



Rapport n° 2023-R-14-FR

Perception de la sécurité routière chez les enfants et les parents

Étude exploratoire chez les enfants et parents vivant en Belgique



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro de rapport	R-2023-R-14-FR
Dépôt légal	D/2023/0779/30
Client	Service public fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	28/08/2023
Auteur(s)	Uta Meesmann, Nathalie Moreau, Naomi Wardenier, Carlos Pires
Relecteur(s)	Eva Aigner-Breuss (KFV, Autriche)
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 : 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, Bruxelles : Institut Vias

This report is also available in English.

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Résumé	5
1 Introduction	8
2 Méthodologie	11
2.1 Conception de l'étude, portée du questionnaire et travail de terrain	11
2.2 Traitement des données et contrôle de la qualité	13
2.3 Description de l'échantillon (non pondéré)	13
3 Résultats	15
3.1 Enfants (10-14 ans)	15
3.1.1 Informations sociodémographiques des enfants (10-14 ans)	15
3.1.2 Modes de transport utilisés - rapportés par l'enfant	16
3.1.3 Trajet vers l'école - rapporté par l'enfant	17
3.1.4 Sentiment de sécurité perçu - rapporté par l'enfant	19
3.1.5 Comportement en matière de circulation - rapporté par l'enfant	20
3.1.6 Perception des risques liés à certains comportements dans la circulation - rapportée par l'enfant	23
3.1.7 Acceptabilité de certains comportements dans la circulation - rapportée par l'enfant	25
3.2 Parents d'enfants (0-14 ans)	28
3.2.1 Informations sociodémographiques des parents d'enfants (0-14 ans)	28
3.2.2 Perception de la sécurité routière dans leur quartier - rapportée par le parent	29
3.2.3 Soutien aux mesures politiques - rapporté par le parent	34
3.2.4 Opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école - rapportées par le parent	36
3.2.5 Besoins d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants - rapportés par les parents	37
3.3 Limites de l'étude	38
4 Conclusions et recommandations	40
4.1 Principales conclusions de cette étude	40
4.1.1 Enfants (10-14 ans)	40
4.1.2 Parents d'enfants (0-14 ans)	42
4.2 Recommandations générales pour améliorer la sécurité routière des enfants	44
4.2.1 Des routes et des vitesses plus sûres	44
4.2.2 Une technologie automobile plus sûre	45
4.2.3 Utilisation d'équipements de protection	45
4.2.4 Une application cohérente et des sanctions adéquates	47
4.2.5 Éducation et sensibilisation	47
4.2.6 Approche participative impliquant les enfants	47
4.3 Poursuite des recherches sur la perception de la sécurité routière par les enfants	48
Références	49
Annexes	52

Liste des tableaux et figures

Tableau 1	Taille de l'échantillon, répartition par sexe et par âge des enfants par région (non pondéré).__	14
Tableau 2	Caractéristiques sociodémographiques des enfants âgés de 10 à 14 ans (pourcentages pondérés). _____	15
Tableau 3	Informations sociodémographiques des parents d'enfants de 0 à 14 ans. _____	28
Figure 1	Utilisation des modes de transport, par groupe d'âge. _____	17
Figure 2	Accompagnement à l'école (année scolaire 2021-2022), par groupe d'âge. _____	18
Figure 3	Mode de transport principal pour se rendre à l'école (année scolaire 2021-2022), par groupe d'âge. _____	18
Figure 4	Mode de transport principal pour se rendre à l'école (année scolaire 2021-2022), par région. _	19
Figure 5	Sentiment de sécurité perçu, par groupe d'âge. _____	20
Figure 6	Comportement auto-déclaré en tant que passager d'une voiture, par groupe d'âge. _____	21
Figure 7	Comportements auto-déclarés dans la circulation en tant que cyclistes, par groupe d'âge. _____	22
Figure 8	Comportements auto-déclarés dans la circulation en tant que piéton, par groupe d'âge. _____	23
Figure 9	Perception des risques en tant que cycliste, par groupe d'âge. _____	24
Figure 10	Perception du risque en tant que piéton, par groupe d'âge. _____	25
Figure 11	Acceptabilité de certains comportements dans la circulation en tant que cycliste, par groupe d'âge. _____	26
Figure 12	Acceptabilité de certains comportements dans la circulation en tant que piéton, par groupe d'âge. _____	27
Figure 13	Caractéristiques du quartier. _____	30
Figure 14	Caractéristiques des quartiers - accessibilité, par région. _____	31
Figure 15	Caractéristiques des quartiers - sécurité de la circulation, par région. _____	32
Figure 16	Caractéristiques des quartiers - installations pour la marche et le vélo, par région. _____	33
Figure 17	Soutien aux mesures politiques. _____	34
Figure 18	Soutien aux mesures politiques, par région. _____	35
Figure 19	Opinions sur l'éducation à la sécurité routière. _____	36
Figure 20	Opinions sur l'éducation à la sécurité routière, par région. _____	37
Figure 21	Besoins d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants. _____	38

Résumé

Les enfants et la sécurité routière

Comme tous les autres États membres de l'Union européenne, la Belgique a pour objectif de réduire à zéro le nombre de tués sur les routes d'ici 2050. Depuis le début des années 1990, le nombre de décès sur les routes parmi les enfants (définis dans ce rapport comme les personnes âgées de moins de 15 ans [0-14]) a fortement diminué en Belgique. 18 enfants ont pourtant perdu la vie dans la circulation en 2021, ce qui représente 3,5 % du nombre total de tués sur la route dans le pays (Statbel, 2021). Les systèmes de circulation ne sont pas toujours conçus pour permettre aux enfants de prendre part à la circulation en toute sécurité (« norme enfant »). Ces derniers doivent, en outre, être protégés, ce qui est encore plus vrai lorsqu'ils prennent part à la circulation. En tant qu'usagers de la route, les enfants sont plus vulnérables que les autres usagers à bien des égards (ETSC, 2018). L'approche pour un « système sûr » revêt une importance particulière lorsqu'il s'agit des enfants et de leur sécurité dans la circulation. Elle a le mérite d'intégrer les différents éléments du système de circulation, en tenant compte de la vulnérabilité humaine et de la faillibilité des usagers de la route (European Commission, 2018b; SWOV, 2021). En grandissant, les enfants développent les compétences cognitives et physiques nécessaires pour se déplacer en toute sécurité dans la circulation. Leur petite taille les rend, en outre, moins visibles que les autres usagers de la route et ils sont moins expérimentés (ETSC, 2022). Ils peuvent facilement devenir des victimes innocentes lors de collisions, en raison d'une mauvaise infrastructure, de limitations de vitesse inappropriées ou du comportement dangereux d'autres usagers de la route, comme les excès de vitesse ou la conduite en état d'ébriété, etc. Lorsqu'ils voyagent en voiture, leur morphologie nécessite, de plus, l'utilisation correcte de systèmes de retenue spécifiques pour enfants et, en général, les enfants se déplacent plus souvent en tant que piétons ou cyclistes (usagers de la route vulnérables) que les autres groupes d'âge. Ces différents facteurs les exposent à un risque plus élevé d'accidents de la circulation. Les adultes, et en particulier les parents ou les personnes qui s'occupent d'enfants, jouent un rôle clé dans la participation des enfants à la circulation. Ils contribuent de façon majeure à l'éducation à la sécurité routière des enfants en leur transmettant les connaissances et les compétences dont ils ont besoin (European Commission, 2023a).

Méthodologie

Cette étude exploratoire vise à fournir un aperçu approfondi de la situation des enfants de moins de 15 ans en matière de sécurité routière en Belgique. L'accent est mis sur les comportements des enfants et sur la perception de la sécurité routière chez les enfants et les parents. Au moyen d'une enquête en ligne par panel, les parents et les enfants ont été invités à remplir un questionnaire. Le questionnaire abordait les thèmes suivants :

Thèmes traités par les enfants (10-14 ans) :

- modes de transport ;
- aller à l'école ;
- sentiment de sécurité perçu en fonction du mode de transport ;
- comportement auto-déclaré dans le trafic ;
- perception des risques liés à certains comportements dans la circulation ;
- acceptabilité de certains comportements dans la circulation.

Thèmes traités par les parents d'enfants (0-14 ans) :

- perception de la sécurité routière dans leur quartier ;
- soutien aux mesures politiques ;
- opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école ;
- besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.

Les parents ont répondu à une partie des questions et, si les enfants avaient entre 10 et 14 ans, ils ont également répondu eux-mêmes à un volet du questionnaire. Le travail sur le terrain a été mené sous la supervision de l'institut Vias entre le 17.07.2022 et le 02.08.2022. L'unité d'échantillonnage pour cette étude était l'enfant qui a été échantillonné sur la base des statistiques de la population belge pour le sexe, l'âge et la distribution régionale des enfants de moins de 15 ans. Après nettoyage des données, l'échantillon final se compose de n=1669 répondants. Les logiciels statistiques SPSS 26.0 (IBM Corp., 2019) et R (R Core Team, 2020) ont été utilisés pour le traitement et l'analyse des données.

Principales conclusions de l'étude

Pour ce qui concerne les enfants :

- En Belgique, les modes de transport les plus fréquemment utilisés par les enfants âgés de 10 à 14 ans sont la marche, la voiture, le vélo et les transports publics.
- La plupart des enfants sont accompagnés par un adulte de la famille lorsqu'ils vont à l'école.
- Les enfants âgés de 10 à 14 ans se sentent le plus en sécurité lorsqu'ils sont passagers d'une voiture, suivi par les transports publics et la marche. Ils se sentent moins en sécurité lorsqu'ils utilisent un skateboard, un mode de transport « autre » ou lorsqu'ils sont passagers sur une bicyclette.
- La plupart des enfants déclarent avoir un comportement très sûr dans la circulation. Le comportement dangereux le plus fréquemment mentionné pour les cyclistes est « rouler à vélo sans mettre de casque ». Pour les piétons, il s'agit de « marcher dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable ». Par rapport aux adultes (ESRA2; Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021), les enfants ont tendance à obtenir de meilleurs résultats en ce qui concerne le port du casque de vélo, mais ils ont tendance à déclarer davantage d'utilisation du téléphone portable à vélo que les adultes.
- Les enfants considèrent, dans cette étude, que « traverser la route lorsque le feu est rouge », « rouler à vélo dans l'obscurité sans avoir un phare blanc/jaune à l'avant et un phare rouge à l'arrière du vélo » ou « marcher dans la rue dans l'obscurité sans être équipé de petites lumières et/ou d'équipements réfléchissants » sont les comportements les plus risqués à vélo et en tant que piéton. L'utilisation d'un téléphone portable est perçue comme risquée à vélo par plus de la moitié des enfants, mais par moins de la moitié d'entre eux lorsqu'ils sont piétons.
- L'acceptabilité par les enfants des comportements dangereux à vélo est plutôt faible. Les enfants acceptent mieux les comportements dangereux des piétons que ceux des cyclistes.
- De nettes différences entre les âges s'observent dans cette étude pour presque tous les thèmes abordés. Les enfants plus âgés ont tendance à utiliser plus souvent les transports publics et font état d'un comportement plus risqué dans la circulation et d'opinions plus risquées sur le comportement routier que les enfants plus jeunes.
- On observe très peu de différences selon le sexe dans cette étude, ce qui est frappant, car chez les adultes, les hommes sont plus enclins à systématiquement faire part d'un comportement plus risqué dans le trafic et d'opinions plus risquées sur le comportement routier que les femmes.
- Seules quelques différences régionales sont observées parmi les enfants. Celles-ci sont principalement liées au comportement de l'enfant en matière de mobilité (par exemple, l'utilisation des transports publics est la plus importante à Bruxelles, tandis que la pratique du vélo est plus fréquente en Flandre).

Pour ce qui concerne les parents :

- Les parents perçoivent globalement de manière positive l'accessibilité de leur quartier, avec une marge d'amélioration pour les routes vers l'école et les endroits où les enfants peuvent se rendre seuls.
- Les parents expriment des préoccupations majeures en matière de sécurité concernant les rues qui ne sont pas sûres pour que les enfants puissent y jouer, les voitures qui ne roulent généralement pas lentement et le vélo qui est perçu comme dangereux en raison de la circulation. Ils sont également moins satisfaits de l'infrastructure cycliste que de l'infrastructure piétonnière.
- Plus de sept parents sur dix soutiennent une réglementation légale imposant « l'équipement de toutes les nouvelles voitures d'un système de rappel pour le port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière¹ », « le port du casque pour les cyclistes de moins de 12 ans » et « pour les cyclistes de porter des équipements réfléchissants lorsqu'ils circulent dans l'obscurité ». La mesure la moins soutenue est « l'interdiction de l'utilisation des casques audio (ou d'écouteurs) lorsqu'on marche dans la rue ».
- Seuls six parents sur dix estiment que « l'enfant maîtrise les règles de circulation » et moins de la moitié des parents pensent que « l'enfant connaît le danger que représentent les angles morts ».
- Plus de la moitié des parents de jeunes enfants (<135 cm) indiquent qu'ils ont besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.
- Le soutien des parents aux mesures politiques tend à augmenter avec l'âge, une tendance générale observée dans la population adulte en général (ESRA2; Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021).
- Les mères sont plus critiques à l'égard de leur quartier et de l'éducation à la sécurité routière à l'école, elles expriment davantage le besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants et

¹ Il s'agit déjà d'une mesure obligatoire pour les nouvelles voitures

sont plus favorables que les pères à des mesures politiques concernant la sécurité routière des enfants.²

- L'étude montre une tendance claire en ce qui concerne les différences régionales, qui est, pour la plupart des thèmes évalués, au détriment des parents vivant en Wallonie. Les différences les plus frappantes concernent la perception du quartier (accessibilité, sécurité et existence d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes) et les opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école. Pour de nombreuses mesures politiques, le soutien est plus élevé chez les parents en Wallonie que chez les parents à Bruxelles et en Flandre.

Recommandations générales pour améliorer la sécurité routière des enfants

Les systèmes de circulation doivent être conçus de telle sorte que les enfants puissent participer à la circulation en toute sécurité. Les enfants en tant que tels doivent être protégés, d'autant plus lorsqu'ils prennent part au trafic. À cet égard, les plans de sécurité routière fédéraux et régionaux de la Belgique soulignent l'importance d'une approche fondée sur la « norme enfant », qui vise à créer un environnement dans lequel les enfants peuvent participer à la circulation en toute sécurité. La Belgique et les autres États membres de l'Union européenne ont adopté l'approche pour un « système sûr » pour atteindre l'objectif commun de la « Vision Zéro ». Conformément à cette approche, les mesures suivantes visant à améliorer la sécurité routière des enfants sont proposées dans le rapport « Road Safety Thematic Report – Children » de la Commission européenne (2023a, p.4) :

- veiller à ce que des infrastructures adéquates et sûres soient mises en place pour que les enfants puissent se rendre à pied ou à vélo en toute sécurité à l'école, dans les aires de jeux, etc. ;
- limiter la vitesse du trafic motorisé lorsque les usagers de la route vulnérables et le trafic motorisé se mélangent (par exemple, 30 km/h dans les zones urbaines ou dans les rues scolaires, qui sont fermées à la plupart des véhicules motorisés au début ou à la fin des journées d'école) ;
- poursuite du développement et équipement obligatoire des nouvelles voitures avec des systèmes visant à 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 l'utilisation (correcte) d'équipements de protection tels que les casques de vélo et les systèmes de retenue pour enfants ;
- application cohérente du Code de la route et sanctions adéquates ;
- éducation et formation des enfants, de leurs parents et des personnes qui s'en occupent, afin d'améliorer leur participation à la circulation en toute sécurité ;
- sensibilisation des autres usagers de la route à la présence d'enfants dans la circulation et aux limites qui leur sont propres ;
- approche participative impliquant les enfants dans le développement d'un système de circulation sûr et de contre-mesures.

² Les études portant sur la population adulte générale montrent également que les usagers de la route de sexe féminin sont plus favorables aux mesures politiques que les usagers de sexe masculin (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe et al., 2022).

1 Introduction

Vision Zéro et approche pour un « système sûr »

Comme tous les autres États membres de l'Union européenne, la Belgique a pour objectif une mortalité nulle sur les routes à l'horizon 2050 (All For Zero, 2023; Transport White Paper; Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system; European Commission, 2018b, 2023b). À titre d'objectif intermédiaire, la Commission européenne vise à réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves sur les routes entre 2021 et 2030 (European Commission, 2018a). Pour atteindre cet objectif, les États membres européens peuvent utiliser l'approche pour un « système sûr », qui intègre les différents aspects du système de circulation et tient compte de la vulnérabilité et de la faillibilité humaines (SWOV, 2021). L'approche pour un « système sûr » est une vision holistique de la sécurité routière. L'ensemble du système de circulation est conçu pour protéger les personnes de la mort et des blessures graves. Si une partie du système est défaillante, les autres peuvent toujours protéger les personnes concernées. De ce fait, 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, 2018b). Cette approche est particulièrement importante lorsque l'accent est mis sur la sécurité routière des enfants.

Qu'est-ce qu'un enfant ?

Sur la base de la littérature scientifique (par exemple European Commission, 2023a), nous avons défini un enfant comme une personne âgée de moins de 15 ans (0-14), car cela couvre les différentes phases de développement entre la naissance et la puberté. À partir de 15 ans, les adolescents sont capables d'assumer leur rôle d'usagers de la route et de prendre part à la circulation de manière plus indépendante (ETSC, 2018). Sachant que les compétences physiques et cognitives se développent avec l'âge, les enfants constituent un groupe non homogène et présentent des différences de compétence majeures en tant qu'usagers de la route et dans leurs choix de transport (DaCoTa, 2012).

Les enfants et la sécurité routière

Les enfants sont des usagers de la route vulnérables qui doivent être protégés (ETSC, 2018), ce qui souligne l'importance de l'approche pour un « système sûr ». Ils sont encore en plein développement des compétences cognitives et physiques nécessaires pour se déplacer en toute sécurité dans la circulation. Les enfants sont moins visibles que les autres usagers de la route en raison de leur petite taille et sont moins expérimentés. Ils sont moins conscients des dangers, prennent plus souvent des risques involontaires et sont donc plus facilement victimes d'accidents (ETSC, 2022). Par rapport aux autres groupes d'âge, les enfants sont également plus susceptibles d'être des piétons et des cyclistes, deux groupes d'usagers de la route considérés comme étant les plus vulnérables (European Commission, 2021). Bien que le risque de décès soit plus élevé chez les piétons et les cyclistes à tous les âges, les enfants ont généralement moins de risques de mourir dans la circulation que les usagers de la route des autres groupes d'âge. Le risque le plus faible concerne les enfants voyageant en voiture ou en bus (Pelssers, 2020). Il convient toutefois de noter que, dans l'ensemble, les accidents (mortels) impliquant des enfants se produisent davantage en voiture.

La morphologie spécifique des enfants nécessite l'utilisation correcte de systèmes de retenue adaptés (réglementation belge : jusqu'à ce qu'ils atteignent une taille de 135 cm). Différents systèmes de retenue qui tiennent compte de leur morphologie spécifique ont été élaborés pour le transport d'enfants en voiture. Ces systèmes se déclinent en différentes variantes allant de la nacelle, au siège bébé orienté vers l'arrière, en passant par le siège enfant avec ses propres sangles ou coussin de sécurité et le coussin rehausseur - avec ou sans support dorsal - utilisant la ceinture de sécurité disponible dans la voiture (Schoeters & Lequeux, 2018). Différentes manières de transporter un enfant en tant que passager sur un vélo existent aussi. Cela va d'un siège pour enfant installé sur le vélo lui-même à une remorque pour vélo, un vélo-cargo ou un vélo avec une remorque pour enfant (Vias institute, 2022).

Les adultes, en particulier les parents ou les tuteurs, jouent un rôle clé dans la participation des enfants à la circulation : ils sont impliqués dans le choix du mode de transport, décident d'accompagner ou non l'enfant et le rassurent, servent de modèle de comportement dans la circulation et jouent également un rôle important dans l'éducation des enfants à la sécurité routière en leur transmettant les connaissances et les compétences nécessaires pour s'intégrer au trafic en toute sécurité. (European Commission, 2023a). La sécurité des enfants est, en outre, entre les mains de l'ensemble de la société (ETSC, 2018). L'approche pour un « système sûr »

visé à accroître la sécurité routière en général et peut contribuer à protéger les enfants (European Commission, 2018b).

Ampleur du problème en Belgique

En Belgique, le nombre de victimes de la route âgées de 0 à 14 ans a fortement diminué depuis le début des années 1990. En 2021, on a ainsi déploré 18 décès sur les routes de personnes âgées de 0 à 14 ans, ce qui représente 3,5 % du nombre total de décès sur les routes belges. À titre comparatif, on comptait encore 41 décès dans la circulation parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2011, soit 4,6 % du nombre total de décès dans le trafic (Statbel, 2021).

Le nombre de victimes de la route âgées de moins de 15 ans augmente avec l'âge et on note légèrement plus de victimes masculines que féminines. La plupart des victimes de la route âgées de moins de 15 ans sont impliquées dans un accident de la route en tant que passagers d'une voiture, les deux causes suivantes étant le fait d'être cycliste et piéton. La plupart des jeunes victimes de la route ont un accident aux heures de pointe en semaine (7-8 heures et 15-17 heures), c'est-à-dire au moment où les enfants vont à l'école ou en reviennent. La majorité des accidents impliquant des enfants de 0 à 14 ans surviennent, en outre, sur des routes situées dans des zones urbanisées (Statbel, 2021; Vias institute, 2022).

Les dispositifs de retenue pour enfants sont souvent utilisés de manière incorrecte³. Seuls 26 % des enfants dans les voitures belges bénéficient d'un système de retenue correct et adapté à leur taille ou à leur poids. Un système approprié est utilisé pour 56 % des enfants, mais de manière incorrecte. Une utilisation incorrecte peut suggérer que le siège est mal installé dans la voiture (mauvaise trajectoire de la ceinture, mauvais sens de marche, fixation partielle des crochets ISOFIX...) ou que l'enfant est mal installé dans le siège (relâchement des ceintures, ceinture sous le bras...). Pour les 18 % d'enfants restants, le siège est non adapté à la taille ou au poids de l'enfant ou le système de siège enfant n'est pas du tout fixé. (Lequeux & Pelssers, 2018).

Par rapport aux autres pays européens, la Belgique se situe juste en dessous de la moyenne européenne pour le nombre de tués sur les routes entre 0 et 14 ans (Belgique : 5,2 et UE27 6,8 tués parmi les enfants par million d'habitants de 0 à 14 ans). (European Commission, 2022).

Objectif de cette étude

Si les statistiques sur les accidents peuvent donner une idée de l'ampleur du problème, on sait peu de choses sur les facteurs de motivation qui, au-delà du comportement à risque, peuvent conduire à la victimisation des enfants dans la circulation.

En Belgique, il existe une longue tradition d'évaluation des facteurs de motivation tels que les normes sociales, les attitudes, la perception du risque et d'autres croyances comportementales (Ajzen, 1991) chez les adultes (par exemple, Cestac & Delhomme, 2012 ; Meesmann et al., 2022 ; Meesmann & Schoeters, 2016 ; Schinckus et al., 2021), mais on sait peu de choses sur le comportement spécifique des enfants et de leurs parents et sur les convictions qui y sont liées (facteurs de motivation). On en sait également peu sur les schémas de mobilité des enfants en Belgique et sur les besoins des parents en matière de soutien à la participation de leur enfant à la circulation en toute sécurité.

La présente étude vise à fournir des informations plus approfondies sur ces sujets. Ce projet fait suite à la rédaction du briefing « Les enfants et la sécurité routière », qui analyse la littérature internationale et les statistiques belges en matière d'accidents. (Vias institute, 2022). Dans la présente étude exploratoire, l'accent est mis sur la perception de la sécurité routière par les enfants et les parents et sur leurs convictions en matière de comportement. Elle évalue, en outre, le comportement des enfants en matière de mobilité et de sécurité routière.

En ce qui concerne les enfants, nous avons abordé les thèmes suivants :

- Quel mode de transport utilisent-ils en général et comment se rendent-ils à l'école ?
- Dans quelle mesure perçoivent-ils leur propre participation à la circulation comme sûre ?
- Quel type de comportement sûr ou dangereux adoptent-ils dans la circulation ?
- Dans quelle mesure perçoivent-ils certains comportements dans le trafic comme risqués ?
- Dans quelle mesure ces comportements leur paraissent-ils acceptables ?

³ Depuis 2006, la législation belge rend obligatoire l'utilisation d'un système de retenue pour enfants adapté pour les enfants de moins de 18 ans et de moins de 135 cm - <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1975120109~hra8v386pu#cvd1rs4jws>.

En ce qui concerne les parents, nous avons exploré les questions suivantes :

- Comment les parents perçoivent-ils la sécurité du trafic routier dans leur quartier ?
- Quelles mesures politiques soutiennent-ils pour améliorer la sécurité routière des enfants ?
- Que pensent-ils de l'éducation à la sécurité routière à l'école pour leur enfant ?
- Ont-ils besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants ?

En ce qui concerne les comportements des enfants dans la circulation, cette étude porte sur les comportements légaux et illégaux susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité routière. L'étude ne vise pas à évaluer le risque auquel les enfants 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 enfants.

2 Méthodologie

2.1 Conception de l'étude, portée du questionnaire et travail de terrain

Conception de l'étude et portée du questionnaire

Cette étude exploratoire vise à fournir un aperçu approfondi de la situation de la sécurité routière des enfants de moins de 15 ans en Belgique. Ce projet fait suite à la rédaction du briefing « Les enfants et la sécurité routière », qui analyse la littérature internationale et les statistiques belges en matière d'accidents. (Institut Vias, 2022). Elle se concentre sur les comportements des enfants et sur la perception de la sécurité routière par les enfants et les parents.

Dans le cadre d'une enquête panel en ligne, les parents et les enfants ont été invités à remplir un questionnaire. Le questionnaire abordait les sujets suivants :

Thèmes traités par les enfants (10-14 ans) :

- modes de transport ;
- trajets pour aller à l'école ;
- sentiment de sécurité perçu en fonction du mode de transport ;
- comportement auto-déclaré dans le trafic ;
- perception des risques liés à certains comportements dans la circulation ;
- acceptabilité de certains comportements dans la circulation.

Thèmes traités par les parents d'enfants (0-14 ans) :

- perception de la sécurité routière dans leur quartier ;
- soutien aux mesures politiques ;
- opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école ;
- besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.

Certaines questions s'inspirent du questionnaire ESRA2⁴ (Schinckus et al., 2021 ; Meesmann et al., 2022).

