans la voiture et je cherche un autre moyen de me rendre à la fête.



Note : les questions suivantes portent sur les accidents de la route. Par accident de la route, nous entendons toute collision impliquant au moins un véhicule routier (voiture, moto, vélo) en mouvement sur une voie publique ou privée à laquelle le public a le droit d'accéder. En outre, ces collisions entraînent des dommages matériels, des blessures ou des décès. Les collisions comprennent celles entre les véhicules routiers, entre les véhicules routiers et les piétons, entre les véhicules routiers et les animaux ou les obstacles fixes, entre les véhicules routiers et les véhicules ferroviaires, et également les accidents avec un véhicule routier seul.

32. Au cours des 12 derniers mois, combien de fois as-tu été personnellement impliqué dans un accident de la route au cours duquel tu as été blessé(e) et tu as dû être soigné(e) par un médecin ou une infirmière?

- Jamais → Passe à la question 34
- Une seule fois
- Plus d'une fois

33. Merci d'indiquer le mode de transport que TU utilisais au moment de l'accident ou des accidents. [Plusieurs réponses sont possibles si tu as eu plusieurs accidents.]

- À pied.
- À trottinette électrique (en tant que **conducteur(rice)**).
- En skateboard.
- À vélo en tant que **passager(ère)** (électrique ou non, excepté les speed pedelec).
- À vélo électrique en tant que **conducteur(rice)** (à l'exception des speed pedelecs).
- À vélo non-électrique en tant que **conducteur(rice)**.
- En train/tram/métro/bus.
- À cyclomoteur de classe a (max. 25 Km/h) comme **passager(ère)**.
- À cyclomoteur de classe a (max. 25 Km/h) comme **conducteur(rice)**.
- À cyclomoteur de classe b (max. 45 Km/h, y compris les speed pedelec) comme **passager(ère)**.
- À cyclomoteur de classe b (max. 45 Km/h, y compris les speed pedelec) comme **conducteur(rice)**.
- À moto, en tant que **passager(ère)**.
- À moto, en tant que **conducteur(rice)**.
- En voiture en tant que **passager(ère)**.
- En voiture en tant que **conducteur(rice)**.
- Autre (par exemple, monoroue, patins à roulette).

34. Au cours des 12 derniers mois, as-tu personnellement reçu une amende pour une infraction de la route ?

- Non → Passe à la question 36
- Oui

35. Cette amende était-elle liée à ... ? [plusieurs réponses possibles]

- la non-utilisation d'un équipement de protection obligatoire (par exemple, ceinture de sécurité, feu sur un vélo, casque)
- la consommation d'alcool
- la consommation de drogues
- l'excès de vitesse
- l'utilisation d'un gsm
- traverser au feu rouge
- rouler à vélo sans phare
- autre raison



Note : les questions suivantes portent sur le comportement de tes parents (ou tuteurs/soignants) lorsqu'ils conduisent une voiture.

36. Au cours des 30 derniers jours, as-tu été, au moins une fois, en voiture avec l'un de tes parents (ou tuteurs/soignants) alors qu'il/elle conduisait ?

- Non → Passe à la question 38
- Oui

37. Au cours des 30 derniers jours, combien de fois as-tu été en voiture avec l'un de tes parents (ou tuteurs/soignants) pendant qu'il/elle conduisait ... ?

Tu peux indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à «jamais» et 5 à «(presque) toujours». Les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. jamais	2	3	4	5 (presque) toujours
Sans avoir attaché sa ceinture de sécurité.	<input type="radio"/>				
Avec une concentration d'alcool dans le sang qui était peut-être au-delà de la limite autorisée par la loi.	<input type="radio"/>				
En ne respectant pas la limitation de vitesse.	<input type="radio"/>				
Tout en utilisant un gsm avec les mains pour téléphoner, lire, envoyer des sms (ou chatter) ou consulter les médias sociaux ou les actualités.	<input type="radio"/>				



Note : l'enquête est presque terminée. Nous avons encore besoin de quelques informations plus générales. Nous te rappelons qu'il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

38. Combien de jours as-tu bu de l'alcool au cours des 30 derniers jours ?

- Jamais
- 1-2 jours
- 3-5 jours
- 6-9 jours
- 10-19 jours
- 20-30 jours

39. En général, à quelle fréquence utilises-tu ton GSM, pour téléphoner ?

- Presque jamais ou jamais
- Moins d'une fois par semaine
- Une fois par semaine
- Plusieurs fois par semaine mais pas tous les jours
- Tous les jours, moins d'une heure par jour
- Tous les jours, 1 à 2 heures par jour
- Tous les jours, plus de 2 heures par jour

40. En général, à quelle fréquence utilises-tu ton GSM, pour lire, envoyer de SMS (ou chat) ou consulter les médias sociaux ou d'actualités ?

- Presque jamais ou jamais
- Moins d'une fois par semaine
- Une fois par semaine
- Plusieurs fois par semaine mais pas tous les jours
- Tous les jours, moins d'une heure par jour
- Tous les jours, 1 à 2 heures par jour
- Tous les jours, plus de 2 heures par jour

41. Voici l'image d'une échelle. Le haut de l'échelle «10» représente la meilleure vie possible pour toi et le bas «0» la pire vie possible pour toi.

D'une manière générale, à quel niveau de l'échelle penses-tu te trouver en ce moment ? Coche la case à côté du chiffre qui décrit le mieux ta situation.

<input type="radio"/>	10	La meilleure vie possible
<input type="radio"/>	9	
<input type="radio"/>	8	
<input type="radio"/>	7	
<input type="radio"/>	6	
<input type="radio"/>	5	
<input type="radio"/>	4	
<input type="radio"/>	3	
<input type="radio"/>	2	
<input type="radio"/>	1	
<input type="radio"/>	0	La pire vie possible

42. Dans quelle mesure penses-tu que ta famille est financièrement à l'aise ?

Très à l'aise Plutôt à l'aise Moyennement à l'aise Peu à l'aise Pas à l'aise du tout

43. Dans quelle mesure les affirmations suivantes peuvent s'appliquer à toi personnellement ?

Tu peux indiquer ta réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie «ne s'applique pas du tout» et 5 «s'applique tout à fait». Les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés pour préciser ta réponse.

	1. Ne s'applique pas du tout à moi	2	3	4	5 S'applique tout à fait à moi
Dans une discussion, je reste toujours objectif et je m'en tiens aux faits.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Même si je suis stressé(e), je suis toujours aimable et poli(e) avec les autres.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lorsque je parle à quelqu'un, j'écoute toujours attentivement ce que l'autre personne dit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il m'est arrivé de profiter de quelqu'un dans le passé.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il m'est arrivé de jeter des déchets dans la nature ou sur la route.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parfois, je n'aide les gens que si je m'attends à recevoir quelque chose en retour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Merci d'avoir répondu à nos questions.

Si tu as un commentaire ou une remarque à propos de l'étude, n'hésite pas à nous la communiquer ci-dessous ou à nous contacter : ados@vias.be

Remarque(s) :



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be