Les items sélectionnés concernant les comportements auto-déclarés de l'enfant en matière de circulation et les perceptions du risque et l'acceptabilité de ces comportements se concentrent sur les comportements des cyclistes et des piétons. Certains items décrivent des comportements illégaux, d'autres des comportements légaux. Selon le Code de la route belge, les comportements évalués suivants sont des infractions⁵ :

- Voyager en tant que passager dans une voiture sans porter la ceinture de sécurité (art. 35.1.1)
- Rouler à vélo en parlant avec un téléphone portable tenu en main (art. 8.4)
- Rouler à vélo en lisant, en envoyant un SMS ou en consultant les médias sociaux/nouvelles (art. 8.4)
- Traverser la route en vélo lorsque le feu de circulation est rouge (art. 61.1, 1°)
- 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 tant que piéton lorsque le feu pour piétons est rouge (art. 63.1.2)
- Traverser la route en dehors d'un passage pour piétons situé à proximité (art. 42.4.1)

L'étude a également évalué les comportements qui ne sont pas des infractions, mais qui sont considérés comme ayant un impact potentiel sur la sécurité routière des enfants, pour différentes raisons. Ces raisons sont par exemple :

- Les enfants sont moins visibles que les autres usagers de la route en raison de leur petite taille (par exemple ETSC, 2022; European Commission, 2023a). De ce fait, l'utilisation de matériaux réfléchissants pour les piétons et les cyclistes est censée améliorer la sécurité routière.

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.

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

- Les compétences clés pour participer à la circulation en toute sécurité sont la concentration, la perception des risques et la capacité à traiter une grande quantité d'informations en peu de temps. Les enfants sont encore en train de développer ces compétences. Elles dépendent en partie de l'âge, mais aussi de la possibilité de les mettre en pratique en se déplaçant dans la circulation. Ce n'est que vers l'âge de 12 ans que les enfants peuvent comprendre des situations de circulation complexes (DaCoTa, 2012; ETSC, 2022; par exemple European Commission, 2023a). Des facteurs de distraction supplémentaires tels que l'utilisation d'un téléphone portable ou d'un casque audio pourraient donc potentiellement avoir un impact sur leur sécurité routière.

Ces sujets font souvent partie du débat public consacré aux mesures supplémentaires à prendre pour améliorer la sécurité des enfants sur la route. C'est en ce sens que ces sujets ont été repris dans cette étude. L'objectif est d'évaluer la prévalence de ces comportements chez les enfants et les perceptions qui y sont liées, et de nourrir ainsi le débat public sur ces thèmes.

Les parents sont, en outre, interrogés sur leur opinion personnelle sur des mesures supplémentaires visant à améliorer la sécurité routière des enfants. Nous les avons également interrogés sur leur perception de la sécurité routière dans leur quartier, leur opinion sur l'éducation à la sécurité routière de leur enfant et leurs besoins d'informations supplémentaires sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.

La durée médiane pour remplir le questionnaire était de 10,7 minutes. Le questionnaire a été fourni en néerlandais et en français. Il a été rempli par les parents des enfants âgés de 0 à 14 ans. Lorsque l'enfant avait entre 10 et 14 ans, il a rempli lui-même les questions relatives à ses comportements et à ses perceptions. Si l'état physique ou mental de l'enfant âgé de 10 à 14 ans ne permettait pas de répondre aux questions, les parents répondaient pour lui. Le questionnaire comprenait également des questions posées aux parents sur leurs enfants âgés de 0 à 9 ans, mais ces questions n'ont pas été prises en compte dans ce rapport en raison des doutes sur la qualité des informations fournies (voir la section 3.3). Le questionnaire a été rempli pour un enfant par famille. La version complète du questionnaire avec toutes les informations détaillées est disponible en Annexe 1.

Échantillonnage et travail de terrain

L'objectif de cette étude était de collecter des informations sur un échantillon représentatif d'enfants âgés de 0 à 14 ans résidant en Belgique, par l'intermédiaire des parents et des enfants âgés de 0 à 14 ans qui ont répondu au questionnaire. De ce fait, l'unité d'échantillonnage de cette enquête est l'enfant et non le parent. La représentativité a été définie comme un quota croisé tenant compte du sexe de l'enfant (masculin, féminin), de l'âge (par année) et de la région de résidence (Wallonie, Flandre, Bruxelles).

Le travail de terrain a été sous-traité à un bureau d'études, qui a collaboré pour cette étude avec un panel CINT belge. Le bureau d'études a contacté des parents (dans ce cas : les membres du panel) ayant des enfants âgés de 0 à 14 ans. En ce qui concerne les parents, l'objectif était de parvenir à une répartition égale entre les sexes afin de limiter l'effet d'un biais lié au genre. La répartition régionale des parents correspondait au quota prédéfini pour les enfants. Sur la base de ce dernier, le bureau d'études a défini « aléatoirement » pour quel enfant le parent devait remplir le questionnaire.

Dans le fichier final, dans lequel l'enfant est l'unité d'échantillonnage, de petites corrections concernant la représentativité nationale de l'échantillon d'enfants ont été apportées en utilisant des facteurs de pondération. Ces facteurs de pondération sont basés sur les statistiques démographiques de Statbel (Statbel, 2021). Des détails sur les caractéristiques de l'échantillon figurent à la section 2.3.

Le travail de terrain de cette étude en ligne a été effectué sous la supervision de l'institut Vias entre le 17.07.2022 et le 02.08.2022. Les données de n=2.007 répondants ont été fournies à l'institut Vias.

2.2 Traitement des données et contrôle de la qualité

Nettoyage des données

Les données fournies par le bureau d'études devaient respecter un modèle prédéfini. L'institut Vias a vérifié la qualité des données et a procédé à un nettoyage séquentiel des données :

1. suppression des réponses incohérentes en fonction de l'âge, de l'année scolaire et de la taille de l'enfant, ainsi que des modes de transport utilisés par l'enfant (275 cas supprimés),
2. suppression des réponses aberrantes (répondants qui donnent les mêmes réponses pour 80 % des items aux questions 25 et 26 (cf. Annexe 1; 21 cas supprimés),
3. vérification de la durée de l'interview (>24 heures ; 1 cas supprimé).

297 répondants ont donc été retirés de l'ensemble de données original fourni par le bureau d'études. Les enfants âgés de 10 à 14 ans dont les réponses ont été données par le parent alors que leur propre état physique ou mental leur permettait de répondre aux questions (n=41 sur 716) ont également été exclus de l'analyse. L'échantillon final se compose de n=1.669 répondants.

Pondération

Un coefficient de pondération a été appliqué dans les analyses. Cette pondération vise à corriger les légers écarts de l'échantillon par rapport à la distribution de la population des enfants âgés de 0 à 14 ans vivant en Belgique en fonction du sexe de l'enfant (masculin, féminin), l'âge (par année) et la région de résidence (Wallonie, Flandre, Bruxelles). Des détails sur la distribution de l'échantillon atteint, l'échantillon prévu et les facteurs de pondération appliqués par région, par sexe et par groupe d'âge des enfants sont disponibles en Annexe 2. Les facteurs de pondération étaient compris entre 0,69 et 1,26.

Traitement des données

Afin de faciliter l'analyse et la diffusion des résultats, les catégories de réponses originales (principalement les échelles à 5 et 6 points) ont été dichotomisées pour certaines questions. Cela signifie que les réponses ont été regroupées en deux groupes et des variables binaires ont été créées. Les dichotomisations et les catégories de référence pour chaque question sont indiquées dans les figures et tableaux présentant les résultats.

Analyse des données

Nous avons utilisé le test d'indépendance du chi carré pour évaluer si les variables d'intérêt dichotomiques varient de manière statistiquement significative en fonction de la région de résidence, du sexe et du groupe d'âge. Des comparaisons par paire ont été réalisées pour identifier les régions qui diffèrent de manière statistiquement significative l'une de l'autre. L'ANOVA a été utilisée pour comparer les scores du sentiment de sécurité perçu. Un seuil de significativité de 5 % a été pris en compte. Les logiciels statistiques SPSS 26.0 (IBM Corp., 2019) et R (R Core Team, 2020) ont été utilisés pour le traitement et l'analyse des données.

2.3 Description de l'échantillon (non pondéré)

Comme indiqué dans la section 2.1, l'unité d'échantillonnage de cette étude est l'enfant. L'objectif était d'obtenir des informations sur un échantillon représentatif de la population des enfants âgés de 0 à 14 ans en Belgique par le biais des parents et des enfants âgés de 0 à 14 ans qui ont répondu au questionnaire. Le Tableau 1 montre la distribution non pondérée de l'échantillon (d'enfants) après nettoyage des données. L'échantillon est présenté par groupe d'âge, région de résidence et sexe. Au total, 1.669 répondants ont été inclus dans l'analyse ; 202 répondants à Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale), 917 en Flandre et 550 en Wallonie ; 875 répondants masculins et 794 répondants féminins.

Tableau 1 Taille de l'échantillon, répartition par sexe et par âge des enfants par région (non pondéré).

Groupe d'âge		0-2 ans	3-5 ans	6-9 ans	10-11 ans	12-14 ans	Nombre total
Bruxelles	Masculin	18	21	30	17	28	114
	Féminin	16	19	23	13	17	88
	Total	34	40	53	30	45	202
Flandre	Masculin	68	85	136	74	112	475
	Féminin	68	82	125	65	102	442
	Total	136	167	261	139	214	917
Wallonie	Masculin	42	55	81	40	68	286
	Féminin	40	48	72	44	60	264
	Total	82	103	153	84	128	550
Total	Masculin	128	161	247	131	208	875
	Féminin	124	149	220	122	179	794
Taille de l'échantillon*		252	310	467	253	387	1.669

NOTES : * nombre d'enfants dans chaque groupe d'âge - non pondéré.

Notons que 1.669 parents ont répondu aux questions sur l'environnement, les perceptions et opinions sur la sécurité routière de l'enfant. Les informations sociodémographiques sur les parents sont présentées dans la section 3.2.1.

3 Résultats

Les résultats de l'enquête sont présentés dans deux sections : (1) les réponses des enfants (10-14 ans) et (2) les réponses des parents d'enfants (0-14 ans). L'accent est mis sur les principaux résultats par groupe d'étude. De plus amples détails sur les différences d'âge, de sexe et de région de résidence sont disponibles en Annexe 3 et Annexe 4. Sauf mention explicite, seuls les résultats présentant des différences statistiquement significatives sont présentés.

3.1 Enfants (10-14 ans)

Cette section résume les résultats concernant les enfants âgés de 10 à 14 ans. Les résultats sont présentés pour l'ensemble de l'échantillon pondéré et répartis par groupes d'âge (10-11 ans ; 12-14 ans). Des comparaisons statistiques sont présentées en ce qui concerne l'âge, le sexe et la région de résidence de l'enfant. La première partie présente les caractéristiques sociodémographiques de l'échantillon d'enfants. Viennent ensuite les différents sujets relatifs à la manière dont les enfants perçoivent leur propre situation en matière de sécurité routière.

3.1.1 Informations sociodémographiques des enfants (10-14 ans)

Tableau 2 montre les informations sociodémographiques pondérées des enfants qui ont participé à l'enquête. Ces informations ont été fournies par les parents.

Tableau 2 Caractéristiques sociodémographiques des enfants âgés de 10 à 14 ans (pourcentages pondérés).

	10-11 ans	12-14 ans	Total
Genre			
Masculin	51,2 %	51,1 %	51,1 %
Féminin	48,8 %	48,9 %	48,9 %
Région de résidence			
Bruxelles	11,5 %	10,9 %	11,1 %
Flandre	56,1 %	56,2 %	56,2 %
Wallonie	32,4 %	32,9 %	32,7 %
Type d'école pour l'année scolaire 2021-2022⁶			
Primaire	87,2 %	26,8 %	51,2 %
Secondaire	7,4 %	69,3 %	44,3 %
Autres	5,3 %	3,9 %	4,5 %
Principale langue parlée à la maison			
Néerlandais	49,9 %	52,2 %	51,3 %
Français	43,2 %	44,6 %	44,0 %
Autres	7,0 %	3,2 %	4,7 %
Nombre d'enfants (0-17 ans) dans le ménage			
1	36,8 %	47,6 %	43,2 %
2	43,7 %	39,3 %	41,1 %
3 et plus	19,6 %	13,1 %	15,7 %
Revenus du ménage			
Nous vivons confortablement avec nos revenus actuels	25,3 %	32,0 %	29,3 %
Nous nous en sortons avec nos revenus actuels	42,3 %	40,5 %	41,2 %
Nous avons des difficultés avec nos revenus actuels	24,3 %	23,4 %	23,8 %
Nous avons de grosses difficultés avec nos revenus actuels	8,1 %	4,1 %	5,7 %
Environnement où vit la famille			
Campagne, y compris les villages	31,2 %	36,4 %	34,3 %
Banlieue d'une ville	30,3 %	25,9 %	27,7 %
Ville	38,6 %	37,7 %	38,0 %
Distance par rapport à l'école			
0 - 1 km	32,3 %	18,7 %	24,2 %

⁶ En Belgique, pour la plupart des enfants, l'école primaire commence à l'âge de 6 ans et dure 6 ans. La plupart des enfants passent à l'école secondaire à l'âge de 12 ans. Ce cycle dure à nouveau 6 ans.

1,1 - 5 km	42,8 %	38,9 %	40,5 %
5,1+ km	24,9 %	42,4 %	35,3 %
Taille de l'échantillon*	236	349	586

NOTES : Questions auxquelles les parents ont répondu ; * nombre d'enfants dans chaque groupe d'âge - pondéré.

La répartition par âge, par sexe et par région reflète la répartition nationale des enfants âgés de 10 à 14 ans vivant en Belgique (voir aussi pondération des données à la section 2.2). Le sexe est réparti de manière presque égale au sein de l'échantillon. Plus de la moitié des enfants vivent en Flandre (56,2 %), un tiers en Wallonie (32,7 %) et un dixième à Bruxelles (11,1 %).

Au cours de l'année scolaire 2021-2022, la plupart des enfants âgés de 10 à 11 ans fréquentent une école primaire (87,2 %), tandis que la plupart des enfants âgés de 12 à 14 ans fréquentent une école secondaire (69,3 %). Un quart des enfants âgés de 12 à 14 ans (au moment de l'étude) indiquent qu'ils fréquentent une école primaire (26,8 %). La majorité des enfants concernés par cette étude vont donc à l'école primaire (51,2 %). Le pourcentage d'enfants qui fréquentent d'autres types d'écoles (par exemple, des écoles dans l'enseignement spécialisé ou l'enseignement à domicile) est faible dans les deux groupes d'âge (5,3 % ; 3,9 %).

La moitié des enfants parlent le néerlandais à la maison comme langue principale (51,3 %), suivi du français (44,0 %). Seuls quelques enfants de cette enquête parlent une autre langue principale à la maison (4,7 % ; principalement : l'arabe, l'allemand et le bulgare).

Le ménage de la plupart des enfants est composé de 1 à 2 enfants et seul un sixième (15,7 %) vit dans un ménage de 3 enfants ou plus.

En ce qui concerne les revenus du ménage, la plupart des parents déclarent qu'ils s'en sortent (41,2 %) ou qu'ils vivent confortablement (29,3 %) avec leurs revenus actuels. Environ un tiers des parents (29,5 %) estiment que la situation est difficile (23,8 %) ou très difficile (5,7 %) avec leurs revenus actuels.

Les types d'environnement dans lesquels vivent les familles sont presque également répartis (ville : 38,0 % ; campagne, y compris les villages : 34,3 % ; banlieue d'une ville : 27,7 %).

La distance entre le domicile et l'école diffère nettement entre les deux groupes d'âge. Les plus jeunes (10-11 ans) vivent plus près de l'école que les plus âgés (12-14 ans). Deux cinquièmes des enfants plus âgés (42,4 %) vivent à 5,1 km ou plus de l'école, alors que c'est le cas d'un quart des enfants plus jeunes (24,9 %).

3.1.2 Modes de transport utilisés - rapportés par l'enfant

Les enfants âgés de 10 à 14 ans ont été invités à indiquer à quelle fréquence ils avaient utilisé un ou plusieurs modes de transport au cours du mois précédent. Plusieurs réponses étaient possibles. Figure 1 présente le pourcentage d'enfants qui ont déclaré avoir utilisé un mode de transport particulier au moins quelques fois par mois. Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 4 en Annexe 3.

Les modes de transport les plus fréquemment utilisés par les enfants âgés de 10 à 14 ans sont : la marche (89,3 %) et le fait d'être passager d'une voiture (85,4 %), suivis du vélo (73,3 %). Le fait d'être passager d'un cyclomoteur ou d'une motocyclette, d'utiliser un skateboard ou un autre moyen de transport a été mentionné par moins de 20 % des enfants.

Les différences d'âge sont plutôt faibles en ce qui concerne l'utilisation rapportée de tous les modes de transport, à l'exception des transports publics, dont l'utilisation est plus fréquemment mentionnée par les enfants âgés de 12 à 14 ans que par ceux âgés de 10 à 11 ans (66,4 % contre 46,0 %). Aucune tendance claire n'est observée entre les garçons et les filles en ce qui concerne l'utilisation des différents modes de transport, à l'exception de la marche qui est plus fréquemment rapportée par les filles que par les garçons (92,0 % contre 86,7 %).

L'utilisation auto-déclarée des modes de transport suivants ne varie pas selon la région de résidence : marche, skateboard et vélo, ou voiture en tant que passager et mode de transport « autre ». 90 % des enfants bruxellois (90,2 %) déclarent toutefois utiliser les transports publics au moins quelques fois par mois. C'est beaucoup plus que les enfants vivant en Wallonie (57,5 %) et presque deux fois plus que ceux qui résident en Flandre (52,2 %). Huit enfants flamands sur dix (80,2 %) déclarent faire du vélo au moins plusieurs fois

par mois, contre six sur dix pour les enfants wallons (63,1 %). Les enfants bruxellois (45,5 %) déclarent plus fréquemment utiliser une trottinette que les enfants flamands (29,0 %). En Wallonie, cette proportion est de 35,7 %, ce qui ne diffère pas significativement des deux autres régions.

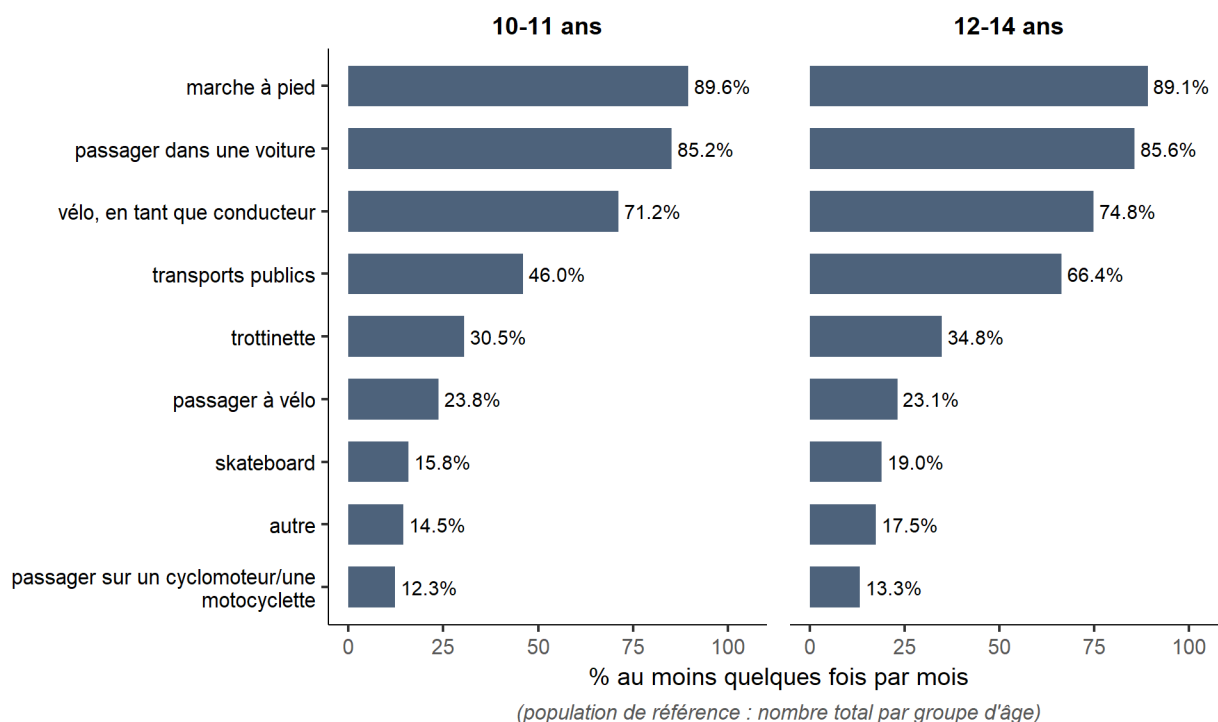


Figure 1 Utilisation des modes de transport, par groupe d'âge.

3.1.3 Trajet vers l'école - rapporté par l'enfant

On a également demandé aux enfants âgés de 10 à 14 ans s'ils étaient habituellement accompagnés sur le chemin vers l'école et, le cas échéant, par qui. Ils ont, en outre, été interrogés sur le mode de transport principal qu'ils utilisent pour aller à l'école.

3.1.3.1 Accompagnement sur le chemin vers l'école

Figure 2 montre le pourcentage d'enfants qui effectuent habituellement le trajet vers l'école seuls ou accompagnés et, dans ce dernier cas, par qui ils le sont le plus souvent. Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 5 en Annexe 3.

Environ la moitié des enfants déclarent aller fréquemment seuls à l'école (45,1 %). Lorsqu'ils ne sont pas seuls, les enfants sont le plus souvent accompagnés par un adulte du ménage (49,0 %) ou un autre enfant hors du ménage (22,4 %) et moins fréquemment par un adulte hors du ménage (13,7 %) ou un autre enfant du ménage (14,8 %).

Le fait de se rendre souvent seul à l'école est associé à l'âge, ainsi qu'à la personne qui accompagne l'enfant. La moitié des enfants âgés de 12 à 14 ans (51,3 %) déclarent aller fréquemment seuls à l'école, tandis qu'un tiers des enfants âgés de 10 à 11 ans le font (35,7 %). Lorsqu'ils ne sont pas seuls, six enfants sur dix âgés de 10 à 11 ans (62,6 %) déclarent être accompagnés par un adulte de leur ménage, tandis que quatre enfants sur dix âgés de 12 à 14 ans le mentionnent (38,2 %). Inversement, les enfants âgés de 12 à 14 ans sont trois fois plus nombreux que les enfants âgés de 10 à 11 ans à déclarer être accompagnés par un autre enfant qui ne fait pas partie de leur ménage (31,9 % contre 10,6 %).

Les enfants qui déclarent aller souvent seuls à l'école sont répartis de manière assez égale entre les garçons (46,3 %) et les filles (43,7 %). On ne note pas non plus de différence entre les sexes en ce qui concerne les personnes qui accompagnent les enfants à l'école lorsqu'ils n'y vont pas seuls.

Il n'y a pas de différence régionale claire parmi les enfants qui déclarent aller seuls à l'école. Lorsqu'ils ne vont pas seuls à l'école, les enfants wallons déclarent cependant plus fréquemment être accompagnés par un adulte de leur ménage (58,8 %) que les enfants flamands (43,7 %). Ces derniers déclarent plus fréquemment aller à l'école avec un autre enfant qui ne fait pas partie de leur ménage (26,0 %) que les enfants wallons (15,5 %). Aucune différence statistiquement significative n'a été observée à Bruxelles.

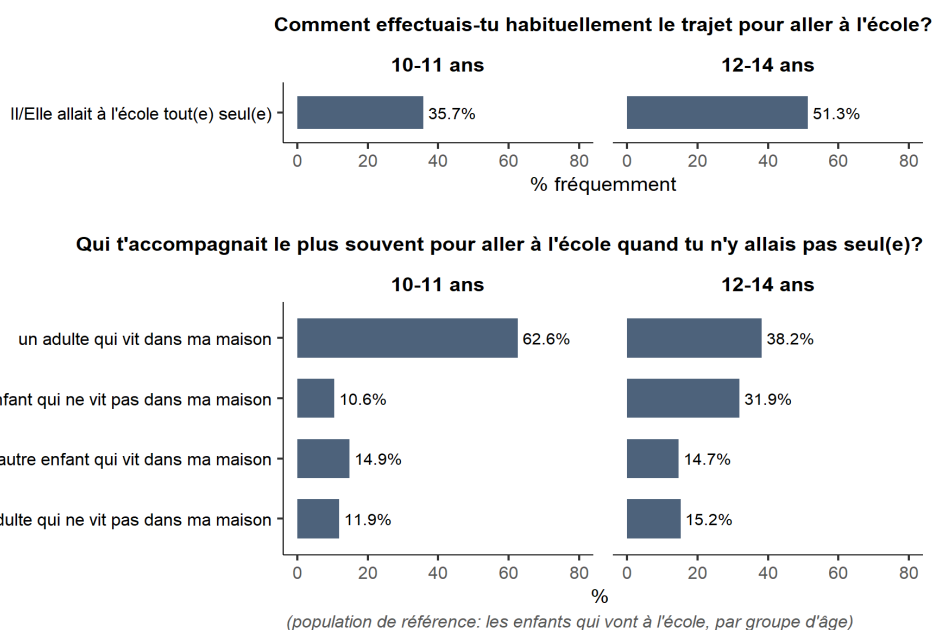


Figure 2 Accompagnement à l'école (année scolaire 2021-2022), par groupe d'âge.

3.1.3.2 Mode de transport principal pour se rendre à l'école

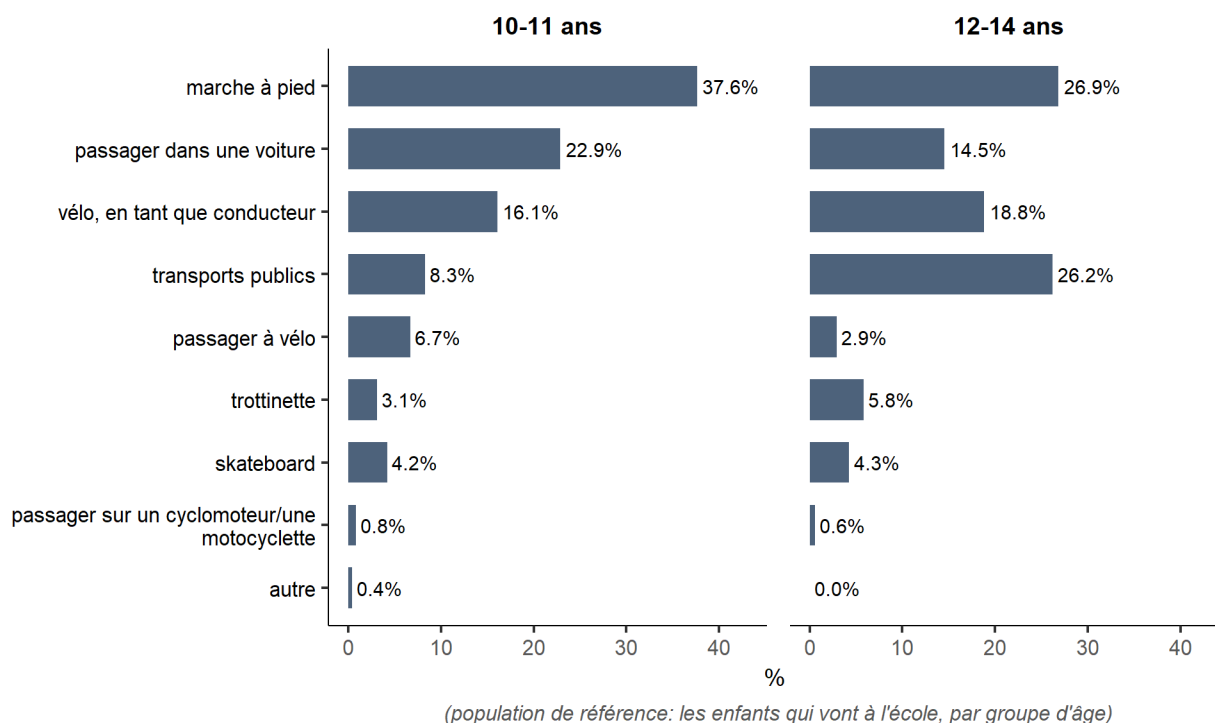


Figure 3 Mode de transport principal pour se rendre à l'école (année scolaire 2021-2022), par groupe d'âge.

Figure 3 montre le pourcentage d'enfants qui ont déclaré qu'un mode de transport particulier était leur mode de transport principal pour aller à l'école au cours de la dernière année scolaire (2021-2022). Les résultats

sont présentés par groupe d'âge. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 6 en Annexe 3.

La plupart des enfants âgés de 10 à 14 ans vont à l'école à pied (31,2 %), en transports publics (18,9 %), en tant que passager dans une voiture (17,9 %) ou à vélo (17,7 %). Le mode de transport principal utilisé pour aller à l'école varie néanmoins selon l'âge. La différence la plus marquée concerne l'utilisation des transports publics : la proportion d'enfants qui déclarent aller à l'école en transports publics est trois fois plus élevée chez les 12-14 ans que chez les 10-11 ans (26,2 % contre 8,3 %). Inversement, aller à l'école en voiture est plus fréquemment mentionné par le groupe le plus jeune que par le groupe le plus âgé (22,9 % contre 14,5 %). Aller à l'école à pied est également plus fréquemment rapporté par les enfants de 10-11 ans que par ceux de 12-14 ans (37,6 % contre 26,9 %).

Il n'y a pas de différence nette entre les sexes en ce qui concerne le mode de transport principal pour aller à l'école, à l'exception du skateboard, que les garçons utilisent plus souvent que les filles (7,0 % contre 1,4 %).

Nous notons aussi des différences régionales (Figure 4). Les enfants bruxellois (43,8 %) et wallons (37,2 %) déclarent plus souvent se rendre à l'école à pied que les enfants flamands (25,2 %). La proportion d'enfants qui vont à l'école en skateboard est plus élevée à Bruxelles qu'en Wallonie (7,4 % contre 1,4 %). Un enfant flamand sur quatre déclare se rendre à l'école à vélo (27,6 %), tandis qu'un enfant sur dix le fait à Bruxelles (10,4 %) et seulement 3,3 % en Wallonie. L'utilisation de la voiture pour aller à l'école est plus fréquente chez les enfants wallons (25,4 %) que chez les enfants flamands (14,1 %).

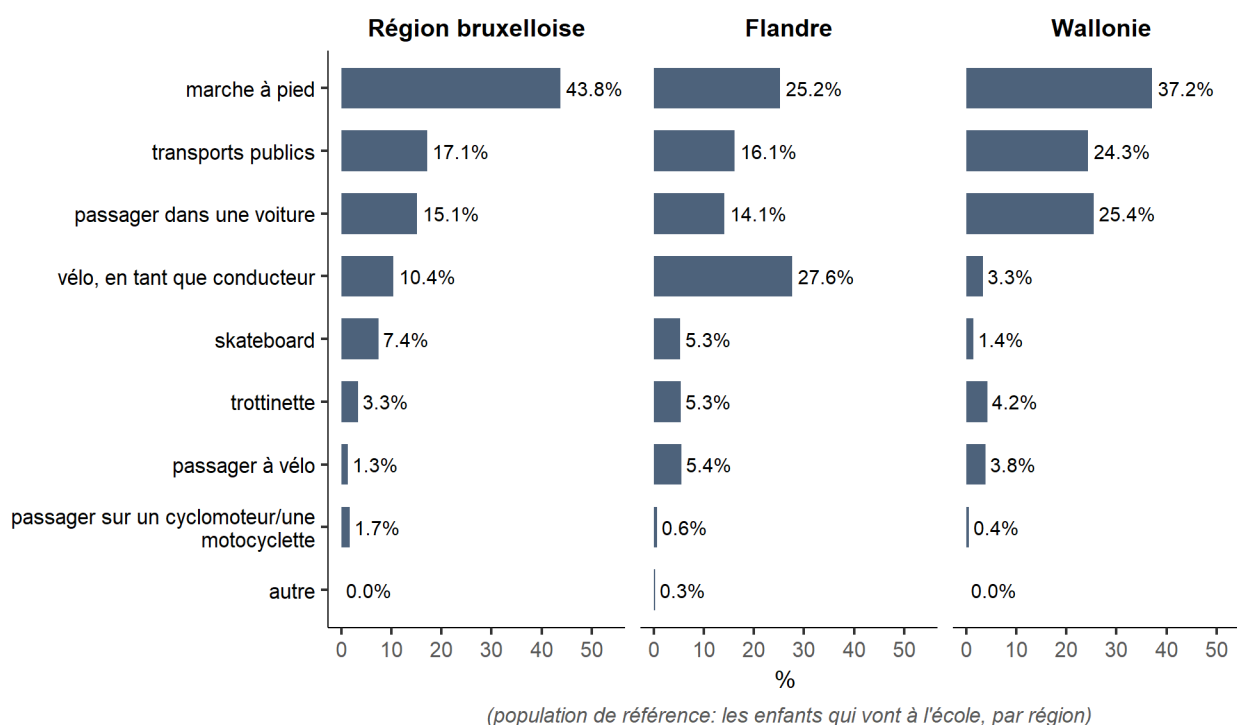


Figure 4 Mode de transport principal pour se rendre à l'école (année scolaire 2021-2022), par région.

3.1.4 Sentiment de sécurité perçu - rapporté par l'enfant

On a demandé aux enfants âgés de 10 à 14 ans dans quelle mesure ils se sentaient en sécurité lorsqu'ils utilisaient différents modes de transport. S'ils n'avaient pas utilisé un mode de transport au cours de l'année écoulée, ils n'ont pas été interrogés sur ce dernier. Ils pouvaient indiquer leur réponse sur une échelle de 0 à 10, où 0 correspondait à « très peu sûr » et 10 à « très sûr ». Figure 5 montre les scores moyens par groupe d'âge. Un score moyen plus élevé est associé à une meilleure perception de la sécurité. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 5 en Annexe 3.

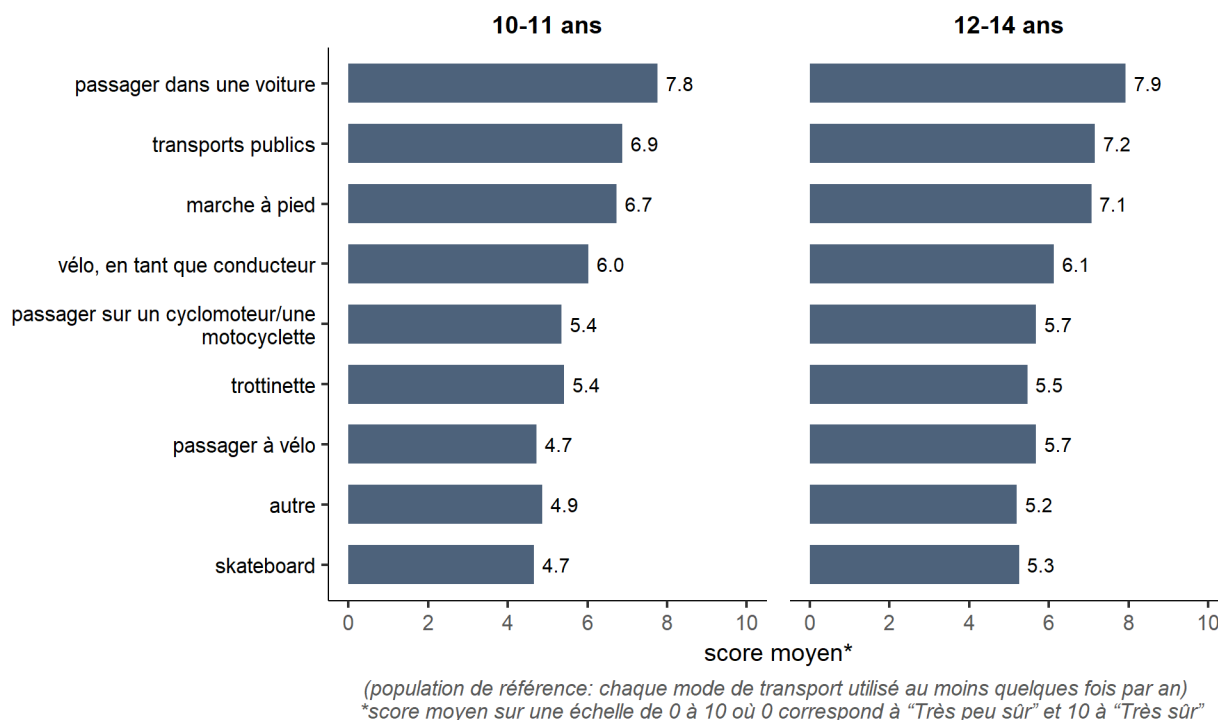


Figure 5 Sentiment de sécurité perçu, par groupe d'âge.

Les enfants âgés de 10 à 14 ans se sentent le plus en sécurité lorsqu'ils sont passagers d'une voiture (score moyen de 7,9/10). On retrouve ensuite le fait d'être passager dans les transports publics (7,1/10) et la marche (6,9/10). Ils se sentent le moins en sécurité lorsqu'ils utilisent un skateboard (5,0/10), un mode de transport « autre » (5,1/10) ou lorsqu'ils sont passagers d'une bicyclette (5,3/10). Le sentiment de sécurité ne varie pas en fonction de l'âge pour presque tous les modes de transport. Il n'y a que lorsqu'ils voyagent à vélo en tant que passagers que les 12-14 ans se sentent plus en sécurité que les 10-11 ans (5,7/10 contre 4,7/10).

Quel que soit le mode de transport, le sentiment perçu de sécurité ne varie pas en fonction du sexe ou de la région de résidence de l'enfant.

3.1.5 Comportement en matière de circulation - rapporté par l'enfant

Pour évaluer la prévalence des différents types de comportements sûrs et dangereux dans la circulation, les enfants âgés de 10 à 14 ans ont été invités à indiquer s'ils avaient ou non adopté un certain comportement dans la circulation au cours des 30 derniers jours. La plupart des questions portaient sur la distraction dans la circulation (c'est-à-dire l'utilisation du téléphone portable et des écouteurs), la (non-) utilisation des équipements de protection (ceinture de sécurité, casque, matériel réfléchissant) et le non-respect des règles de circulation (par exemple, feux rouges, utilisation de la bande cyclable ou des passages pour piétons). Comme expliqué dans la méthodologie, cette section comprend des comportements illégaux et légaux. La liste des items qui constituent des infractions au sens du Code de la route belge⁷ se trouve au chapitre 2.1. L'objectif de la présente étude est d'évaluer la prévalence de ces comportements chez les enfants et les perceptions qui y sont liées, et d'étayer ainsi le débat public sur ces thèmes.

3.1.5.1 Port de la ceinture de sécurité en tant que passager d'une voiture

Figure 6 montre le pourcentage d'enfants qui ont déclaré n'avoir jamais voyagé en voiture sans attacher la ceinture de sécurité au cours des 30 derniers jours. Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 8 en Annexe 3.

⁷ Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

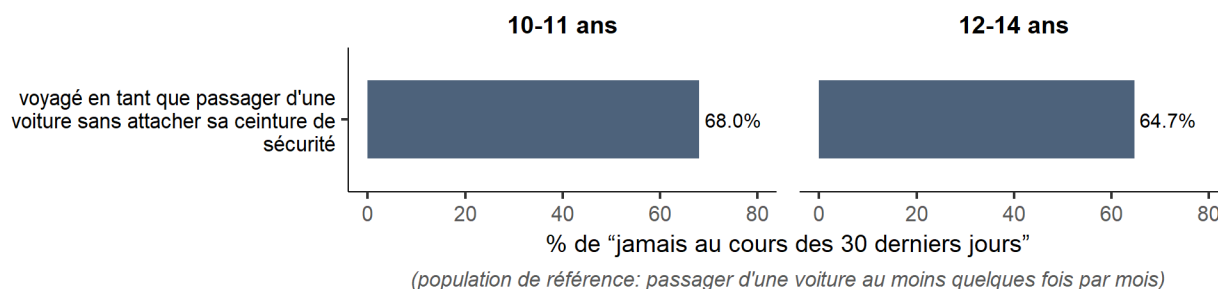


Figure 6 Comportement auto-déclaré en tant que passager d'une voiture, par groupe d'âge.

Environ deux tiers des enfants (66,1 %) déclarent n'avoir jamais voyagé en voiture sans attacher la ceinture de sécurité au cours des 30 derniers jours. Cela signifie qu'environ un tiers des enfants ont déclaré avoir voyagé en voiture sans porter la ceinture de sécurité au moins une fois au cours du dernier mois, ce qui constitue une infraction selon le Code de la route belge (art. 35.1.1). Le conducteur est responsable du port de la ceinture de sécurité par les passagers. Cette proportion ne varie pas en fonction de l'âge. En revanche, ce comportement est associé au sexe. Les filles déclarent plus fréquemment que les garçons qu'elles n'ont jamais voyagé en tant que passager d'une voiture sans porter la ceinture de sécurité au cours des 30 jours précédant l'enquête (70,7 % contre 61,9 %). Aucune différence régionale n'a été observée.

3.1.5.2 Comportement dans la circulation en tant que cycliste

L'enquête comprenait neuf questions relatives aux comportements auto-déclarés des cyclistes. Les résultats par groupe d'âge sont présentés dans la Figure 7. La figure montre le pourcentage d'enfants qui font du vélo et qui ont déclaré ne pas avoir adopté un des comportements listés au cours des 30 derniers jours. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 9 en Annexe 3.

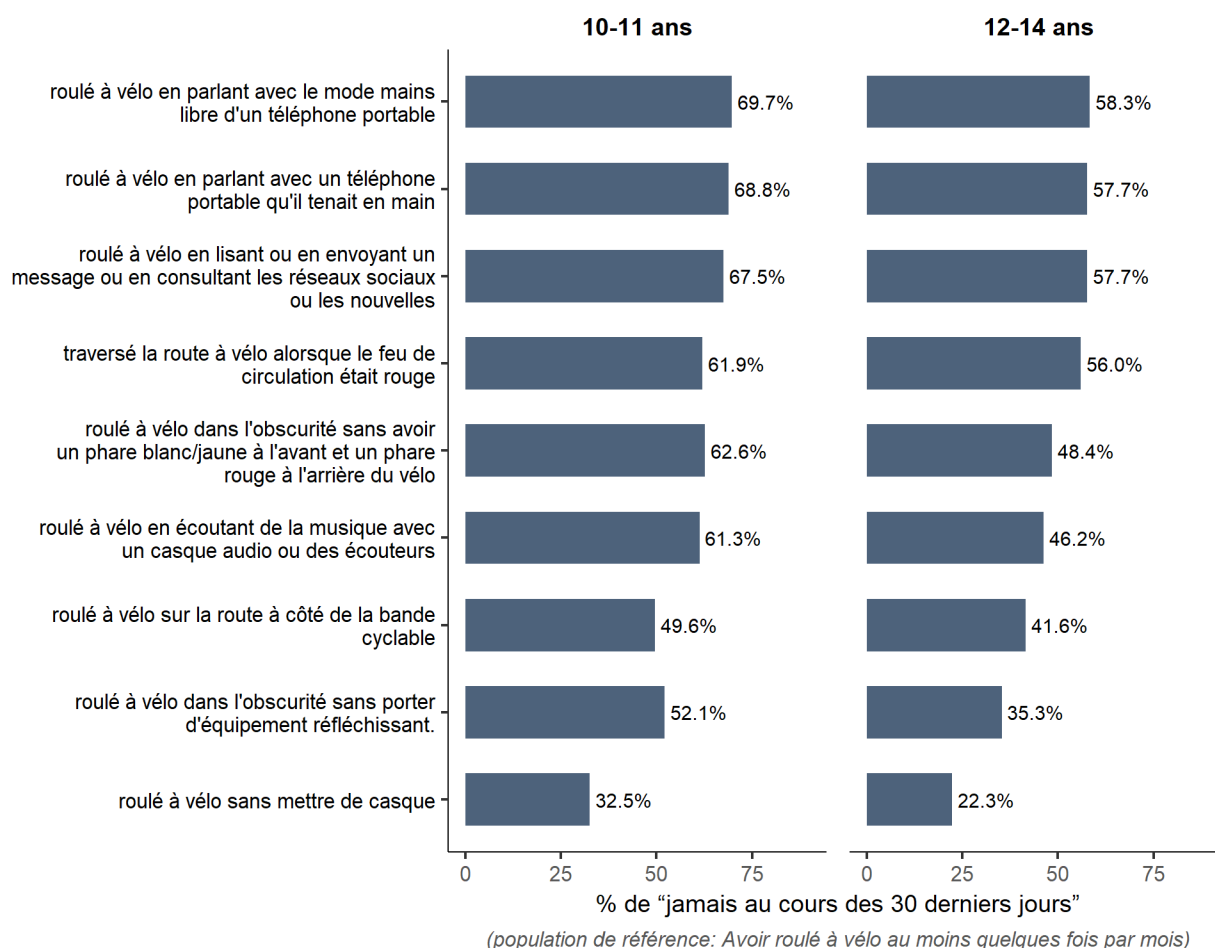


Figure 7 Comportements auto-déclarés dans la circulation en tant que cyclistes, par groupe d'âge.

Le comportement à risque le plus fréquemment déclaré par les enfants âgés de 10 à 14 ans est le fait de rouler sans casque. 26,3 % des enfants déclarent n'avoir jamais roulé à vélo sans casque au cours des 30 derniers jours, 41,9 % n'avoir jamais roulé dans l'obscurité sans porter d'équipement réfléchissant et 44,7 % n'avoir jamais roulé sur la route à côté de la bande cyclable. Seul le dernier point constitue une infraction selon le Code de la route belge (art. 9.1.2, 1°, exceptions dans l'art. 9.1.2, 3° et 5°).

En général, les comportements à risque des enfants cyclistes augmentent avec l'âge, à l'exception de la traversée de la route au feu rouge et de rouler sur la route à côté de la bande cyclable, où les différences ne sont pas statistiquement significatives.

Les comportements à risque à vélo sont également plus fréquemment rapportés par les garçons que par les filles, à l'exception des comportements suivants : rouler sans casque, rouler en parlant au téléphone avec la fonction mains libres et rouler en lisant, en envoyant un message ou en consultant les médias sociaux ou les nouvelles, où les résultats restent au détriment des garçons, mais aucune différence statistiquement significative n'est observée. La proportion d'enfants déclarant n'avoir jamais adopté un comportement à risque dans la circulation au cours des 30 jours qui précèdent l'enquête ne varie pas selon les régions.

3.1.5.3 Comportement dans la circulation en tant que piéton

L'enquête comprenait sept questions relatives aux comportements auto-déclarés des piétons dans la circulation. Les résultats par groupe d'âge sont présentés dans la Figure 8. La figure montre le pourcentage d'enfants-piétons qui ont déclaré ne pas avoir adopté un des comportements listés au cours des 30 derniers jours. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques sont disponibles dans le Tableau 10 en Annexe 3.

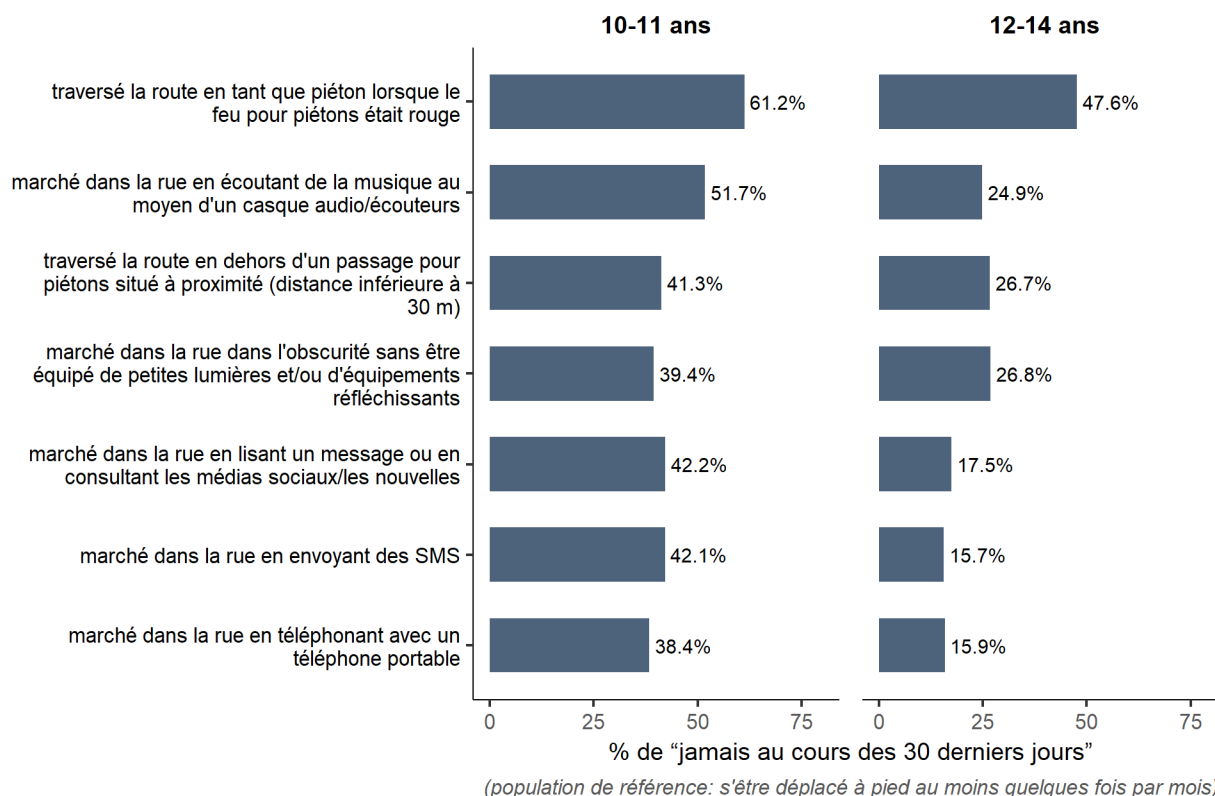


Figure 8 Comportements auto-déclarés dans la circulation en tant que piéton, par groupe d'âge.

Dans cette comparaison, le comportement à risque en tant que piéton le moins fréquemment déclaré par les enfants âgés de 10 à 14 ans est « traverser la route en tant que piéton lorsque le feu pour piétons est rouge », ce qui constitue également une infraction selon le Code de la route belge (art. 63.1.2). La moitié des enfants (53,1 %) ont déclaré ne jamais l'avoir fait au cours des 30 derniers jours.

Le comportement à risque le plus fréquemment rapporté par les enfants en tant que piétons est le fait de marcher dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable : 25,0 % des enfants ont déclaré ne l'avoir jamais fait au cours des 30 derniers jours ; 26,4 % n'ont jamais marché en envoyant un message et 27,5 % n'ont jamais marché en lisant un message ou en consultant les médias sociaux. Tous ces comportements sont légaux en Belgique.

Tous les comportements à risque des piétons augmentent avec l'âge. Le plus souvent, la prévalence est multipliée par 2 entre les 10-11 ans et les 12-14 ans. En ce qui concerne les différences entre les sexes, seule la proportion d'enfants déclarant n'avoir jamais traversé la route à un feu rouge au cours des 30 derniers jours précédant l'enquête est plus élevée chez les garçons que chez les filles (58,8 % contre 47,4 %). Aucun des comportements à risque en tant que piéton ne varie de manière statistiquement significative en fonction de la région.

3.1.6 Perception des risques liés à certains comportements dans la circulation - rapportée par l'enfant

Pour évaluer la façon dont les enfants (10-14 ans) perçoivent le risque associé à certains comportements dans la circulation, on leur a demandé à combien ils évaluaient le risque de ces comportements sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspondait à un « faible risque » et 5 à un « risque élevé ». Ces questions portaient sur la perception du comportement des cyclistes et des piétons dans la circulation.

3.1.6.1 Rouler à vélo

Figure 9 montre le pourcentage d'enfants qui ont déclaré qu'ils pensaient qu'un certain comportement dans la circulation en tant que cycliste était risqué (score 4-5). Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De plus

amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 11 en Annexe 3.

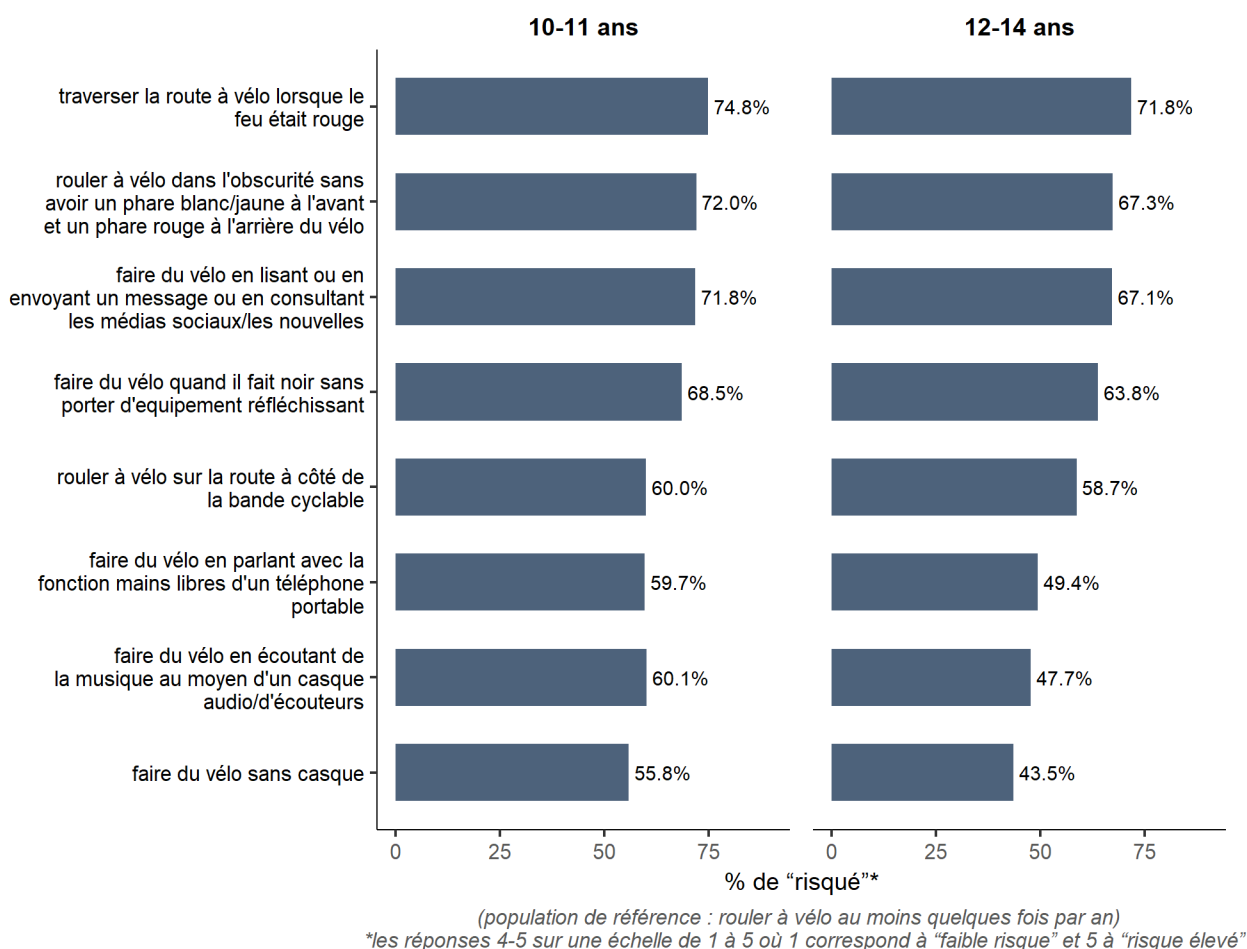


Figure 9 Perception des risques en tant que cycliste, par groupe d'âge.

Traverser lorsque le feu est rouge (73,0 %), rouler dans l'obscurité sans phares avant et arrière (69,2 %) et rouler en lisant ou en envoyant un message sur son téléphone portable (69,0 %) ont été perçus comme risqués par la plupart des enfants. Ces trois comportements à vélo sont des infractions au Code de la route belge (art. 61.1, 1° ; art. 82.1.1 ; art. 8.4) et moins de la moitié des enfants les ont mentionnés au cours des 30 derniers jours (voir la section 3.1.5.3). La proportion d'enfants déclarant percevoir le fait de « faire du vélo sans casque » comme un comportement à risque est la plus faible, même si près de la moitié des enfants pensent que c'est risqué (48,3 %). Ce comportement n'est pas une infraction selon la loi belge et seulement 26,3 % des enfants déclarent avoir toujours utilisé un casque de vélo au cours des 30 derniers jours (voir section 3.1.5.3). Le même classement des comportements s'observe chez les plus jeunes (10-11 ans) et les plus âgés (12-14 ans).

On note des différences de perception des risques selon l'âge pour trois comportements de cyclistes : « faire du vélo sans casque », « faire du vélo en écoutant de la musique » ou « en parlant avec la fonction mains libres d'un téléphone portable ». La proportion d'enfants déclarant percevoir ces comportements comme risqués est plus élevée chez les 10-11 ans que chez les 12-14 ans (respectivement, 55,8 % contre 43,5 % ; 60,1 % contre 47,7 % ; 59,7 % contre 49,4 %). Aucune différence entre les sexes n'est constatée, sauf pour « traverser la route à vélo lorsque le feu est rouge », qui est plus souvent perçu comme un comportement à risque par les filles que par les garçons (77,1 % contre 69,0 %). La perception du risque ne varie pas en fonction de la région, quel que soit le comportement des cyclistes.

3.1.6.2 Marche

Figure 10 montre le pourcentage d'enfants qui ont déclaré qu'ils pensaient qu'un certain comportement dans la circulation en tant que piéton était risqué (score 4-5). Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De

plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 12 en Annexe 3.

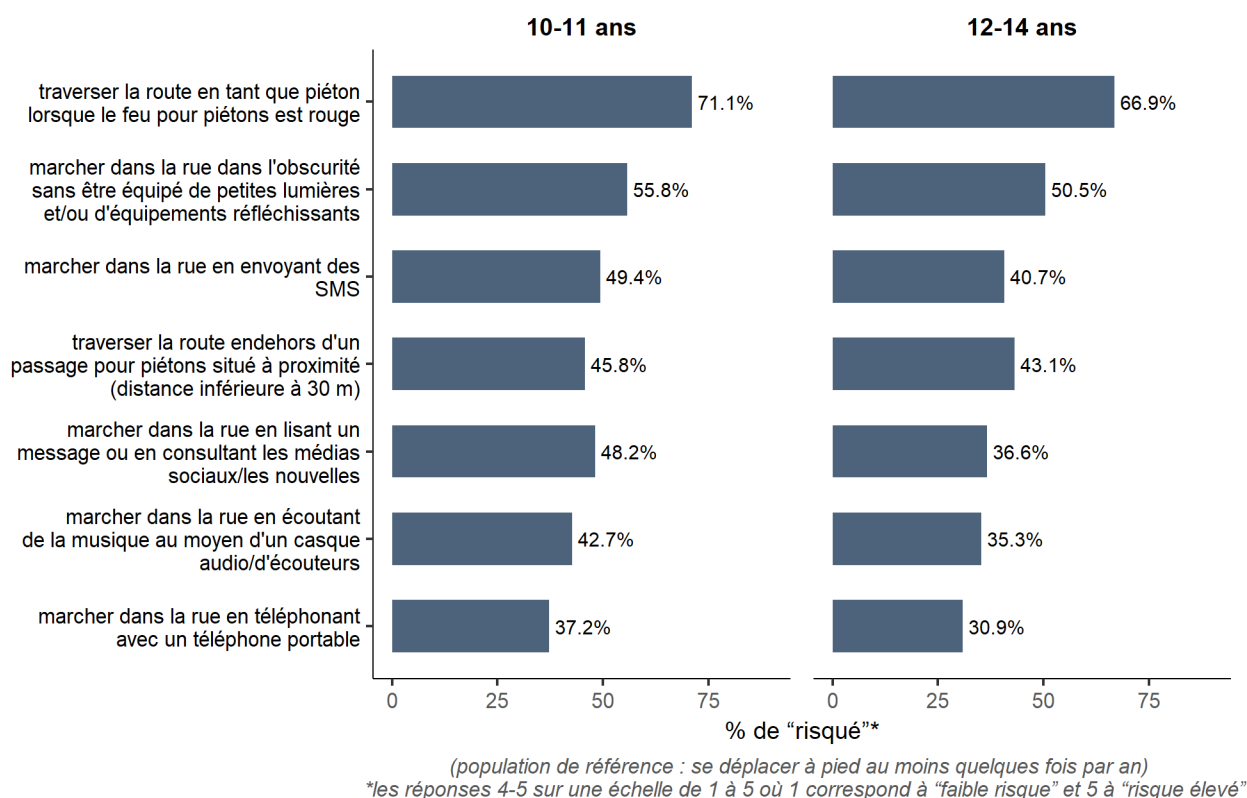


Figure 10 Perception du risque en tant que piéton, par groupe d'âge.

Sept enfants sur dix (68,6 %) estiment qu'il est risqué de traverser lorsque le feu pour piétons est rouge. Ce comportement est une infraction au Code de la route belge (art. 63.1.2) et moins de la moitié des enfants l'ont signalé au cours des 30 derniers jours (voir section 3.1.5.3). 52,6 % des enfants ont déclaré qu'il était risqué de marcher dans la rue dans l'obscurité sans être équipé de petites lumières ou d'équipements réfléchissants. « Marcher dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable » est le comportement que les enfants perçoivent comme le moins risqué (33,4 %). Ce comportement n'est pas une infraction selon la loi belge et seulement 25,0 % des enfants déclarent qu'ils n'ont jamais « marché dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable » au cours des 30 derniers jours (voir section 3.1.5.3).

Globalement, la perception des risques liés au comportement des piétons ne varie pas en fonction de l'âge, à l'exception du fait de marcher en lisant ou en envoyant un message sur un téléphone portable, que les 10-11 ans sont plus susceptibles de percevoir comme risqué que les 12-14 ans (respectivement 48,2 % contre 36,6 % et 49,4 % contre 40,7 %).

La perception des risques ne varie pas entre les garçons et les filles. Aucune différence régionale n'est observée, à l'exception de la traversée de la route en dehors d'un passage pour piétons situé à proximité. Ce comportement est moins souvent perçu comme risqué en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie (35,6 % contre 52,7 % et 55,6 %).

3.1.7 Acceptabilité de certains comportements dans la circulation - rapportée par l'enfant

Pour évaluer l'acceptabilité de certains comportements dans la circulation, on a demandé aux enfants (âgés de 10 à 14 ans) dans quelle mesure ils pensaient que ces comportements étaient acceptables. Ils pouvaient indiquer leur réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspondait à « inacceptable » et 5 à « acceptable ». L'accent était mis sur le comportement des cyclistes et des piétons dans la circulation.

3.1.7.1 Rouler à vélo

Figure 11 montre le pourcentage d'enfants qui ont déclaré qu'ils pensaient qu'un certain comportement en tant que cycliste était acceptable (score 4-5). Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 13 en Annexe 3.

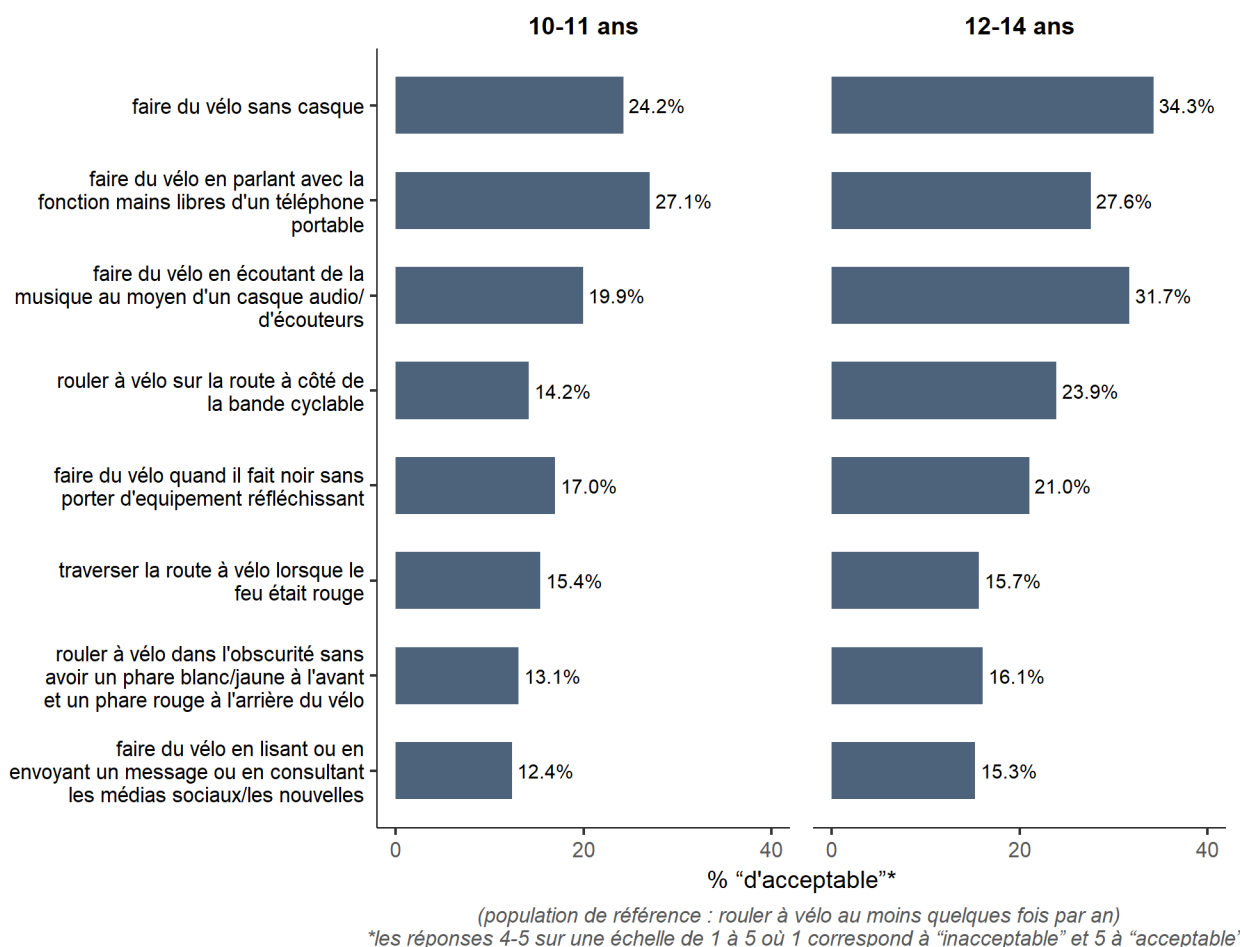


Figure 11 Acceptabilité de certains comportements dans la circulation en tant que cycliste, par groupe d'âge.

En général, les résultats montrent que l'acceptabilité par les enfants des comportements sélectionnés en tant que cycliste est plutôt faible. Les comportements les plus fréquemment acceptés sont « faire du vélo sans casque » (30,4 %), « faire du vélo en parlant avec la fonction mains libres d'un téléphone portable » (27,4 %) et « faire du vélo en écoutant de la musique au moyen d'un casque audio/d'écouteurs » (27,2 %). Le comportement perçu comme le moins acceptable est « faire du vélo en lisant ou en envoyant un message ou en consultant les médias sociaux/les nouvelles » (14,1 %), qui constitue, contrairement aux trois autres comportements mentionnés ici, une infraction au Code de la route belge (art. 8.4).

L'acceptabilité de ces trois comportements cyclistes varie en fonction de l'âge. Faire du vélo sans casque, faire du vélo en écoutant de la musique et faire du vélo sur la route à côté de la bande cyclable sont plus souvent perçus comme acceptables par les enfants de 12-14 ans que par ceux de 10-11 ans (respectivement 34,3 % contre 24,2 %, 31,7 % contre 19,9 % et 23,9 % contre 14,2 %). Aucune différence entre les sexes n'est observée pour tous les comportements cyclistes. Faire du vélo sans casque est plus souvent perçu comme acceptable en Flandre (37,3 %) qu'en Wallonie (17,8 %). Le franchissement d'un feu rouge et la conduite dans l'obscurité sans phares avant et arrière sont mieux acceptés à Bruxelles qu'en Wallonie (respectivement 25,9 % contre 10,7 % et 23,7 % contre 10,0 %). Ces résultats ne diffèrent pas significativement de ceux de la Flandre (27,7 %).

3.1.7.2 Marche

Figure 12 montre le pourcentage d'enfants qui ont déclaré qu'ils pensaient qu'un certain comportement en tant que piéton était acceptable (score 4-5). Les résultats sont présentés par groupe d'âge. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 14 en Annexe 3.

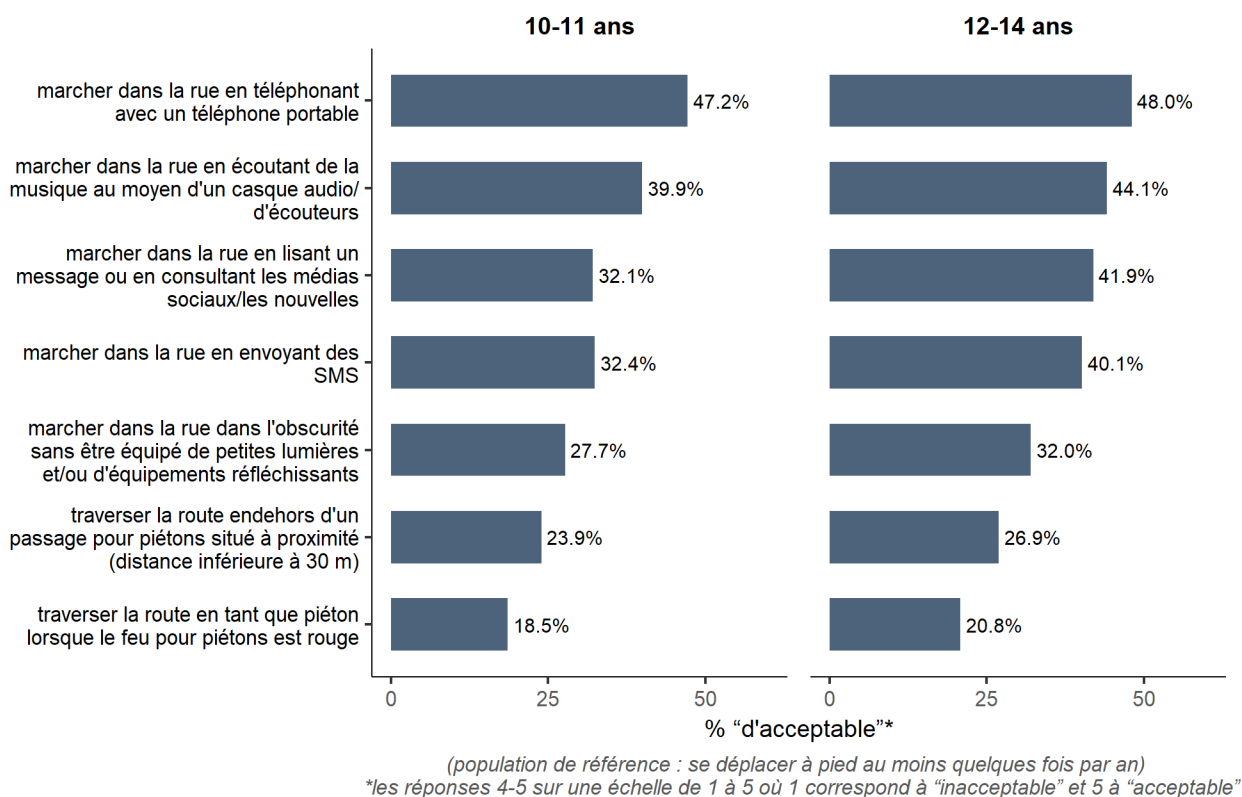


Figure 12 Acceptabilité de certains comportements dans la circulation en tant que piéton, par groupe d'âge.

En général, tous les comportements en tant que piéton sont perçus comme acceptable par moins de la moitié des enfants. Les comportements piétons les plus fréquemment acceptés sont « marcher dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable » (47,7 %), « marcher dans la rue en écoutant de la musique au moyen d'un casque audio/d'écouteurs » (42,4 %) et « marcher dans la rue en lisant un message ou en consultant les médias sociaux/les nouvelles » (38,0 %). Le comportement le moins acceptable en tant que piéton est « traverser la route en tant que piéton lorsque le feu pour piétons est rouge » (19,9 %), ce qui, contrairement aux trois autres comportements mentionnés ci-dessus, constitue une infraction au Code de la route belge (art. 63.1.2).

En ce qui concerne l'acceptabilité des comportements dans la circulation en tant que piétons, aucune différence majeure n'a été constatée en fonction du sexe ou de l'âge. Seul le fait de « marcher dans la rue en lisant un message ou en consultant les médias sociaux/les nouvelles » a été plus souvent déclaré acceptable par les enfants âgés de 12 à 14 ans que par ceux âgés de 10 à 11 ans (41,9 % contre 32,1 %). Ce comportement a également été plus fréquemment déclaré comme acceptable par les garçons que par les filles (42,4 % contre 33,4 %). Aucune différence régionale n'est observée, sauf en ce qui concerne les comportements des piétons liés à la traversée de la route au feu rouge ou à un endroit autre qu'un passage pour piétons situé à proximité. Traverser la route au feu rouge est plus perçu comme acceptable à Bruxelles (29,7 %) qu'en Wallonie (13,8 %). En Flandre, cette proportion est de 21,6 %, ce qui ne diffère pas significativement des deux autres régions. La proportion d'enfants déclarant qu'il est acceptable de traverser la route ailleurs que sur un passage piéton proche est plus élevée en Flandre (29,0 %) qu'en Wallonie (18,6 %).

3.2 Parents d'enfants (0-14 ans)

Cette section est consacrée aux perceptions et aux opinions des parents sur la sécurité routière de leurs enfants. Les résultats se fondent sur les réponses des parents et pas sur celles des enfants comme dans le chapitre précédent. Les résultats sont présentés pour les parents de l'ensemble des enfants âgés de 0 à 14 ans. Des différences significatives d'un point de vue statistique s'observent en ce qui concerne l'âge, le sexe du parent et sa région de résidence. Comme nous ne connaissons pas l'âge de tous les enfants du ménage du parent, nous n'avons pas pu analyser si les parents de jeunes enfants ont d'autres perceptions et opinions sur la sécurité routière que les parents d'enfants plus âgés. Le premier sous-chapitre décrit les caractéristiques sociodémographiques des parents. Les sections suivantes abordent différents sujets : la perception qu'ont les parents de la sécurité routière dans leur quartier/environnement et de certaines mesures politiques, leur opinion sur l'éducation à la sécurité routière de leur enfant à l'école et leurs besoins potentiels d'information sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants (systèmes de retenue pour enfants).

3.2.1 Informations sociodémographiques des parents d'enfants (0-14 ans)

Tableau 3 présente les informations sociodémographiques pondérées des parents d'enfants âgés de 0 à 14 ans qui ont participé à l'enquête. Les résultats sont présentés pour l'ensemble de l'échantillon de parents.

Tableau 3 Informations sociodémographiques des parents d'enfants de 0 à 14 ans.

	% pondéré
Genre	
Homme	46,2 %
Femme	53,8 %
Groupe d'âge	
18-24 ans	15,2 %
25-34 ans	35,2 %
35-44 ans	38,4 %
45 ans et plus	11,2 %
Région de résidence	
Bruxelles	12,2 %
Flandre	55,8 %
Wallonie	32,0 %
Principale langue parlée à la maison	
Néerlandais	49,0 %
Français	46,3 %
Autres	4,7 %
Nombre d'enfants (0-17 ans) dans le ménage	
1	43,8 %
2	38,7 %
3 et plus	17,4 %
Niveau de formation	
Aucun	1,5 %
Enseignement primaire	5,2 %
Enseignement secondaire	40,8 %
Baccalauréat ou diplôme similaire	33,9 %
Master ou diplôme supérieur	18,6 %
Revenus du ménage	
Nous vivons confortablement avec nos revenus actuels	27,1 %
Nous nous en sortons avec nos revenus actuels	43,8 %
Nous avons des difficultés avec nos revenus actuels	23,9 %
Nous avons de grosses difficultés avec nos revenus actuels	5,2 %
Environnement où vit la famille	
Campagne, y compris les villages	35,5 %
Banlieue d'une ville	26,6 %
Ville	38,0 %
Taille de l'échantillon*	1.669

NOTES : Questions auxquelles les parents ont répondu ; * nombre de parents d'enfants de 0 à 14 ans.

Une fois l'échantillon pondéré, les sexes sont presque également répartis au sein de ce groupe de parents. La plupart des parents ont entre 25 et 44 ans (73,6 %). Plus de la moitié des parents vivent en Flandre (55,8 %), un tiers en Wallonie (32,0 %) et un dixième à Bruxelles (12,2 %).

La moitié des parents parlent le néerlandais à la maison comme langue principale (49 %), suivi du français (46,3 %). Seuls quelques parents dans cette enquête parlent une autre langue principale à la maison (4,7 % ; principalement : l'arabe, l'allemand et le turc).

La plupart des parents vivent dans un ménage de 1 à 2 enfants (82,5 %) et seul un sixième (17,4 %) vit dans un ménage de 3 enfants ou plus.

Plus de la moitié des parents ont au moins un diplôme de baccalauréat (52,5 %) et une minorité de parents (6,7 %) n'ont pas de diplôme d'études secondaires.

En ce qui concerne les revenus du ménage, les parents de la plupart des enfants déclarent qu'ils s'en sortent (43,8 %) ou qu'ils vivent confortablement (27,1 %) avec leurs revenus actuels. Environ un quart des parents estiment que la situation est difficile (23,9 %) ou très difficile (5,2 %) avec leurs revenus actuels.

Les types d'environnement dans lesquels vivent les familles sont répartis de façon relativement égale (ville : 38,0 % ; campagne, y compris les villages : 35,5 % ; banlieue d'une ville : 26,6 %).

3.2.2 Perception de la sécurité routière dans leur quartier - rapportée par le parent

Les parents d'enfants âgés de 0 à 14 ans ont été interrogés sur leur perception de la sécurité routière dans leur quartier. Plusieurs affirmations leur ont été présentées sur l'accessibilité de leur quartier, la situation en matière de sécurité routière et les aménagements pour les piétons et les cyclistes. Il leur a été demandé s'ils étaient d'accord ou non avec ces affirmations. Ils pouvaient indiquer leur réponse sur une échelle de 1 à 6, où 1 correspondait à « pas d'accord du tout » et 6 à « tout à fait d'accord ». Figure 13 présente le pourcentage de parents qui ont déclaré être d'accord avec l'affirmation (score 4-6). Les résultats sont présentés pour l'ensemble de l'échantillon de parents. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 15, le Tableau 16 et le Tableau 17 en Annexe 4.

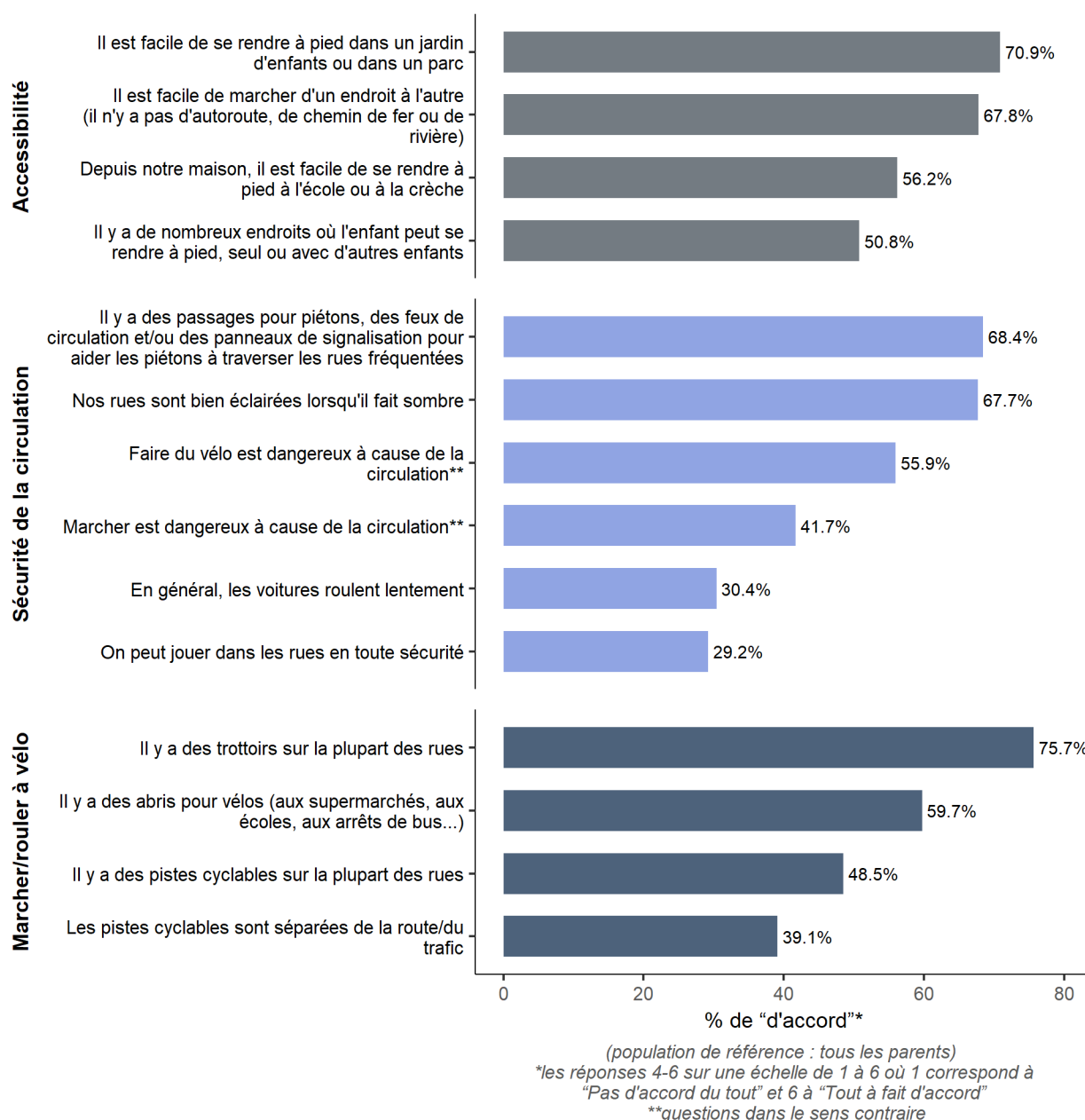


Figure 13 Caractéristiques du quartier.

3.2.2.1 Perception de l'accessibilité du quartier

Environ sept parents sur dix ont déclaré que dans leur quartier, « il est facile de se rendre à pied dans un jardin d'enfants ou dans un parc » (70,9 %) et « il est facile de marcher d'un endroit à l'autre (il n'y a pas d'autoroute, de chemin de fer ou de rivière) » (67,8 %). Plus de la moitié des parents ont déclaré : « Depuis notre maison, il est facile de se rendre à pied à l'école ou à la crèche » (56,2 %) ou « Il y a de nombreux endroits où l'enfant peut se rendre à pied, seul ou avec d'autres enfants » (50,8 %).

Aucune tendance claire n'est observée en ce qui concerne l'âge des parents. Seule la perception des parents quant à la facilité de se rendre à pied de leur domicile à l'école (ou à la crèche) et la disponibilité de lieux où l'enfant peut se rendre à pied varient en fonction de l'âge. La proportion de parents déclarant que « depuis notre maison, il est facile de se rendre à pied à l'école ou à la crèche » est plus élevée chez les 25-44 ans que chez les plus jeunes (respectivement 58,7 % chez les 25-34 ans et 58,3 % chez les 35-44 ans contre 47,8 % chez les 18-24 ans). La proportion de parents déclarant qu'« il y a beaucoup d'endroits où l'enfant peut se rendre à pied, seul ou avec d'autres enfants » est la plus faible chez les parents âgés de 25 à 34 ans (43,5 %) par rapport aux autres groupes d'âge (55,6 % chez les 18-24 ans, 52,4 % dans le groupe d'âge 35-44 ans et 61,3 % chez les parents âgés d'au moins 45 ans).

Aucune association n'a été trouvée avec le sexe, sauf pour la disponibilité d'endroits où l'enfant peut se rendre à pied. Les pères sont proportionnellement plus nombreux que les mères à déclarer qu'« il y a beaucoup d'endroits où l'enfant peut se rendre à pied, seul ou avec d'autres enfants » (57,0 % contre 45,4 %).

On note des différences régionales pour tous les indicateurs relatifs à l'accessibilité des quartiers (Figure 14). Par rapport aux parents vivant en Wallonie, ceux qui vivent à Bruxelles déclarent que leur quartier est plus accessible pour les 4 indicateurs. En comparant les parents de Flandre à ceux de Wallonie, les proportions de parents déclarant « Il y a beaucoup d'endroits où l'enfant peut se rendre à pied, seul ou avec d'autres enfants » ou « Il est facile de se rendre à pied à un jardin d'enfants ou dans un parc » sont plus élevées chez les parents qui vivent en Flandre (respectivement 53,2 % contre 44,1 % et 74,1 % contre 61,6 %). Si l'on compare les parents de Flandre à ceux de Bruxelles, les proportions de parents déclarant « Depuis notre maison, il est facile de se rendre à pied à l'école ou à la crèche » ou « Il est facile de marcher d'un endroit à un autre (il n'y a pas d'autoroute, de chemin de fer ou de rivière) » sont plus élevées chez les parents qui vivent à Bruxelles (respectivement 65,5 % contre 56,1 % et 76,1 % contre 66,8 %).

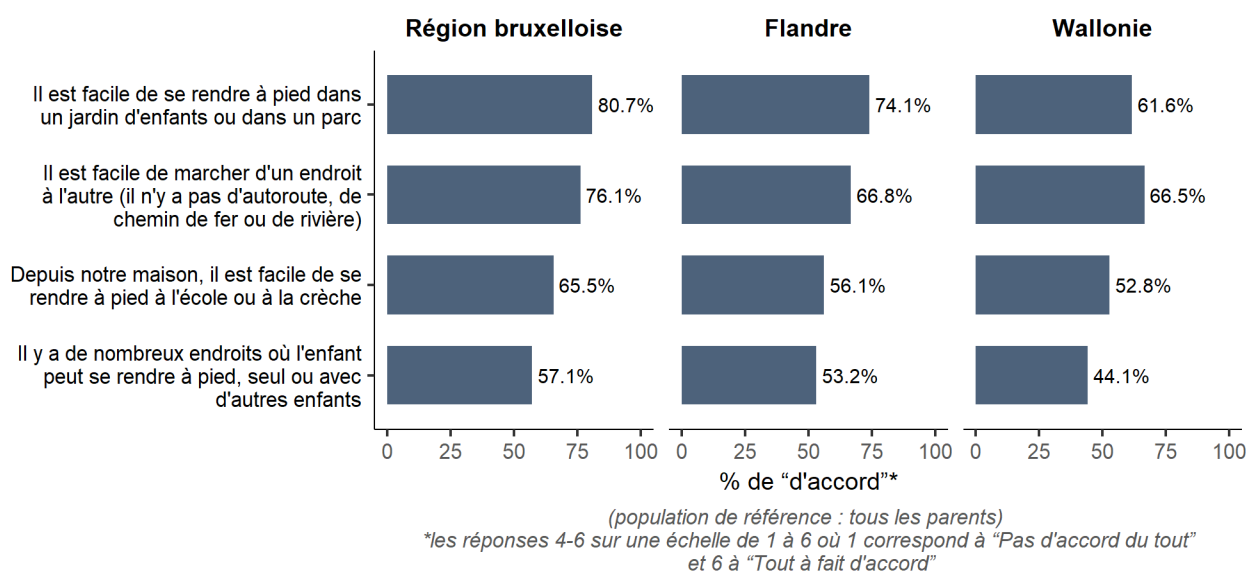


Figure 14 Caractéristiques des quartiers - accessibilité, par région.

3.2.2.2 Perception de la sécurité routière dans le quartier

Deux tiers des parents déclarent que « nos rues sont bien éclairées lorsqu'il fait sombre » (67,7 %) ou « 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 » (68,4 %). Les principales préoccupations des parents concernent la vitesse des automobilistes et la sécurité des enfants lorsqu'ils jouent dans la rue. Seuls trois parents sur dix déclarent « En général, les voitures roulent lentement » (30,4 %) ou « On peut jouer dans les rues en toute sécurité » (29,2 %).

La perception des parents concernant la sécurité du quartier varie en fonction de l'âge, au profit des parents les plus jeunes qui semblent plus positifs quant à la sécurité de leur quartier. Un tiers des parents âgés de 18 à 24 ans (32,6 %) sont d'accord pour dire que « marcher est dangereux à cause de la circulation », alors que c'est le cas de 44,6 % des parents âgés de 25 à 34 ans. Quatre parents âgés de 18 à 24 ans sur dix (41,4 %) déclarent que « faire du vélo est dangereux à cause de la circulation », alors que la proportion est plus élevée dans tous les autres groupes d'âge (55,4 % chez les parents âgés de 25 à 34 ans, 60,2 % chez ceux âgés de 35 à 44 ans et 62,7 % chez ceux âgés de 45 ans ou plus). La même proportion de jeunes parents (42,6 %) déclare que « en général, les voitures roulent lentement », alors que les parents sont proportionnellement moins nombreux à le percevoir ainsi dans les groupes plus âgés (28,7 % chez les 25-34 ans, 28,1 % chez les 35-44 ans et 27,1 % chez les parents les plus âgés). De même, la proportion de parents déclarant « On peut jouer dans les rues en toute sécurité » est plus élevée chez les 18-24 ans (40,8 %) que chez les 25-34 ans (24,7 %), les 35-44 ans (29,4 %) et les 45 ans ou plus (26,8 %).

La perception des pères quant à la sécurité routière tend à être plus positive que celle des mères. Les pères sont proportionnellement plus nombreux à déclarer que « en général, les voitures roulent lentement » (38,0 %

contre 23,9 %), « nos rues sont bien éclairées lorsqu'il fait sombre » (72,8 % contre 63,3 %), « 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 » (72,1 % contre 65,3 %) et « on peut jouer dans les rues en toute sécurité » (35,1 % contre 24,1 %).

La manière dont les parents perçoivent la sécurité routière dans leur quartier varie selon la région, au détriment des parents qui résident en Wallonie (Figure 15). Aucune différence n'a été constatée entre les parents vivant en Flandre et ceux vivant à Bruxelles. La proportion de parents qui déclarent « Marcher est dangereux à cause de la circulation », « Faire du vélo est dangereux à cause de la circulation » est plus élevée parmi ceux qui vivent en Wallonie que parmi ceux qui vivent en Flandre (respectivement 49,0 % contre 37,9 %, 60,5 % contre 53,0 %). Les parents résidant en Wallonie sont proportionnellement moins nombreux à rapporter que « Nos rues sont bien éclairées lorsqu'il fait sombre » par rapport à ceux qui résident en Flandre. La proportion de parents qui déclarent que « en général, les voitures roulent lentement » est plus élevée à Bruxelles (41,4 %) qu'en Wallonie (20,8 %). Les parents qui déclarent « Il y a des passages pour piétons, des feux de signalisation et/ou des panneaux de signalisation pour aider les piétons à traverser les rues fréquentées » ou « On peut jouer dans les rues en toute sécurité » sont proportionnellement plus nombreux parmi ceux qui vivent à Bruxelles que parmi ceux qui vivent en Wallonie (respectivement 74,6 % contre 64,4 % et 34,9 % contre 25,9 %).

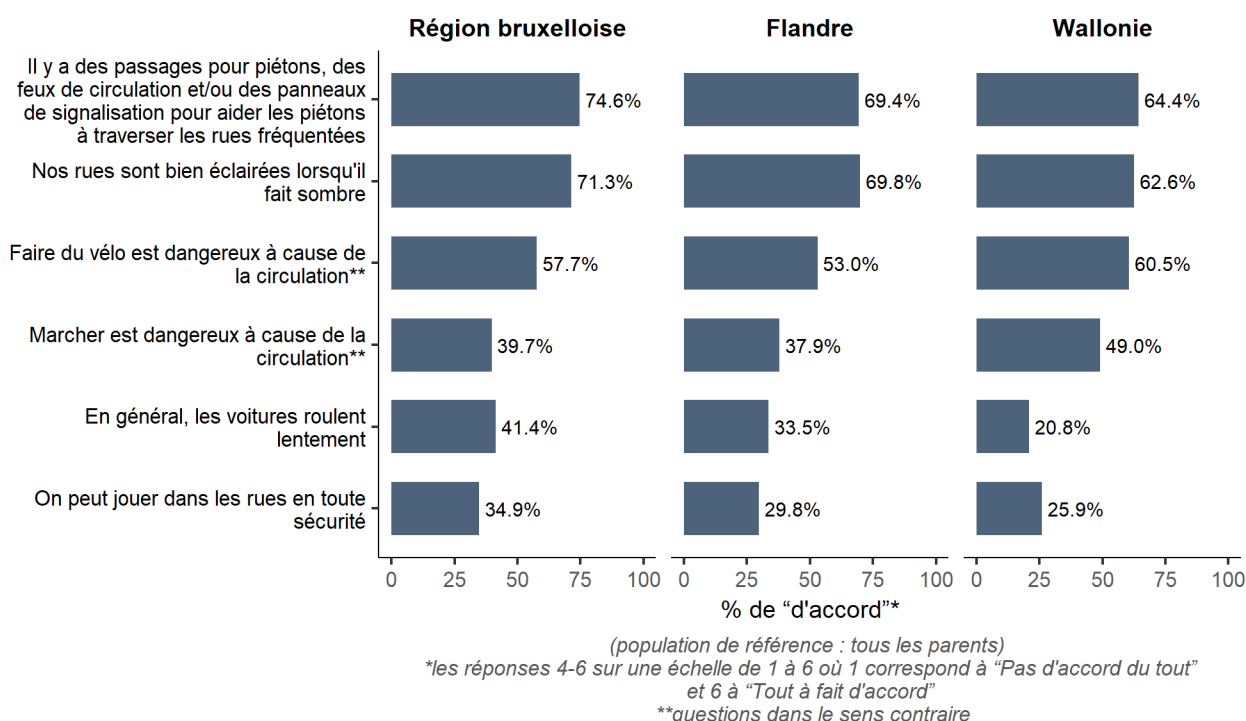


Figure 15 Caractéristiques des quartiers - sécurité de la circulation, par région.

3.2.2.3 Perception des aménagements pour piétons et cyclistes.

Les trois quarts des parents (75,7 %) déclarent « Il y a des trottoirs sur la plupart des rues », six sur dix (59,7 %) déclarent « Il y a des abris pour vélos (aux supermarchés, aux écoles, aux arrêts de bus...) », près de la moitié d'entre eux (48,5 %) déclarent « Il y a des pistes cyclables sur la plupart des rues » et quatre sur dix (39,1 %) déclarent « Les pistes cyclables sont séparées de la route/du trafic ».

L'évaluation des parents concernant les aménagements pour piétons et cyclistes ne varie pas en fonction de l'âge. La proportion de parents signalant l'existence de tous les aménagements cités pour la marche et le vélo est plus élevée chez les pères que chez les mères (« trottoirs sur la plupart des rues » : 78,9 % contre 73,0 %, « pistes cyclables sur la plupart des rues » : 51,5 % contre 45,9 %, « les pistes cyclables sont séparées de la route/du trafic » : 44,3 % contre 34,6 % et « abris pour vélos [aux supermarchés, aux écoles, aux arrêts de bus...] » : 65,4 % contre 54,9 %).

Des différences régionales s'observent pour tous les indicateurs relatifs aux aménagements pour piétons et cyclistes, au détriment de la Wallonie (Figure 16). La proportion de parents indiquant la présence de « trottoirs sur la plupart des rues » est plus élevée à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie. Elle est également plus élevée en Flandre qu'en Wallonie (87,8 % contre 79,2 % contre 64,9 %). Les parents déclarants « Il y a des abris pour vélos (aux supermarchés, aux écoles, aux arrêts de bus...) » sont proportionnellement plus nombreux en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie et ils sont plus nombreux à Bruxelles qu'en Wallonie (73,6 % contre 62,3 % contre 34,5 %). La proportion de parents déclarant « Il y a des pistes cyclables sur la plupart des rues » ou « Les pistes cyclables sont séparées de la route/du trafic » est deux fois plus faible en Wallonie (26,9 % et 24,4 %) qu'en Flandre (57,6 % et 44,8 %) et à Bruxelles (63,0 % et 51,6 %).

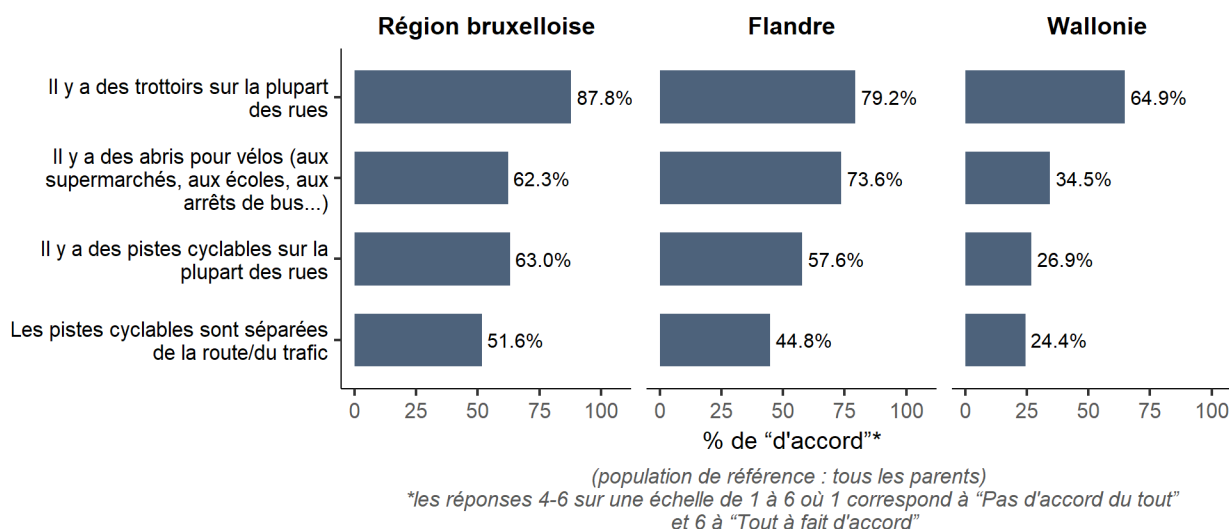


Figure 16 Caractéristiques des quartiers - installations pour la marche et le vélo, par région.

3.2.3 Soutien aux mesures politiques - rapporté par le parent

Il a été demandé aux parents d'enfants âgés de 0 à 14 ans s'ils soutenaient certaines mesures politiques liées à la sécurité routière des enfants. Toutes ces mesures politiques ne sont pas encore légalement mises en œuvre en Belgique et s'inscrivent dans le débat public sur les mesures supplémentaires visant à améliorer la sécurité routière. Les parents pouvaient indiquer leur réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspondait à « tout à fait contre » et 5 à « tout à fait pour ». Figure 17 présente le pourcentage de parents qui ont déclaré soutenir une certaine mesure politique (score 4-5). Les résultats sont présentés pour l'ensemble de l'échantillon de parents. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 18 en Annexe 4.

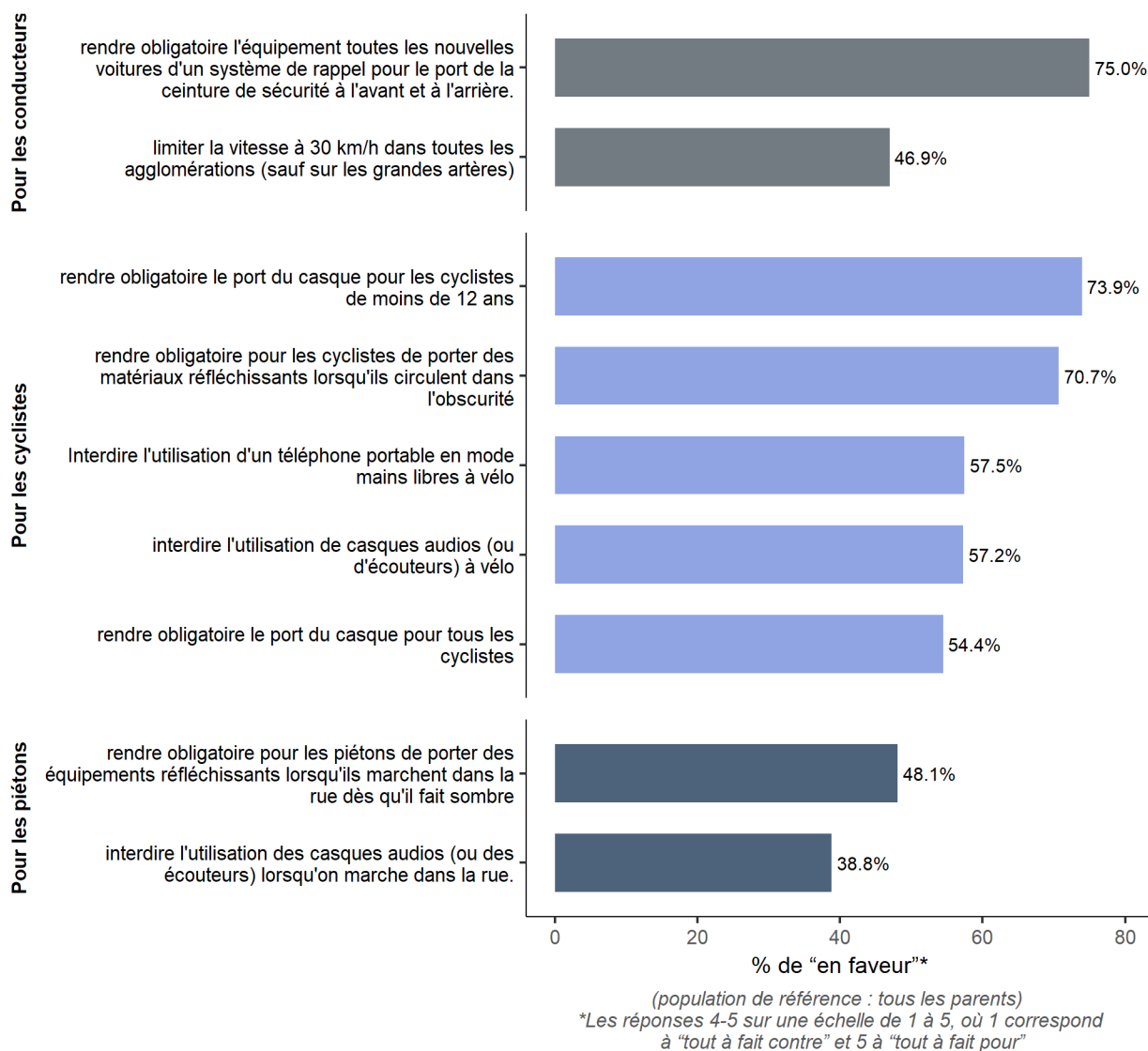


Figure 17 Soutien aux mesures politiques.

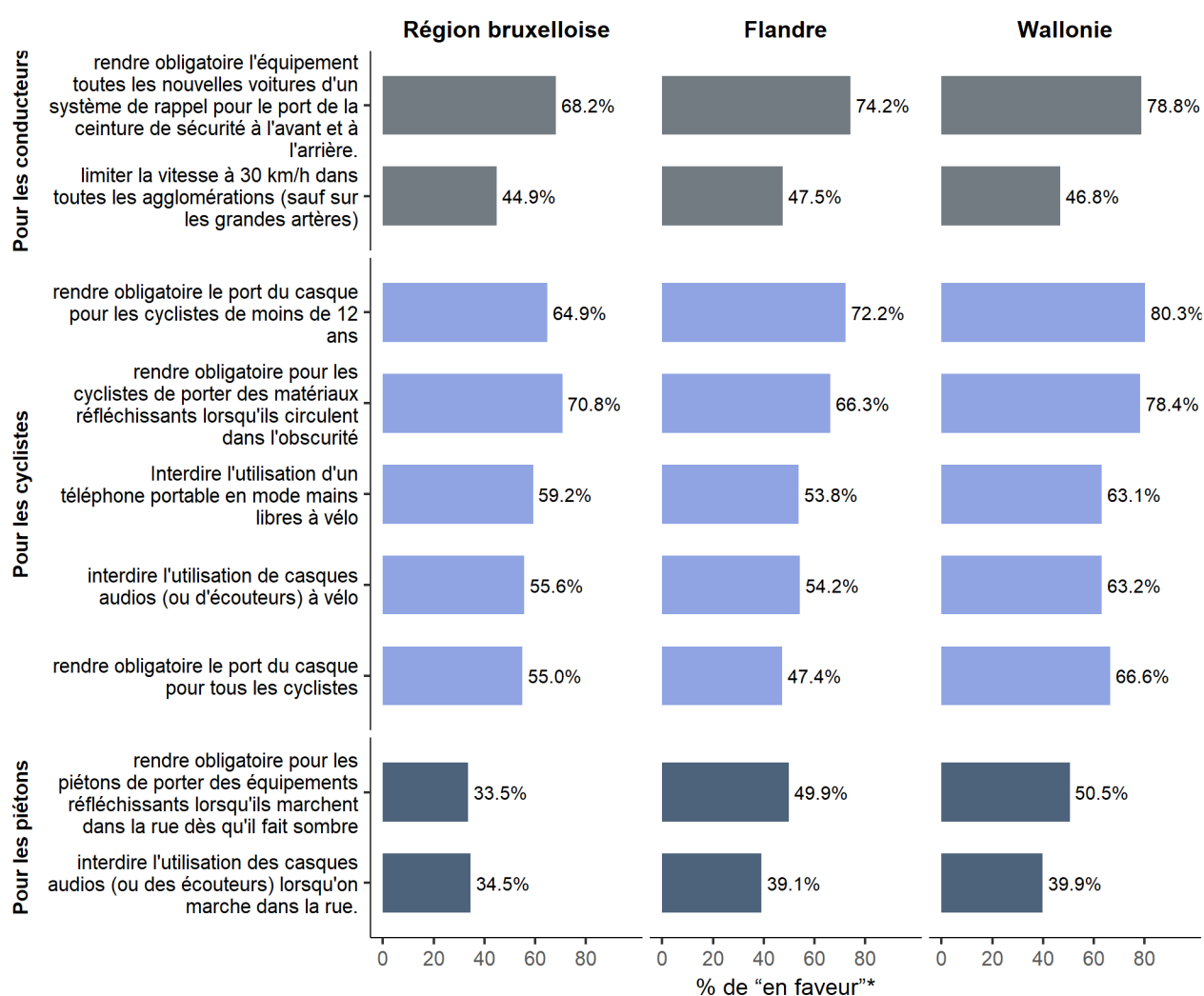
Plus de sept parents sur dix soutiennent une réglementation « rendant obligatoire l'équipement de toutes les nouvelles voitures d'un système de rappel pour le port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière » (75,0 % - cette mesure est obligatoire pour les nouvelles voitures⁸), « rendant obligatoire le port du casque

⁸ Règlement (CE) n° 16 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des I. Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX destinés aux occupants des véhicules à moteur ; II. Véhicules équipés de ceintures de sécurité, de dispositifs de rappel du port de la ceinture, de systèmes de retenue, de dispositifs de retenue pour enfants, de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et de dispositifs de retenue pour enfants i-Size [2018/629]

pour les cyclistes de moins de 12 ans » (73,9 %) et « rendant obligatoire pour les cyclistes de porter des matériaux réfléchissants lorsqu'ils circulent dans l'obscurité » (70,7 %). Moins de la moitié des parents soutiennent une réglementation visant à « interdire l'utilisation des casques audio (ou des écouteurs) lorsqu'on marche dans la rue » (38,8 %), « limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les agglomérations » (46,9 %) et « rendre obligatoire pour les piétons de porter des équipements réfléchissants lorsqu'ils marchent dans la rue dès qu'il fait sombre » (48,1 %).

Les résultats montrent que, pour toutes les mesures politiques abordées, le soutien augmente avec l'âge et que les mères soutiennent davantage ces mesures que les pères (à l'exception de « interdire l'utilisation des casques audio [ou des écouteurs] lorsqu'on marche dans la rue », pour laquelle il n'y a pas de différence).

Des différences régionales sont également observées, mais la tendance est moins claire (Figure 18). Pour presque toutes les mesures, le soutien est plus élevé chez les parents en Wallonie qu'à Bruxelles et en Flandre. Les résultats entre Bruxelles et la Flandre ne diffèrent pas de manière significative, à l'exception du soutien à une réglementation visant à « rendre obligatoire pour les piétons de porter des équipements réfléchissants lorsqu'ils marchent dans la rue dès qu'il fait sombre », qui est plus élevé chez les parents de Wallonie et de Flandre que chez les parents de Bruxelles (50,5 % et 49,9 % contre 33,5 %).



(population de référence : tous les parents)
 *Les réponses 4-5 sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "tout à fait contre" et 5 à "tout à fait pour"

Figure 18 Soutien aux mesures politiques, par région.

3.2.4 Opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école - rapportées par le parent

Pour évaluer l'opinion des parents sur l'éducation à la sécurité routière à l'école concernant leur enfant, il leur a été demandé s'ils étaient d'accord ou non avec une affirmation. Ils pouvaient indiquer leur réponse sur une échelle de 1 à 6 : 1 signifie « pas d'accord du tout » et 6 « tout à fait d'accord ». Cette question a été posée aux parents d'enfants scolarisés dans le primaire ou le secondaire (n=893). Figure 19 présente le pourcentage de parents ayant déclaré être d'accord avec l'affirmation (score 4-6). Les résultats sont présentés pour l'ensemble de l'échantillon de parents. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques, sont disponibles dans le Tableau 19 en Annexe 4.

Près de six parents sur dix ont le sentiment que « l'enfant maîtrise les règles de circulation » (57,1 %). Environ la moitié des parents pensent qu'une attention suffisante est accordée à « l'enseignement des règles du Code de la route à l'école » (51,2 %) et à « la mise en pratique des règles du Code de la route à l'école » (51,1 %). Près de la moitié des parents pensent que « l'enfant connaît bien le danger que représentent les angles morts » (44,5 %).

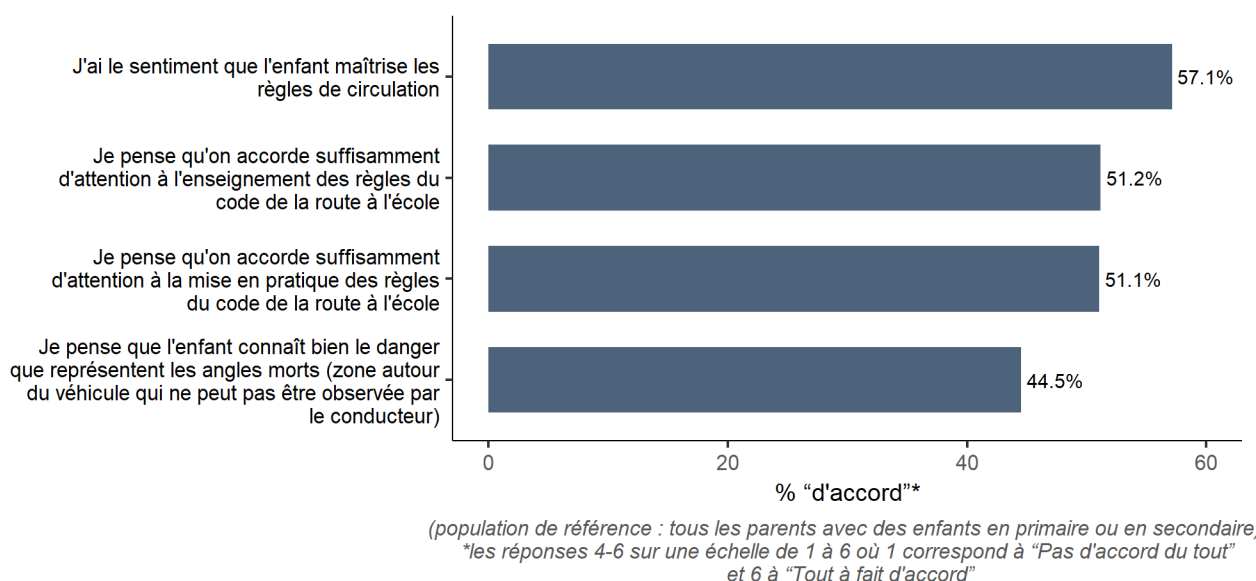


Figure 19 Opinions sur l'éducation à la sécurité routière.

Les opinions des parents ne varient pas en fonction de l'âge. Les pères sont plus nombreux que les mères à penser « qu'on accorde suffisamment d'attention à l'enseignement des règles du Code de la route à l'école », que « l'enfant maîtrise les règles de circulation » et que « l'enfant connaît le danger que représentent les angles morts ». La même tendance s'observe en ce qui concerne « l'attention accordée à la mise en pratique des règles du Code de la route à l'école », mais la différence n'est pas statistiquement significative.

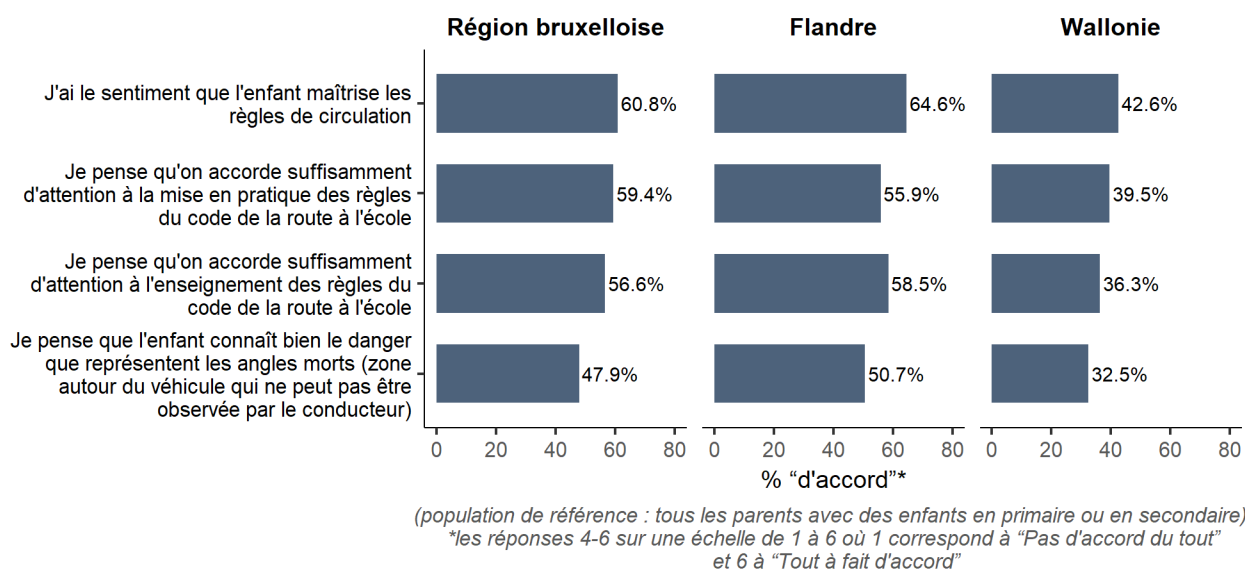


Figure 20 Opinions sur l'éducation à la sécurité routière, par région.

Les résultats montrent une tendance régionale claire. Les parents wallons semblent moins satisfaits de l'éducation à la sécurité routière de leurs enfants que les parents flamands ou bruxellois. Les parents wallons sont moins nombreux à penser que « l'enfant maîtrise les règles de circulation » ou qu'il/elle connaît le danger que représentent les angles morts. Ils ne pensent pas non plus que l'école accorde suffisamment d'attention à « l'enseignement des règles du Code de la route » et à « la mise en pratique des règles du Code de la route ».

3.2.5 Besoins d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants - rapportés par les parents

Les parents ont également été invités à indiquer le(s) type(s) d'informations qui les aideraient à utiliser correctement les sièges pour enfants en voiture. Cette question n'a été posée qu'aux parents ayant indiqué qu'ils transportaient régulièrement des enfants mesurant moins de 135 cm en voiture (n=1.114). Ils pouvaient indiquer plusieurs options dans une liste prédéfinie de six suggestions. Figure 21 présente le pourcentage de parents qui ont indiqué qu'un certain type d'information les aiderait à utiliser correctement les sièges pour enfants en voiture. Les résultats sont présentés pour l'ensemble de l'échantillon de parents. De plus amples détails sur l'âge, le sexe et la région de résidence, ainsi que des informations statistiques peuvent être trouvés dans le Tableau 20 en Annexe 4.

Plus de la moitié des parents (56,5 %) qui transportent régulièrement des enfants de moins de 135 cm en voiture déclarent que des informations sur les différents types de sièges auto en fonction de la taille, du poids et de l'âge de l'enfant leur seraient utiles, suivies des informations sur les « lois et politiques en matière de sièges pour enfants » (45,6 %), « comment installer correctement le siège enfant dans différents modèles de voitures » (44,9 %) et « comment acheter le meilleur siège enfant pour mon enfant » (42,1 %). Les parents ont moins besoin d'informations sur « où trouver un soutien pour m'aider à installer mes sièges pour enfants » (24,8 %) et très peu d'entre eux (1,5 %) indiquent qu'ils auraient besoin d'« autres informations ». On n'observe pas de tendance claire en fonction de l'âge en ce qui concerne le besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.

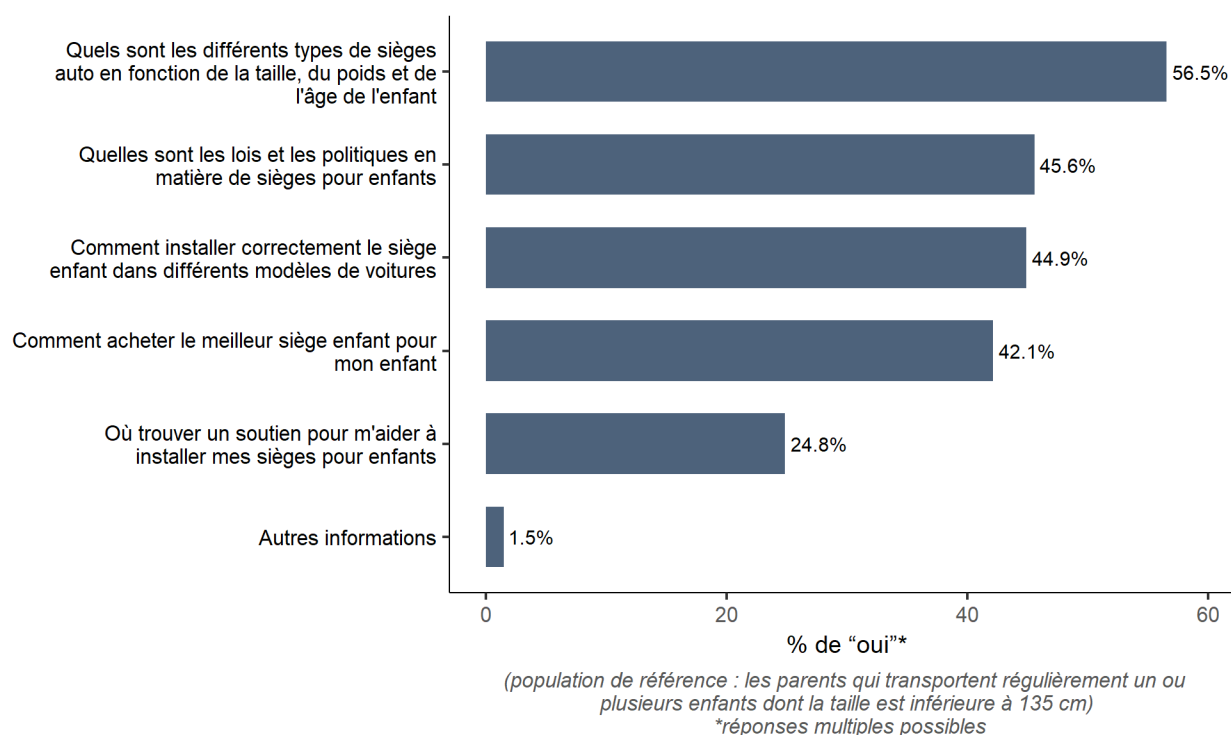


Figure 21 Besoins d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.

Les mères sont plus nombreuses que les pères à indiquer qu'elles ont besoin d'informations sur « les différents types de sièges auto en fonction de la taille, du poids et de l'âge de l'enfant » (63,5 % contre 48,3 %), sur « les lois et politiques en matière de sièges pour enfants » (49,4 % contre 41,0 %) et sur « comment acheter le meilleur siège enfant pour mon enfant » (45,2 % contre 38,4 %).

Des différences régionales s'observent en ce qui concerne le besoin d'informations sur « les différents types de sièges auto en fonction de la taille, du poids et de l'âge de l'enfant » et sur « les lois et politiques en matière de sièges pour enfants ». Les parents flamands ont besoin de plus d'informations sur la législation sur les sièges pour enfants que les parents bruxellois (48,3% contre 36,1%) et les parents wallons ont besoin de plus d'informations sur les différents types de sièges pour enfants que les parents bruxellois (62,3% contre 47,7%).

3.3 Limites de l'étude

L'objectif initial de cette étude était de mieux comprendre les perceptions des enfants et des parents en matière de sécurité routière en combinant des méthodes qualitatives et quantitatives. L'idée était de rencontrer les enfants à l'école pour évaluer leurs perceptions de la sécurité routière à l'aide d'une approche qualitative et d'évaluer les perceptions des parents à l'aide d'une enquête quantitative par panel en ligne. En raison des restrictions liées au coronavirus qui étaient en vigueur dans les écoles belges, il n'a pas été possible de mener une enquête sur place pendant la durée du projet. De ce fait, la conception de l'étude a dû être adaptée et nous avons décidé d'élargir l'enquête en ligne de manière à recueillir également des informations auprès des enfants par ce biais.

Cette enquête en ligne présente certaines limites générales liées aux enquêtes par panel en ligne et aux comportements auto-déclarés en général.

Nous avons utilisé des quotas pour l'âge, le sexe et la région de résidence en ce qui concerne la population d'enfants, afin d'améliorer la représentativité de l'échantillon pour les enfants âgés de 0 à 14 ans vivant en Belgique. Comme nous travaillons avec un panel en ligne, celui-ci est toujours sujet à des effets systématiques d'autres facteurs sociodémographiques pour lesquels nous n'avons pas effectué de contrôle dans l'analyse de ce rapport. Dans une analyse plus poussée des données actuelles, des variables sociodémographiques supplémentaires devraient être prises en compte (par exemple, dans des modèles de régression). La conception de l'étude n'a, en outre, pas permis de contrôler si les informations concernant les enfants ont été fournies par les enfants eux-mêmes ou par les parents. Nous ne pouvons pas non plus évaluer si les parents

ont répondu avec l'enfant, ce qui aurait pu entraîner un biais de réponse potentiel (biais de désirabilité sociale). Ces remarques critiques ne sont pas seulement liées à la présente recherche, mais plus généralement aux enquêtes par panel en ligne.

Les enquêtes utilisant des informations auto-déclarées sont toujours entachées de tendances et de biais de réponse généraux (par exemple, Lajunen et al., 1997 ; Tellis & Chandrasekaran, 2010) : la tendance des répondants à fournir des réponses qui donnent une image favorable d'eux-mêmes (biais de désirabilité sociale), l'incompréhension des questions (par exemple, les questions présentant des mots difficiles ou les questions longues), ou des réponses erronées involontaires dues à des erreurs de mémoire (erreur de rappel) (Choi & Pak, 2005; Krosnick & Presser, 2010; Pires et al., 2020) ; quelques exemples : (1) nous n'évaluons pas le risque réel d'accident lié à un certain comportement, mais nous évaluons la perception du risque par les enfants ; (2) nous n'évaluons pas la qualité réelle du quartier ou l'éducation à la sécurité routière de l'enfant, mais nous évaluons la perception des parents sur ces sujets, qui pourrait être biaisée par exemple par les différences régionales (culturelles) dans l'expression de points de vue critiques ; (3) nous ne savons pas si le comportement auto-déclaré (dangereux ou même illégal) est sous-estimé, car les enfants n'osent pas l'admettre ; (4) nous ne savons pas si le comportement auto-déclaré est sous-estimé, car les enfants ne se souviennent pas s'ils l'ont fait au cours des 30 derniers jours.

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).

La difficulté de recueillir des informations auprès d'enfants âgés de 0 à 9 ans a constitué une limitation majeure de la conception de l'étude. Compte tenu du développement cognitif et physique des enfants, les questionnaires et la procédure de sondage doivent être adaptés à leurs besoins spécifiques. La présente étude étant limitée à une enquête par panel en ligne, nous avons tenté d'obtenir davantage d'informations sur les enfants plus jeunes, en demandant aux parents de répondre à certaines questions pour leurs enfants âgés de 0 à 9 ans. Cette approche était apparemment trop complexe. Le nettoyage des données a mis en lumière des incohérences dues au fait que le parent donnait sa propre perception ou répondait pour un autre enfant (par exemple, pour quelques enfants de moins d'un an, le parent a déclaré qu'ils mesuraient plus de 135 cm, qu'ils allaient à l'école secondaire ou qu'ils utilisaient une trottinette, un skateboard ou une bicyclette). Nous avons, dès lors, décidé de ne pas inclure ces informations dans l'analyse du présent rapport. Une autre limite de cette enquête est qu'elle n'a été menée que sur un petit échantillon d'enfants et de parents. Pour des raisons liées au RGPD, l'enquête n'a, en outre, pas demandé l'âge de tous les enfants du ménage du parent. Par conséquent, nous n'avons pas été en mesure d'analyser si les parents de jeunes enfants ont d'autres perceptions et opinions sur la sécurité routière que les parents d'enfants plus âgés.

L'idée initiale d'utiliser une approche qualitative pour évaluer les perceptions des enfants sera poursuivie dans un prochain projet de recherche (voir également la section 4.3).

4 Conclusions et recommandations

Les systèmes de circulation doivent être conçus de manière à ce que les enfants puissent prendre part au trafic en toute sécurité. Les enfants sont des usagers de la route vulnérables qui ont besoin d'être protégés (ETSC, 2018). L'approche pour un « système sûr » vise à accroître la sécurité routière. Elle contribue à protéger les enfants, car elle met l'accent sur la vulnérabilité et la faillibilité humaines et vise à améliorer toutes les couches d'un système de protection (All For Zero, 2023; European Commission, 2018b). En outre, en Belgique, l'approche dite de la « norme enfant », qui vise à créer un environnement dans lequel les enfants peuvent participer à la circulation en toute sécurité, revêt une grande importance dans les plans de sécurité routière fédéraux et régionaux et est aussi mise en exergue par l'Association belge des familles (« Gezinsbond »). À cet égard, ce dernier chapitre ne se limite pas à résumer les principales conclusions de cette étude, mais donne également un aperçu des recommandations générales sur la manière d'améliorer la sécurité routière des enfants. Il propose, en outre, des suggestions pour la poursuite de la recherche.

Les conclusions sont divisées en deux sections. D'une part, les principales conclusions tirées des réponses (1) des enfants (10-14 ans) et (2) des parents d'enfants (0-14 ans). Dans la mesure du possible, une comparaison provisoire avec la population adulte générale vivant en Belgique a été effectuée sur la base des résultats de l'enquête ESRA2⁹ (Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021) et de l'enquête NVOV la plus récente¹⁰ (Vias institute, 2023). D'autre part, les recommandations générales sur la manière d'améliorer la sécurité routière des enfants basées sur les deux rapports suivants et en partie cités : Commission européenne (2023a), Institut Vias (2022).

4.1 Principales conclusions de cette étude

4.1.1 Enfants (10-14 ans)

Les informations suivantes sont basées sur les comportements auto-déclarés, les perceptions subjectives et les opinions des enfants âgés de 10 à 14 ans, qui ont été rapportés dans cette étude belge.

Utilisation des modes de transport et déplacements domicile-école

En Belgique, les modes de transport les plus fréquemment utilisés par les enfants âgés de 10 à 14 ans sont la marche, la voiture, le vélo et les transports publics. Par rapport aux adultes vivant en Belgique, les enfants ont tendance à faire du vélo plus souvent que les adultes (Furian et al., 2021; Schinckus et al., 2021). La plupart des enfants âgés de 10 à 14 ans se rendent à l'école à pied (31,2 %), puis en transports publics (18,9 %), en voiture (17,9 %) ou à vélo (17,7 %). Environ la moitié des enfants déclarent aller fréquemment seuls à l'école et, s'ils ne sont pas seuls, ils sont le plus souvent accompagnés par un adulte du ménage.

Sentiment de sécurité

Les enfants âgés de 10 à 14 ans se sentent le plus en sécurité lorsqu'ils sont passagers d'une voiture, suivi par les transports publics et la marche. Ils se sentent moins en sécurité lorsqu'ils utilisent un skateboard, un mode de transport « autre » ou lorsqu'ils sont passagers d'une bicyclette. Pour les adultes vivant en Belgique, les modes de transport les plus sûrs selon l'enquête ESRA2 sont les transports publics, le fait d'être conducteur de voiture, la marche et le fait d'être passager d'une voiture (Furian et al., 2021; Schinckus et al., 2021). Selon l'enquête NVOV, il s'agit des transports publics, de la camionnette/minibus, du fait d'être passager d'une voiture, de la marche et de la conduite d'une voiture (Vias institute, 2023).

Comportement auto-déclaré en matière de circulation

Les résultats de cette étude montrent que la plupart des enfants déclarent avoir un comportement sûr dans la circulation. Le comportement à risque le plus fréquemment mentionné par les enfants en tant que cyclistes est le fait de faire du vélo sans casque. Un quart des enfants (26,3 %) déclarent n'avoir jamais « fait de vélo

⁹ La deuxième édition de l'enquête électronique mondiale sur les attitudes des usagers de la route, menée en Belgique en 2018.

¹⁰ L'édition 2023 de l'enquête nationale sur la sécurité routière (« Enquête nationale d'insécurité routière »), menée en Belgique en 2023.

sans casque » au cours des 30 derniers jours. Cela signifie que les trois quarts des enfants ont adopté ce comportement au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Dans cette comparaison, le comportement le plus fréquemment signalé par les enfants en tant que piétons est le fait de « marcher dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable » : 25,0 % des enfants déclarent n'avoir jamais « marché dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable » au cours des 30 derniers jours ; 26,4 % n'ont jamais « marché dans la rue en envoyant un message » et 27,5 % n'ont jamais « marché dans la rue en lisant un message ou en consultant les médias sociaux ». Tous ces comportements sont légaux selon le droit belge.

Par rapport au comportement auto-déclaré par les adultes, les enfants ont tendance à obtenir de meilleurs résultats, notamment en tant que cycliste en ce qui concerne l'utilisation du casque. 26,3 % des enfants déclarent n'avoir jamais « fait de vélo sans casque » au cours des 30 derniers jours, contre seulement 17,2 % des adultes interrogés dans le cadre de l'enquête ESRA2. L'utilisation d'un téléphone portable à vélo tend à être plus fréquente chez les enfants que chez les adultes dans l'enquête ESRA2. Seuls 61,5 % des enfants déclarent n'avoir jamais « fait du vélo en lisant ou en envoyant un message ou en consultant les médias sociaux ou les nouvelles », contre 77,5 % pour les adultes. (Achermann Stürmer et al., 2020; Schinckus et al., 2021). Deux tiers des enfants (66,1 %) déclarent n'avoir jamais « voyagé en tant que passager d'une voiture sans attacher la ceinture de sécurité » au cours des 30 derniers jours, ce qui tend à être similaire au comportement auto-déclaré par les adultes (Nakamura et al., 2020; Schinckus et al., 2021). Ces deux comportements constituent des infractions selon le Code de la route belge.

Perception des risques

La plupart des enfants âgés de 10 à 14 ans considèrent que « traverser la route lorsque le feu de circulation est rouge » (pour les cyclistes : 73,0 % ; pour les piétons : 68,6 %) et « ne pas utiliser les phares de bicyclette » (69,2 %) ou « ne pas porter d'équipements réfléchissants en tant que piéton » (52,6 %) sont des comportements à risque pour les cyclistes et les piétons. L'utilisation d'un téléphone portable est perçue comme risquée à vélo par plus de la moitié des enfants (lecture ou envoi de messages : 69 % ; conversation sur un téléphone portable tenu en main : 53,4 %), mais par moins de la moitié des enfants lorsqu'ils sont piétons (écriture d'un message 44,2 % ; lecture d'un message 41,3 % ; appel 33,4 %). En Belgique, l'utilisation d'un téléphone portable tenu en main est illégale pour les cyclistes, mais pas pour les piétons. Faire du vélo sans casque (48,3 %) et utiliser un téléphone portable en marchant (33,4 %) sont les comportements les moins fréquemment perçus comme à risque dans cette comparaison pour les cyclistes et les piétons. Ces deux comportements sont légaux en Belgique. Dans la plupart des cas, les infractions sont perçues comme plus risquées que les comportements légaux, à l'exception du fait de « ne pas porter de matériel réfléchissant en tant que piéton lorsqu'il fait sombre ». Ce comportement n'est pas obligatoire, mais les enfants perçoivent tout de même que ne pas porter un tel équipement est un comportement très risqué. Ces comportements, perçus comme plus risqués, sont également moins souvent auto-rapportés que les autres.

Acceptabilité des comportements dangereux dans la circulation

D'une manière générale, les résultats montrent que l'acceptabilité par les enfants des comportements à risque à vélo est plutôt faible. En outre, les enfants acceptent mieux les comportements dangereux des piétons que ceux des cyclistes. Parmi les comportements cyclistes évalués, « rouler sans casque » est accepté par le plus d'enfants (30,4 %) et « faire du vélo en lisant ou en envoyant un message ou en consultant les médias sociaux ou les nouvelles » par le moins d'enfants (14,1 %). Pour les piétons, il s'agit respectivement de « marcher dans la rue en téléphonant avec un téléphone portable » (47,7 %) et de « traverser lorsque le feu de circulation est rouge » (19,9 %). Les deux comportements les moins bien acceptés par les enfants sont des infractions au Code de la route belge.

Différences d'âge

En ce qui concerne l'âge, les résultats soulignent que l'utilisation des transports publics, le fait de se rendre seul à l'école et les comportements à risque des cyclistes et des piétons (modes de transport autonomes) présentent des différences statistiquement significatives. La prévalence des comportements à risque rapportés des enfants en tant que piétons doublent même pratiquement dans le groupe des 12-14 ans par rapport aux 10-11 ans. De façon cohérente avec ce résultat, les comportements à risque des cyclistes et des piétons sont plus souvent perçus comme risqués et inacceptables par les enfants âgés de 10 à 11 ans que par les enfants âgés de 12 à 14 ans.

Différences entre les sexes

Les résultats montrent très peu de différences en fonction du sexe. Cela vaut pour l'utilisation des modes de transport, les trajets domicile-école, la perception de la sécurité, la perception du risque ou l'acceptabilité des comportements à risque dans la circulation. Les différences les plus frappantes entre les sexes peuvent être observées dans les comportements à risque à vélo. Les garçons ont tendance à rapporter plus fréquemment des comportements à risque à vélo que les filles. Ce dernier résultat est cohérent avec les différences entre les sexes chez les adultes, mais nous observons, en général, des différences moins importantes entre les sexes chez les enfants que chez les adultes (Schinckus et al., 2021; Vias institute, 2023).

Différences régionales

Les résultats montrent quelques différences selon les régions. Les différences régionales les plus frappantes identifiées dans cette étude sont la prévalence plus élevée des enfants utilisant les transports publics à Bruxelles et la prévalence plus élevée de la bicyclette en Flandre. Ces différences s'observent également chez les adultes (Schinckus et al., 2021; Vias institute, 2023). Les enfants de Bruxelles et de Wallonie se rendent plus souvent à pied à l'école que ceux de Flandre. L'étude ne montre pas de différences régionales en ce qui concerne le sentiment de sécurité, les comportements à risque dans la circulation, la perception du risque et l'acceptabilité des comportements à risque dans la circulation.

4.1.2 Parents d'enfants (0-14 ans)

Les informations suivantes sont basées sur les perceptions et les opinions des parents d'enfants âgés de 0 à 14 ans, qui ont été rapportées dans cette étude belge.

Quartier familial

L'**accessibilité** du quartier pour les piétons est perçue comme positive par la plupart des parents. La marge d'amélioration concerne principalement la « façon de se rendre à pied à l'école ou à la crèche » et davantage de « lieux où l'enfant peut se rendre seul ou avec d'autres enfants ».

En ce qui concerne la perception de la **sécurité** routière de leur quartier, les principales préoccupations des parents concernent les rues qui ne sont pas sûres pour que les enfants puissent y jouer, les voitures qui ne roulent généralement pas lentement et les déplacements à vélo qui sont perçus comme dangereux en raison de la circulation.

En ce qui concerne les **infrastructures pour les piétons et les cyclistes**, la plupart des parents déclarent qu'il y a des trottoirs sur la plupart des rues (75,7 %). La marge d'amélioration se situe surtout au niveau des pistes cyclables. Seulement la moitié des parents déclarent qu'il y a des pistes cyclables sur la plupart des rues (48,5 %), et encore moins que les pistes cyclables sont séparées de la route ou du trafic (39,1 %). Six parents sur dix (59,7 %) déclarent qu'il existe des abris pour vélos (aux supermarchés, aux écoles, aux arrêts de bus...).

Soutien aux mesures politiques

En général, le soutien des parents aux mesures politiques relatives à la sécurité routière des enfants est élevé. Il est intéressant de noter que pour les mesures qui peuvent être comparées entre les résultats de la présente étude et ceux de l'ESRA2 (6 mesures sur 9), le soutien des parents est inférieur au soutien des mêmes mesures dans la population adulte générale en Belgique. Par exemple : (1) la mesure « rendre obligatoire le port du casque aux cyclistes de moins de 12 ans » est soutenue par 83,8 % des adultes dans l'enquête ESRA2 et par plus de 80 % des adultes dans toutes les enquêtes NVOV entre 2019 et 2023. Dans la présente étude, 73,9 % des parents soutiennent cette mesure ; (2) la mesure « rendre obligatoire pour les piétons de porter des équipements réfléchissants lorsqu'ils marchent dans la rue dès qu'il fait sombre » est soutenue par 60,2 % des adultes dans l'enquête ESRA2 et par 59,4 % (2019) et 54,7 % (2020) des adultes dans l'enquête NVOV, alors que seulement 48,1 % des parents soutiennent cette mesure dans la présente étude (Furian et al., 2021; Schinckus et al., 2021; Vias institute, 2023). Plus de sept parents sur dix soutiennent une réglementation visant à « rendre obligatoire l'équipement de toutes les nouvelles voitures d'un système de rappel du port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière » (75 % ; cette mesure est obligatoire pour les nouvelles

voitures¹¹), à « rendre obligatoire le port du casque pour les cyclistes de moins de 12 ans » (73,9 %) et à « rendre obligatoire pour les cyclistes de porter des matériaux réfléchissants lorsqu'ils circulent dans l'obscurité » (70,7 %). La mesure la moins soutenue est « l'interdiction de l'utilisation des casques audio (ou des écouteurs) lorsqu'on marche dans la rue » (38,8 %). L'obligation légale de porter du matériel réfléchissant est davantage soutenue pour les cyclistes (70,7 %) que pour les piétons (48,1 %).

Opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école

Environ la moitié des parents estiment qu'il est possible d'améliorer l'enseignement et la mise en pratique des règles de circulation à l'école. Seuls six parents sur dix estiment que « l'enfant maîtrise les règles de circulation » (57,1 %) et moins de la moitié des parents pensent que « l'enfant connaît bien le danger que représentent les angles morts » (44,5 %).

Besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants

Les parents qui transportent des enfants en bas âge (<135 cm) en voiture indiquent qu'ils ont besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants. La plupart d'entre eux déclarent que des informations sur « les différents types de sièges auto en fonction de la taille, du poids et de l'âge de l'enfant » leur seraient utiles (56,5 %). Ils ont moins besoin d'informations sur « où trouver un soutien pour m'aider à installer mes sièges pour enfants » (24,8 %).

Différences d'âge

Les résultats ne montrent pas de différences en fonction de l'âge des parents en ce qui concerne les infrastructures pour la marche et le vélo et les opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école. Aucune tendance claire ne se dégage quant à l'accessibilité du quartier et au besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants. Le soutien aux mesures politiques tend à augmenter avec l'âge, ce qui est une tendance générale que l'on peut également observer dans la population adulte en général (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe et al., 2022). Les jeunes parents (18-24 ans) ont également une perception générale plus positive de la sécurité de leur quartier.

Différences entre les sexes

Les résultats montrent une tendance générale selon laquelle les mères sont plus critiques que les pères en ce qui concerne l'accessibilité, la sécurité et la présence d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes dans leur quartier. Les mères sont également plus favorables aux mesures politiques concernant la sécurité routière des enfants, elles sont plus critiques à l'égard de l'éducation à la sécurité routière à l'école et expriment plus fréquemment que les pères le besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants. Au sein de la population adulte générale, nous observons également que les usagers de la route de sexe féminin sont plus favorables aux mesures politiques que les usagers de sexe masculin (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe et al., 2022).

Différences régionales

Les résultats montrent une tendance claire en ce qui concerne les différences régionales, qui est au détriment des parents vivant en Wallonie, pour la plupart des points abordés. Les exemples les plus frappants sont l'accessibilité, la sécurité et l'infrastructure piétonne et cycliste du quartier, ainsi que les opinions sur l'éducation à la sécurité routière à l'école. Pour de nombreuses mesures politiques, le soutien est plus élevé chez les parents en Wallonie que chez les parents de Bruxelles et de Flandre. Une exception est le « besoin d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants », pour lequel aucune tendance régionale claire ne se dégage. Dans ce cas, la différence entre les parents à Bruxelles et en Flandre est plutôt faible. Seuls quelques indicateurs présentent des différences significatives entre Bruxelles et la Flandre. Les parents bruxellois sont proportionnellement plus nombreux que les parents flamands à rapporter que : « depuis notre maison, il est facile de se rendre à pied à l'école ou à la crèche », « il est facile de marcher d'un endroit à l'autre (il n'y a pas d'autoroute, de chemin de fer ou de rivière) » et « il y a des trottoirs sur la plupart des

¹¹ Règlement (CE) n° 16 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des I. Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX destinés aux occupants des véhicules à moteur ; II. Véhicules équipés de ceintures de sécurité, de dispositifs de rappel du port de la ceinture, de systèmes de retenue, de dispositifs de retenue pour enfants, de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et de dispositifs de retenue pour enfants i-Size [2018/629]

rues ». Les parents flamands sont proportionnellement plus nombreux que les parents bruxellois à indiquer que : « il y a des abris pour vélos (aux supermarchés, aux écoles, aux arrêts de bus...) » et étaient favorables à l'idée de « rendre obligatoire pour les piétons de porter des équipements réfléchissants lorsqu'ils marchent dans la rue dès qu'il fait sombre » et au besoin d'informations sur « les lois et les politiques en matière de sièges pour enfants ».

4.2 Recommandations générales pour améliorer la sécurité routière des enfants

L'approche pour un « système sûr » revêt une grande importance pour améliorer la sécurité routière des enfants. Comme décrit dans l'introduction de ce rapport, l'approche pour un « système sûr » intègre tous les aspects du système de circulation et met l'accent sur la vulnérabilité et la faillibilité humaines (European Commission, 2018b; SWOV, 2021). En outre, en Belgique, l'approche dite de la « norme enfant », qui vise à créer un environnement dans lequel les enfants peuvent participer à la circulation en toute sécurité, est intégrée dans les plans de sécurité routière fédéraux et régionaux et mise en exergue par l'Association familiale belge (« Gezinsbond »). Les enfants sont des usagers de la route particulièrement vulnérables. L'approche « système sûr » est un « système routier qui pardonne » : si une partie du système est défaillante, les autres peuvent toujours protéger l'utilisateur de la route. Pour améliorer le système, tous les éléments doivent être améliorés. La Belgique et les autres États membres de l'Union européenne suivent cette approche pour atteindre l'objectif commun de la Vision Zéro (All For Zero, 2023). Les cinq éléments clés de l'approche pour un « système sûr » sont : des routes plus sûres, des vitesses plus sûres, des véhicules plus sûrs, des personnes (aux attitudes) plus sûres et les soins d'urgence post-accident (U.S. Department of Transportation, 2022). Conformément à ces éléments, les mesures suivantes peuvent être prises pour améliorer la sécurité routière des enfants : des infrastructures routières plus sûres et tolérantes, des vitesses plus sûres, une technologie automobile plus sûre, l'utilisation d'équipements de protection tels que les casques de vélo et les dispositifs de retenue pour enfants, une application cohérente du Code de la route, des sanctions adéquates et, enfin et surtout, des campagnes d'éducation et de sensibilisation visant à promouvoir la sécurité routière des enfants et une approche participative impliquant les enfants dans l'élaboration d'un système de circulation sûr.

Les grandes lignes de ces contre-mesures sont détaillées ci-dessous, mais pour plus d'informations sur les recommandations politiques actuelles aux niveaux national et européen, nous renvoyons le lecteur au rapport PIN Flash 43 de l'ETSC (2022). Les sous-chapitres suivants sont en grande partie directement cités dans les deux rapports suivants : « Rapport thématique sur la sécurité routière – Enfants » de la Commission européenne (2023a) et « Briefing - Les enfants et la sécurité routière » de l'institut Vias (2022).

4.2.1 Des routes et des vitesses plus sûres

Dans le cadre de l'approche pour un « système sûr », les autorités sont responsables de l'organisation de la mobilité de manière à protéger les usagers de la route vulnérables. Les enfants se déplacent relativement souvent en tant qu'usagers de la route vulnérables (en tant que piétons ou cyclistes). Il est donc très important de disposer d'une infrastructure routière qui favorise la sécurité des piétons et des cyclistes.

Là où les usagers de la route vulnérables et le trafic motorisé se mélangent, il importe de limiter la vitesse du trafic motorisé. L'ETSC (2022) recommande une limitation à 30 km/h dans les zones où circulent un grand nombre de piétons et de cyclistes, en particulier à proximité des crèches et des écoles. C'est également ce que prévoit la « Déclaration de Stockholm » (2020) qui vise à réduire de moitié le nombre de décès dus à la circulation d'ici à 2030, en introduisant une limitation générale de la vitesse à 30 km/h dans toutes les zones de vie où les voitures, les cyclistes et les piétons se croisent dans 140 pays. La résolution 11 de cette déclaration stipule : « Nous mettons l'accent sur la maîtrise de la vitesse, notamment le renforcement de l'application des lois pour éviter tout excès de vitesse. Nous prescrivons également une limitation de la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones empruntées régulièrement et de manière planifiée par les usagers de la route vulnérables et les véhicules conjointement, sauf si de solides données factuelles démontrent que des vitesses supérieures sont sûres. Nous remarquons que les mesures prises pour réduire la vitesse en général auront un impact positif sur la qualité de l'air et le changement climatique tout en étant essentielles à la diminution du nombre de morts et de blessés sur les routes » (Stockholm Declaration, 2020, p. 3).

D'autres mesures sont notamment la mise en place de « rues scolaires » ou de « rues cyclables ». Dans les « rues scolaires », les autorités peuvent fermer la zone autour des portes de l'école à la plupart des véhicules

motorisés au début et à la fin de la journée scolaire. Les « rues scolaires » sont soit complètement fermées à la circulation automobile, soit les conducteurs ne sont pas autorisés à rouler plus vite qu'au pas. Ils doivent laisser la route libre aux piétons et aux cyclistes, leur donner la priorité et, si nécessaire, s'arrêter. La réglementation relative aux « rues cyclables » est similaire à ce qui vient d'être décrit, mais n'est pas limitée aux zones scolaires ou aux horaires d'école. Une autre mesure qui pourrait améliorer la sécurité routière des enfants est l'interdiction des camions dans les centres urbains et en particulier dans les zones scolaires au début et à la fin de la journée d'école (entre 7 h et 9 h et entre 15 h et 17 h). Toutes ces mesures doivent être associées à une sensibilisation du public, à une application cohérente et à des sanctions adéquates (Vias institute, 2022).

4.2.2 Une technologie automobile plus sûre

Les équipements de sécurité des véhicules peuvent contribuer à protéger les conducteurs et les passagers, y compris les enfants, dans la circulation. Ces systèmes peuvent agir sur la limitation de la vitesse, l'évitement des collisions et la réduction de la gravité des collisions.

En voici quelques exemples :

- l'assistance intelligente à la vitesse (ISA), qui aide le conducteur à respecter les limitations de vitesse ;
- le freinage d'urgence autonome (AEB) avec détection des piétons et des cyclistes ;
- les systèmes qui réduisent l'angle mort des camions et des autobus ;
- les systèmes de rappel de la ceinture de sécurité pour les sièges avant et arrière.

De nombreux types de technologies automobiles sont ou deviendront obligatoires pour les voitures particulières. Le 6 juillet 2022, une série de systèmes de sécurité sont devenus obligatoires pour toutes les nouvelles homologations, notamment l'ISA (Intelligent Speed Assist), l'assistance au maintien de la trajectoire, la détection des distractions et de la fatigue et la détection des usagers de la route vulnérables (European Commission, 2019)¹². À partir du 7 juillet 2024, ces systèmes de sécurité deviendront également obligatoires pour tous les nouveaux véhicules disposant d'une homologation existante.

Lorsque les enfants ne voyagent pas en tant qu'usagers de la route indépendants, mais en tant que passagers d'une voiture, divers types d'équipements peuvent également améliorer leur sécurité. Plusieurs études (Kühn et al., 2019; Roynard & Lesire, 2012; Schoeters & Lequeux, 2018) soulignent l'effet positif d'un système Isofix sur l'installation correcte des dispositifs de retenue pour enfants. Isofix est un système qui permet d'attacher les dispositifs de retenue pour enfants sans devoir utiliser la ceinture de sécurité de la voiture. Le siège est fixé directement dans les trous d'ancrage de la voiture à l'aide de crochets d'ancrage. Depuis le 1^{er} novembre 2012, Isofix est obligatoire sur les sièges arrière extérieurs pour l'homologation des voitures (règlement [CE] n° 661/2009)¹³. Comme tous les autres passagers d'une voiture, les enfants plus âgés ou plus grands (en Belgique : enfants âgés d'au moins 18 ans ou mesurant $\geq 1,35$ m) doivent utiliser une ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière (Code de la route belge [art. 35.1.1]). Les systèmes de rappel pour le port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière dans les nouvelles voitures, obligatoires depuis septembre 2019, contribuent à améliorer la situation¹⁴ (voir également la section 4.2.3).

4.2.3 Utilisation d'équipements de protection

Casque de vélo

Lorsque les enfants se déplacent à vélo, un casque peut les protéger contre les blessures à la tête et au cerveau. En cas de chute à vélo, le casque absorbe la force d'impact sur la tête au moyen d'une couche de

¹² Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route.

¹³ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

¹⁴ Règlement (CE) n° 16 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des I. Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX destinés aux occupants des véhicules à moteur ; II. Véhicules équipés de ceintures de sécurité, de dispositifs de rappel du port de la ceinture, de systèmes de retenue, de dispositifs de retenue pour enfants, de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et de dispositifs de retenue pour enfants i-Size [2018/629]

mousse absorbant l'énergie (SWOV, 2019b). La coque extérieure dure répartit l'impact de la chute sur une plus grande surface et empêche les objets pointus de pénétrer. L'extérieur lisse permet au casque de glisser sur le sol avec peu de résistance, évitant ainsi les blessures au cou. Un large consensus scientifique se dégage sur l'efficacité du casque à vélo pour protéger la tête. Le port du casque à vélo peut être encouragé par des campagnes et/ou en le rendant obligatoire. Douze pays de l'UE ont rendu le port du casque obligatoire pour les enfants, dont la France (moins de 12 ans), l'Autriche (moins de 12 ans) et la Suède (moins de 15 ans) (ETSC, 2020a). Comme le montre la section 3.2.3, 73,9 % des parents sont favorables à une réglementation imposant le port du casque aux cyclistes de moins de 12 ans. Dans des études récentes menées auprès de la population adulte générale, ce pourcentage était encore plus élevé (ESRA2 : 83,8 % [Schinckus et al.(Schinckus et al., 2021)] ; NVOV : 83,1 % en 2023 et toujours plus de 80 % depuis 2019 (Vias institute, 2023).

Utilisation correcte des systèmes de retenue pour enfants et des ceintures de sécurité

La sécurité des enfants, en tant que passagers d'une voiture, peut être améliorée si l'utilisation correcte des systèmes de retenue pour enfants et des ceintures de sécurité s'améliore. La dernière mesure nationale a mis en évidence qu'en 2022, environ huit enfants sur dix (85,0 %) sont attachés avec un SRE parmi les enfants âgés de moins de 18 ans et mesurant moins de 135 cm (Moreau et al., 2023). En combinant l'utilisation de la ceinture de sécurité et du SRE, l'étude révèle que 93,7 % des enfants de ce groupe cible sont attachés dans la voiture. Cela signifie aussi que 6,3 % d'entre eux ne sont attachés par aucun système de retenue à bord.

Comme indiqué précédemment, la non-utilisation des systèmes de retenue pour enfants ou des ceintures de sécurité, ainsi que l'installation et l'utilisation incorrectes d'un siège pour enfant augmentent le risque de blessures graves pour l'enfant en cas d'accident. On peut améliorer l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants et des ceintures de sécurité grâce à l'éducation et à la sensibilisation, à la législation et à son application, ainsi qu'à une technologie conviviale (Schoeters & Lequeux, 2018) :

- Les campagnes d'éducation et de sensibilisation permettent d'informer les parents et les personnes qui se chargent d'enfants sur la manière de choisir un système de retenue pour enfants approprié et de l'installer. En outre, elles peuvent souligner l'importance de l'utilisation (correcte) des systèmes de retenue pour enfants et des ceintures de sécurité pour la sécurité de l'enfant.
- La législation européenne peut imposer (a imposé) aux fabricants des exigences concernant les systèmes de rappel du port de la ceinture de sécurité sur les sièges avant et arrière, ou la facilité d'utilisation des systèmes de retenue pour enfants. L'utilisation du système Isofix, qui réduit le risque d'utilisation incorrecte, est par exemple déjà obligatoire sur les sièges arrière extérieurs pour l'homologation des voitures en vertu du règlement (CE) n° 661/2009¹⁵. Les sièges bébé et les sièges enfant munis de sangles homologuées par la norme UN R129 doivent toujours être installés à l'aide d'Isofix. Un autre exemple est le règlement (CE) n° 16¹⁶ qui oblige les constructeurs à équiper les nouvelles voitures de systèmes de rappel du bouclage des ceintures de sécurité à l'avant et à l'arrière depuis septembre 2019.
- Le renforcement des contrôles de police augmente les chances d'être pris en flagrant délit de non-utilisation ou d'utilisation incorrecte des systèmes de retenue pour enfants et des ceintures de sécurité.
- Pour encourager l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants, la directive européenne 77/388/CEE les classe parmi les produits de première nécessité auxquels les États membres peuvent appliquer un taux de TVA réduit. Cette mesure rend l'achat d'un nouveau système de retenue pour enfant plus abordable et permet d'éviter l'utilisation de sièges d'occasion qui peuvent avoir déjà été impliqués dans un accident (ETSC, 2018).
- Les adaptations techniques des systèmes de retenue pour enfant peuvent améliorer leur convivialité.
- Voir également les recommandations sur la technologie automobile plus sûre dans la section 4.2.2.

¹⁵ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

¹⁶ Règlement (CE) n° 16 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des I. Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX destinés aux occupants des véhicules à moteur ; II. Véhicules équipés de ceintures de sécurité, de dispositifs de rappel du port de la ceinture, de systèmes de retenue, de dispositifs de retenue pour enfants, de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et de dispositifs de retenue pour enfants i-Size [2018/629]

4.2.4 Une application cohérente et des sanctions adéquates

L'application cohérente du Code de la route et l'application de sanctions adéquates en cas d'infraction sont des conditions de base pour mettre en œuvre l'approche pour un « système sûr ». Toutes les dispositions légales mentionnées dans les chapitres ci-dessus doivent être appliquées et les infractions doivent être sanctionnées. Cela concerne tant 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'une voiture sans contrôle technique ou sans assurance, etc.) que le respect des règles légales spécifiques à la sécurité routière des enfants (utilisation correcte des systèmes de retenue pour enfants, utilisation de phares sur un vélo dans l'obscurité, non-utilisation d'un téléphone portable en main en faisant du vélo, ne pas traverser la rue lorsque le feu est rouge, ne pas faire du vélo à côté de la piste cyclable, ne pas traverser la rue en-dehors d'un passage pour piétons). En outre, la police joue un rôle dans la sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière des enfants.

4.2.5 Éducation et sensibilisation

L'éducation à la sécurité routière comprend toute forme de pédagogie visant à enseigner et à améliorer les connaissances, le savoir, les compétences et les attitudes nécessaires pour participer à la circulation en toute sécurité (SWOV, 2017). Bien que l'éducation à la sécurité routière bénéficie à tous les usagers de la route, elle joue un rôle important dans le développement des enfants en tant qu'usager de la route. Le contenu de l'éducation à la sécurité routière et les méthodes pédagogiques dépendent fortement de l'âge des enfants.

La mise en place d'une éducation de bonne qualité à la sécurité routière et à la mobilité dans les écoles est une condition préalable. Comme nous l'avons vu dans la section 4.2.4, les parents expriment également dans cette étude le besoin d'améliorer l'enseignement et la mise en pratique des règles de circulation à l'école. Les principes clés de « LEARN! » et le manuel « LEARN! » fournissent des recommandations et des exemples d'éducation à la sécurité routière de bonne qualité (ETSC, 2020b, 2021).

Outre l'éducation formelle, qui a essentiellement l'école pour cadre, l'éducation informelle joue un rôle important, notamment en ce qui concerne la mise en pratique, l'acquisition d'expérience dans la circulation quotidienne et l'apprentissage à partir du comportement des autres. Les parents jouent un rôle essentiel dans l'éducation informelle (Hoekstra & Twisk, 2010). Ils doivent en être conscients et être formés à la meilleure façon d'assumer ce rôle (SWOV, 2019a). Les parents eux-mêmes sont donc également un public cible important pour les campagnes d'éducation et de sensibilisation à la circulation, et les enfants eux-mêmes peuvent jouer un rôle important en enseignant à leurs propres parents comment se comporter correctement dans la circulation (par exemple, « Papa, tu conduis trop vite », « Maman, tu dois aussi porter un casque à vélo »...). L'influence des pairs doit également être soulignée dans ce contexte, en particulier pour les adolescents (par exemple, Dodd et al., 2022 ; Icenogle & Cauffman, 2021).

Il est également important de sensibiliser les autres usagers de la route à la présence et aux limites des enfants dans la circulation. Plus généralement, il est recommandé que la responsabilité de la sécurité routière des enfants incombe aux adultes et non aux enfants eux-mêmes (ETSC, 2018).

4.2.6 Approche participative impliquant les enfants

Enfin, l'importance d'une approche participative dans l'élaboration des mesures politiques est soulignée. Les enfants doivent être impliqués dans l'élaboration de ces mesures. Il importe qu'ils soient entendus et que leurs opinions et leurs besoins soient bien compris (approche ascendante). Des initiatives telles que la YOURS Academy de la Global Youth Coalition for Road Safety (claimingourspace.org/yours-academy) sont de bons exemples d'organisations qui permettent aux enfants et aux adolescents de s'exprimer sur la planification de la sécurité routière. Les études exploratoires, comme la présente étude, peuvent contribuer à enrichir la connaissance et la compréhension de la situation des enfants en matière de sécurité routière. La recherche aide à cerner les perceptions et les opinions des enfants et peut ainsi étayer le débat public sur ce sujet.

4.3 Poursuite des recherches sur la perception de la sécurité routière par les enfants

Cette étude donne un premier aperçu des comportements auto-déclarés et des perceptions de la sécurité routière des enfants âgés de 10 à 14 ans vivant en Belgique. Elle donne également un aperçu de l'opinion des parents sur leur quartier, sur leur soutien aux mesures politiques, sur l'éducation à la sécurité routière et sur leurs besoins en matière d'informations sur l'utilisation correcte des sièges pour enfants.

La conception de l'étude actuelle n'a pas permis d'évaluer les informations concernant les enfants de moins de 10 ans. Les informations actuelles sur la perception de la sécurité routière par les enfants sont, en outre, plutôt limitées. Il est donc recommandé d'enrichir les informations présentées par une étude de suivi.

Une approche qualitative est recommandée pour étudier la perception de la sécurité routière par les enfants, et les salles de classe seraient l'endroit idéal pour la mettre en œuvre. Une telle étude pourrait enrichir les informations existantes sur les perceptions des enfants - en leur donnant la parole - et contribuer à améliorer leur sécurité routière en Belgique.

Pour recueillir ces perceptions, la méthode des groupes de discussion est fortement recommandée, car elle permet de tirer parti de la dynamique de groupe pour accéder aux connaissances et aux expériences des enfants participants, afin d'examiner non seulement ce que les enfants pensent, mais aussi comment ils pensent et pourquoi ils pensent ainsi.

Références

- Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H., & Buttler, I. (2020). *Cyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. (2020-T-07-EN). Swiss Council for Accident Prevention. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno11cyclists.pdf>
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- All For Zero. (2023). *All For Zero*. <https://all-for-zero.be/>
- Cestac, J., & Delhomme, P. (2012). *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. SARTRE 4. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:674162/FULLTEXT02>
- Choi, B. C. K., & Pak, A. W. P. (2005). A Catalog of Biases in Questionnaires. *Preventing Chronic Disease*, 2(1). https://stacks.cdc.gov/view/cdc/19899/cdc_19899_DS1.pdf
- DaCoTa. (2012). *Children in road traffic*. Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA, European Commission. <https://www.dacota-project.eu/Deliverables/Webtexts/ChildTrafficSafety.pdf>
- 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), 2247. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14688-3>
- ETSC. (2018). *Reducing child deaths on European roads*. (PIN Flash Report 34). ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH_34.pdf
- ETSC. (2020a). *How safe is walking and cycling in Europe?* (PIN Flash Report 38). ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf
- ETSC. (2020b). *Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education*. European Transport Safety Council. <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/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH43.pdf
- European Commission. (2018a). *Annex to the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. EUROPE ON THE MOVE: Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean*. (COM(2018) 293 final ANNEX 1). https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- European Commission. (2018b). *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. (2021). *Road safety thematic report - Pedestrians*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_pedestrians_tc_final.pdf
- European Commission. (2022). *Facts and Figures Children*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-08/ff_children_20220706.pdf
- European Commission. (2023a). *Road Safety Thematic Report - Children*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.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)*. (2020-T-11-EN). Austrian Road Safety Board KfV. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno15subjectivesafetyandriskperception.pdf>
- Hoekstra, A. T. G., & Twisk, D. A. M. (2010). *De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar. Een eerste verkenning*. (R-2010-19). SWOV. <https://www.swov.nl/file/15710/download?token=0MI58LTk>
- IBM Corp. (2019). *IBM SPSS Statistics for Windows* (Version 26.0). [Computer software]. IBM Corp.
- Icenogle, G., & Cauffman, E. (2021). Adolescent decision making: A decade in review. *Journal of Research on Adolescence*, 31(4), 1006–1022. <https://doi.org/10.1111/jora.12608>
- Krosnick, J., & Presser, S. (2010). Questionnaire design. In J. D. Wright & P. V. Marsden (Eds.), *Handbook of Survey Research* (2nd ed.). Emerald Group Publishing.
- Kühn, M., Hummel, T., Müller, G., & Fastenmeier, W. (2019). Handling of Child Restraint Systems (CRS) With Special Focus on Misuse. *26th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles (ESV): Technology: Enabling a Safer Tomorrow. National Highway Traffic Safety Administration, 19-0214*. <https://www-esv.nhtsa.dot.gov/Proceedings/26/26ESV-000214.pdf>
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1997). Impression management and Self-Deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, 22(3), 341–353. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(96\)00221-8](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(96)00221-8)
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? Resultaten van de Vias-gedragmeting veiligheidsgordel 2018*. (2018-R-10-NL). Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Draagt_iedereen_zijn_veiligheidsgordel/Draagt_iedereen_zijn_veiligheidsgordel.pdf
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015)*. (2016-R-09NL). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Hoe_kijken_autobestuurders_naar_verkeersveiligheid/Hoe_kijken_autobestuurders_naar_verkeersveiligheid.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*. (2022-R-12-EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2-main-report-def.pdf>
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023). *Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du dispositif de retenue pour enfant en Belgique – Mesure de prévalence*.
- 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)*. (2020-T-03-EN). International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS). <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno7seatbeltandchildrestraintsystems.pdf>
- Pelssers, B. (2020). *Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid*. (2020-R-02-NL). Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Hoe_verplaatsen_we_ons_het_veiligst/Hoe_verplaatsen_we_ons_het_veiligst.pdf
- Pires, C., Torfs, K., Areal, A., Goldenbeld, C., Vanlaar, W., Granié, M.-A., Stürmer, Y. A., Usami, D. S., Kaiser, S., Jankowska-Karpa, D., Nikolaou, D., Holte, H., Kakinuma, T., Trigoso, J., Van den Berghe, W., & Meesmann, U. (2020). Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries. *IATSS Research*, 44(3), 166–179. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>
- R Core Team. (2020). *R: A language and environment for statistical computing*. R Foundation for Statistical

Computing. Vienna, Austria. <https://www.r-project.org/>

Roynard, M., & Lesire, P. (2012). *Comparison of ISOFIX and non-ISOFIX child restraint system use, a Belgian roadside survey*. [Conference presentation]. Munich, Germany: 10th International Conference Protection of children in cars.

Schincus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)*. (2021-R-11-NL). Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid. [https://www.vias.be/publications/Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid-final/Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid-final.pdf](https://www.vias.be/publications/Hoe_kijken_weggebruikers_naar_verkeersveiligheid-final/Hoe_kijken_weggebruikers_naar_verkeersveiligheid-final.pdf)

Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017*. (2018-R-03-NL). Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. [https://www.vias.be/publications/Klikken we onze kinderen wel veilig vast/Klikken we onze kinderen wel veilig vast.pdf](https://www.vias.be/publications/Klikken_we_onze_kinderen_wel_veilig_vast/Klikken_we_onze_kinderen_wel_veilig_vast.pdf)

Statbel. (2021). *Bevolking naar woonplaats, nationaliteit, burgerlijke staat, leeftijd en geslacht*. <https://statbel.fgov.be/nl/open-data/bevolking-naar-woonplaats-nationaliteit-burgerlijke-staat-leeftijd-en-geslacht-10>

Stockholm Declaration. (2020). *Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030*. <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

SWOV. (2017). *Verkeerseducatie. SWOV-factsheet. SWOV*. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeerseducatie>

SWOV. (2019a). *Children aged 0-14. SWOV fact sheet. SWOV*. [https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS Children_0.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS_Children_0.pdf)

SWOV. (2019b). *Fietshelmen. SWOV-factsheet. SWOV*. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/fietshelmen>

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>

Tellis, G. J., & Chandrasekaran, D. (2010). Does Culture Matter? Assessing Response Biases in Cross-National Survey Research. *International Journal of Research in Marketing, Forthcoming, Marshall School of Business Working Paper No. MKT 19-10*. <https://ssrn.com/abstract=1659911>

U.S. Department of Transportation. (2022). *What Is a Safe System Approach?* <https://www.transportation.gov/NRSS/SafeSystem>

Van den Berghe, W., Sgarra, V., Usami, D. S., González-Hernández, B., & Meesmann, 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)*. (2022-T-02-EN). Vias institute & CTL - Research Centre for Transport and Logistics. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2019thematicreportno9supportforpolicymeasures-update.pdf>

Vias institute. (2022). *Briefing "Kinderen en verkeersveiligheid."* Brussel, België, Vias institute. [https://www.vias.be/publications/Briefing - Kinderen en Verkeersveiligheid/Briefing- Kinderen en verkeersveiligheid-FINAL-NL.pdf](https://www.vias.be/publications/Briefing_-_Kinderen_en_Verkeersveiligheid/Briefing-_Kinderen_en_verkeersveiligheid-FINAL-NL.pdf)

Vias institute. (2023). *Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2023*. <https://www.enquetevias.be/nl/>

Annexes

Annexe 1	Questionnaire – Version anglaise.....	53
Annexe 2	Distribution of the population, the sample and weights, by region*gender*age group of the children.....	59
Annexe 3	Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the child (10-14y).....	59
Annexe 4	Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the parents of children (0-14y).....	65
Tableau 4	Use of transport modes, by age group, gender, and region (% at least a few times per month).	59
Tableau 5	Accompaniment to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region.....	60
Tableau 6	Primary mode of transportation to go to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region (%).	60
Tableau 7	Perceived safety feeling, by age group, gender, and region (mean score of a scale from 0 to 10, where 0 is “very unsafe” and 10 is “very safe”).....	61
Tableau 8	Self-declared traffic behaviour as a car passenger, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).	61
Tableau 9	Self-declared traffic behaviour as a bicycle rider, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).	62
Tableau 10	Self-declared traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).....	62
Tableau 11	Risk perception as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% risky).....	63
Tableau 12	Risk perception as a pedestrian, by age group, gender, and region (% risky).	63
Tableau 13	Acceptability of certain traffic behaviour as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% acceptability).	64
Tableau 14	Acceptability of certain traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% acceptability).	64
Tableau 15	Neighbourhood characteristics (accessibility), by age group, gender, and region (% agreement).	65
Tableau 16	Neighbourhood characteristics (traffic safety), by age group, gender, and region (% agreement).	65
Tableau 17	Neighbourhood characteristics (walking/cycling facilities), by age group, gender, and region (% agreement).....	66
Tableau 18	Support for policy measures, by age group, gender, and region (% support).	66
Tableau 19	Opinions about traffic education, by age group, gender, and region (% agreement).	67
Tableau 20	Needs for information about the correct use of child seats, by age group, gender, and region (% yes).	67

Annexe 1 Questionnaire – Version anglaise

Label	English version
	Introduction
I1	In this questionnaire, we focus on road safety of children (≤ 14 years). We ask you questions about yourself and about your perception of your child. Please select one child, which is younger than 15 years, for whom you fill in this questionnaire. In case you have several children, who fulfil these criteria, please select the child who will be the next to celebrate a birthday. There are no right or wrong answers; what matters are your perceptions. If the child for whom you fill in this questionnaire is between 10 and 14 years old, some questions should be filled in by the child him/herself. Those questions will be highlighted. In this case, please fill in this questionnaire at a moment when also your child can answer a few questions
	Socio-demographic information - Part 1 - reported by the parent
Q1	Are you ...
answer	male
	female
Q2	How old are you (in years)?
Dropdown menu	(1-99)
Q3	How many children (0-18y) live in your household (min. 40% of the time)?
Dropdown menu	(1-20)
Q4	Is there at least one child living in your household (minimum 40% of his/her time) under the age of 15years?
answer	yes
	no
Q5	What is the main langue which you talk at home?
answer	Dutch
	French
	German
	Arabic
	Turkish
	Italian
	Bulgarian
	Romanian
	other if so, which one [open text field]
I2	Note: Please select one child in your family for whom you fill in this questionnaire. The child should be under the age of 15 years and live at least 40% of its time with you. In case you have several children, who fulfil this criterion, please select the child who will be the next to celebrate a birthday. The following questions concerns the child for whom you fill in the questionnaire. There are no right or wrong answers; what matters are your perceptions of the child.
Q6	How old is the child (in years)?
Dropdown menu	(0-14; ≥ 15)
Q7_1	You answered that the child is between 10 and 14 years old. Does the physical and mental condition of the child enable him/her answering some questions in this survey?
answer	yes
	no
Q7_2	Do you agree that the child will answer some questions in this survey?
answer	yes
	no
Q8	Did the child live at least 40% of its time with you during the 2021-2022 school year?
answer	yes
	no

Q9	Is the child ...
	male
	female
Q10	How tall is the child?
	Smaller than 135cm
	Taller than 135cm
Q11	What is the child's rank in the sibling group (taking into account all children in the household)?
info	The oldest child has ranking 1.
Dropdown menu	(1st child - 20th child)
Q13_1	During the 2021-2022 school year, did the child go at least 2 times a week to ...?
answer	day care (incl. private childcare, grandparents, another family member or family friend)
	preschool
	primary school
	primary school for special educational needs
	secondary school
	secondary school for special educational needs_
	none of the above (e.g., home-schooling; not yet in the day care/private childcare)
Q13_2	You indicated 'primary school'. In which year was the child during the 2021-2022 school year?
Dropdown menu	(1-6)
Q13_3	You indicated 'secondary school'. In which year was the child during the 2021-2022 school year?
Dropdown menu	(1-6)
Q14	During the 2021-2022 school year, what is the distance in (km) between your home and the child's school or day care?
Dropdown menu	(0-99) _____ km
Q15	In which region do you live?
answer	Flanders
	Wallonia
	Brussels
Q16	Which phrase best describes the area where you live?
answer	the countryside including villages
	the suburbs of a city
	a city
	Perceptions of the neighbourhood - reported by the parent
Q17	To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree". The numbers in between can be used to refine your response.
6-points scale	strongly disagree (1)
	strongly agree (6)
	Accessibility
items	From our home, it is easy to walk to school or day care.
	There are many places where the child can walk to, alone or with other kids.
	It is easy to walk from one place to another (there is no motorway, railway or river).
	It is easy to walk to a play garden or a park.
	Walking/cycling facilities
items	There are sidewalks on most of the streets.
	There are bikeways on most of the streets.
	Bikeways are separated from the road/traffic.
	There are bicycle sheds (at supermarkets, schools, bus stops...).

	Traffic safety
items	Walking is dangerous because of the traffic.
	Cycling is dangerous because of the traffic.
	Cars usually drive slowly.
	Our streets have good lightning in the dark.
	There are crosswalks, traffic lights and/or road signs to help pedestrians to cross busy streets.
	It is safe to play on the streets.
I3b	Hello, in this questionnaire we are interested in the road safety of children under 15 years old. We are going to ask you some questions about yourself and your behaviour when you travel. Not all children live with both parents. If you sometimes live with one parent and sometimes with the other, please describe your travel behaviour while you are in the house in which you are now.
	Transport modes used - reported by the child (10-14y)
Q18_1b	Please indicate how often you usually use the following modes of transportation. This can be as a driver or as a passenger
answer	(almost) every day
	a few times per week
	a few times per month
	a few times per year
	never
items	walking
	stand-up scooter
	skateboard
	be a passenger on a bicycle (including trailer bicycle; excluding speed pedelecs)
	cycle as a cyclist
	public transport
	moped (including speed pedelec)/motorcycle as passenger
	be a passenger in a car
	other (e.g., unicycle, inliner)
	Commuting to school - reported by the child (10-14y)
Q19b	During the 2021-2022 school year, what was your principal mode of transportation to go to school or day care in general (the most frequent mode of transportation or the mode of travel with which you travelled the most miles if different modes of transport were used for the same trip)?
	E.g.: If you usually went to school by bicycle and were you only brought by car in exceptionally bad weather, then enter the bicycle as the main mode of transport here. If you walked 100 metres to the metro station and then travel 1 km by metro to get to the school, then enter the metro here.
answers	walking
	stand-up scooter
	skateboard
	be a passenger on a bicycle (including trailer bicycle; excluding speed pedelecs)
	cycle as a cyclist
	public transport
	moped (including speed pedelec)/motorcycle as passenger
	be a passenger in a car
	other (e.g., unicycle, inliner)
Q20_1b	During the 2021-2022 school year, did you usually complete the route to school on your own?
	You can indicate your answer on a scale from 1 to 6, where 1 is "yes, almost always" and 6 is "no, never". The numbers in between can be used as well.
6-points scale	yes, (almost) always (1)
	no, (almost) never (6)

Q20_2b	Which sentence best describes by whom you were mostly accompanied to school during the 2021-2022 school year, when you are not alone?
answer	I was accompanied by an adult who lives in my house
	I was accompanied by an adult who does not live in my house
	I was accompanied by another child who lives in my house
	I was accompanied by another child who does not live in my house
Self-declared traffic behaviour - reported by the child (10-14y)	
Q23b	During the last 30 days, how often have you...?
	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always". The numbers in between can be used as well.
5-points scale	never (1)
	(almost) always (5)
	Car as a passenger
items	travelled as a car passenger without wearing the seatbelt
	travelled as a car passenger without using a child restraint system
	Bicycle as a passenger
items	been a passenger on a bicycle without wearing child restraint systems
	been a passenger on a bicycle without wearing a helmet
	Bicycle as a rider
items	cycled without a helmet
	cycled while listening to music through headphones/earphone
	cycled while talking on a hands-free mobile phone
	cycled while talking on a hand-held mobile phone
	cycled while reading or texting a message or check social media/news
	crossed the road with a bicycle when a traffic light is red
	cycled on the road next to the cycle lane
	cycled in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind
	cycled in the dark without wearing reflective material
	Pedestrian
items	walked on the streets while listening to music through headphones/earphone
	walked on the streets while calling with a mobile phone
	walked on the streets while reading a message or check social media/news
	walked on the streets while texting a message
	crossed the road as a pedestrian when a pedestrian light is red
	crossed the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing
	walked on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Risk perception of certain traffic behaviours - reported by the child (10-14y)	
I4b	Note: in the following questions, please report what you feel or perceive nowadays. There are no right or wrong answers; what matters are your own feelings/thoughts.
Q24b	How safe or unsafe do you feel when using the following transport modes?
info	You can indicate your answer on a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe". The numbers in between can be used as well.
11-points scale	very unsafe (0)
	very safe (10)
Q25b	According to you, what level of risk do you perceive when you are...
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "low risk" and 5 is "high risk". The numbers in between can be used as well.
5-points scale	low risk (1)

	high risk (5)
	Pedestrian
items	walking on the streets while listening to music through headphones/earphone
	walking on the streets while calling with a mobile phone
	walking on the streets while reading a message or check social media/news
	walking on the streets while texting a message
	crossing the road as a pedestrian when a pedestrian light is red
	crossing the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing
	walking on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
	Cyclist as a rider
items	cycling without a helmet
	cycling while listening to music through headphones/earphone
	cycling while talking on a hands-free mobile phone
	cycling while reading or texting a message or check social media/news
	crossing the road with a bicycle when a traffic light is red
	cycling on the road next to the cycle lane
	cycling in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind
	cycling in the dark without wearing reflective material
	Acceptability of certain traffic behaviours - reported by the child (10-14y)
Q26b	According to you, how acceptable is it for you to ...?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "unacceptable at all" and 5 is "fully acceptable". The numbers in between can be used as well.
5-points scale	unacceptable at all (1)
	fully acceptable (5)
	Pedestrian
items	walk on the streets while listening to music through headphones/earphone
	walk on the streets while calling with a mobile phone
	walk on the streets while reading a message or check social media/news
	walk on the streets while texting a message
	cross the road as a pedestrian when a pedestrian light is red
	cross the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing
	walk on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
	Cyclist as a rider
items	cycle without a helmet
	cycle while listening to music through headphones/earphone
	cycle while talking on a hands-free mobile phone
	cycle while reading or texting a message or check social media/news
	cross the road with a bicycle when a traffic light is red
	cycle on the road next to the cycle lane
	cycle in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind
	cycle in the dark without wearing reflective material
I8b	Thank you for answering our questions.
	Support for policy measures - reported by the parent
I5)	Note: The last questions focus on your personal opinions as a parent. There are no right or wrong answers.
Q29	Do you oppose or support a legal regulation ...?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "strongly oppose" and 5 is "strongly support". The numbers in between can be used to refine your response.

5-points scale	strongly oppose (1)
	strongly support (5)
	car drivers
Items	limiting the speed limit to 30 km/h in all built-up areas (except on main thoroughfares)
	requiring all new cars to have a seatbelt reminder system for the front and back seats
	pedestrians
Items	requiring pedestrians to wear reflective material when walking on the streets in the dark
	forbidding the use of headphones (or earbuds) while walking on the streets
	cyclists
Items	requiring all cyclists to wear a helmet
	requiring cyclists under the age of 12 to wear a helmet
	requiring cyclists to wear reflective material when cycling in the dark
	forbidding the use of hands-free mobile phone use while cycling
	forbidding the use of headphones (or earbuds) while riding a bicycle
	Opinions about traffic education at school - reported by the parent
Q30	Please indicate to what extent you agree with each of the following statements:
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree". The numbers in between can be used to refine your response
6-points scale	strongly disagree (1)
	strongly agree (6)
items	I think sufficient attention is dedicated to teach traffic rules at school.
	I think sufficient attention is dedicated to practice traffic rules at school.
	I have the feeling that the child masters traffic rules.
	I think the child knows well about the danger of blind spots (area around the vehicle that cannot be observed by the driver).
	Needs for information about the correct use of child seats - reported by the parent
Q32_1)	Do you regularly transport children in your car who are smaller than 135cm?
answer	yes
	no
Q32_2	In the following list, please tick the type(s) of information that would support you in the use of child restraint systems in a car:
answer	How to correctly install the child seat in different types of cars?
	What are the child seat laws and policies?
	How to buy the best child seat for my child?
	What are the different types of car seats for height, weight and age of the child?
	Where to find support to help me install my child seats?
	Other information: if so, on which topic? _____
	Socio-demographic information - Part 2 - reported by the parent
I6	Note: The survey is almost finished. We only need some more information on you as a parent. There are no right or wrong answers.
Q33	What is the highest qualification or educational certificate that you have obtained?
	none
	primary education
	secondary education
	bachelor's degree or similar
	master's degree or higher
Q34	Which of the descriptions comes closest to how you feel about your household's income nowadays?
	We live comfortably on present income
	We cope on present income

	We find it difficult on present income
	We find it very difficult on present income
	Social desirability scale - reported by the parent
Q35	To what extent do the following statements apply to you personally?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "doesn't apply at all" and 5 is "applies completely". The numbers in between can be used to refine your response
5-points scale	doesn't apply at all (1)
	applies completely (5)
items	In an argument, I always remain objective and stick to the facts.
	Even if I am feeling stressed, I am always friendly and polite to others.
	When talking to someone, I always listen carefully to what the other person says.
	It has happened that I have taken advantage of someone in the past.
	I have occasionally thrown litter away in the countryside or on to the road.
	Sometimes I only help people if I expect to get something in return.
I7_1	Thank you for answering our questions.
I7_2	Thank you for answering our questions. We now have some questions which should be filled in by the child you described. Can you please ask the child to answer the remaining questions. If possible, let the child fill in the questions alone as much as possible in order to not influence his/her answers.

Annexe 2 Distribution of the population, the sample and weights, by region*gender*age group of the children.

	Flanders		Brussels		Wallonia	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female
Population						
0-2y	5.13%	4.94%	1.27%	1.21%	2.90%	2.78%
3-5y	5.49%	5.24%	1.28%	1.22%	3.10%	2.98%
6-9y	7.85%	7.48%	1.68%	1.61%	4.47%	4.28%
10-11y	4.07%	3.88%	0.84%	0.80%	2.34%	2.25%
12-14y	6.01%	5.75%	1.16%	1.11%	3.53%	3.36%
Sample						
0-2y	4.07%	4.07%	1.08%	0.96%	2.52%	2.40%
3-5y	5.09%	4.91%	1.26%	1.14%	3.30%	2.88%
6-9y	8.15%	7.49%	1.80%	1.38%	4.85%	4.31%
10-11y	4.43%	3.89%	1.02%	0.78%	2.40%	2.64%
12-14y	6.71%	6.11%	1.68%	1.02%	4.07%	3.59%
Weights						
0-2y	1.26	1.21	1.18	1.26	1.15	1.16
3-5y	1.08	1.07	1.02	1.07	0.94	1.03
6-9y	0.96	1.00	0.94	1.17	0.92	0.99
10-11y	0.92	1.00	0.82	1.02	0.98	0.85
12-14y	0.90	0.94	0.69	1.09	0.87	0.93

Annexe 3 Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the child (10-14y)

Tableau 4 Use of transport modes, by age group, gender, and region (% at least a few times per month).

	Walking	Stand-up scooter	Skateboard	Passenger on a bicycle	Cycle as a cyclist	Public transport	Passenger on a moped/motorcycle	Passenger in a car	Other
Age group									
10-11y	89.6%	30.5%	15.8%	23.8%	71.2%	46.0%	12.3%	85.2%	14.5%
12-14y	89.1%	34.8%	19.0%	23.1%	74.8%	66.4%	13.3%	85.6%	17.5%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.896</i>	<i>0.273</i>	<i>0.314</i>	<i>0.869</i>	<i>0.334</i>	<0.001	<i>0.751</i>	<i>0.882</i>	<i>0.323</i>
Gender									
Male	86.7%	35.8%	20.6%	22.9%	73.6%	56.3%	14.3%	87.5%	14.2%

Female	92.0%	30.2%	14.6%	23.9%	73.1%	60.1%	11.4%	83.3%	18.4%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	0.039	0.142	0.058	0.824	0.891	0.350	0.306	0.130	0.176
Region									
Brussels	95.2%	45.5% ^a	15.9%	28.0%	69.0% ^{a,b}	90.2% ^a	14.0%	79.8%	10.9%
Flanders	87.4%	29.0% ^b	19.7%	24.3%	80.2% ^a	52.2% ^b	11.7%	83.5%	17.2%
Wallonia	90.5%	35.7% ^{a,b}	14.9%	20.2%	63.1% ^b	57.5% ^b	14.5%	90.7%	16.4%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	0.137	0.025	0.354	0.398	<0.001	<0.001	0.654	0.036	0.424
Total	89.3%	33.1%	17.7%	23.4%	73.3%	58.2%	12.9%	85.4%	16.3%
Sample size*	586	586	586	586	586	586	586	586	586

NOTES: questions answered by the children: 'Please indicate how often you usually use the following modes of transportation. This can be as a driver or as a passenger' – multiple answers possible; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * total number of children aged 10-14 years - weighted.

Tableau 5 Accompaniment to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region.

	Completed the route to school on his/her own % frequently (1-3) ⁽¹⁾	Who mostly accompanied the child to school when he/she was not alone (%) ⁽²⁾			
		an adult from my household	an adult who is not part of my household	another child of my household	another child who is not part of my household
Age group					
10-11y	35.7%	62.6% ^a	11.9% ^a	14.9% ^a	10.6% ^a
12-14y	51.3%	38.2% ^b	15.2% ^a	14.7% ^a	31.9% ^b
<i>p</i> -value ⁽³⁾	< 0.001	< 0.001			
Gender					
Male	46.3%	47.1%	16.1%	14.9%	21.9%
Female	43.7%	51.2%	11.2%	14.7%	23.0%
<i>p</i> -value ⁽³⁾	0.388	0.504			
Region					
Brussels	49.3%	48.3% ^{a,b}	7.2% ^a	20.8% ^a	23.7% ^{a,b}
Flanders	46.6%	43.7% ^b	15.4% ^a	14.8% ^a	26.0% ^a
Wallonia	41.0%	58.8% ^a	12.9% ^a	12.8% ^a	15.5% ^b
<i>p</i> -value ⁽³⁾	0.375	0.041			
Total	45.1%	49.0%	13.7%	14.8%	22.4%
Sample size	560*	438**			

NOTES: ⁽¹⁾ questions answered by the children: 'During the 2021-2022 school year, did you usually complete the route to school on your own?' – % frequently: answers 1-3 in a scale from 1 to 6, where 1 is "yes, (almost) always" and 6 is "no, (almost) never"; ⁽²⁾ 'Which sentence best describes by whom you were mostly accompanied to school during the 2021-2022 school year, when you were not alone?'; ⁽³⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} age groups, genders, and regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each transport mode ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who went to primary/secondary school during the 2021-2022 school year – weighted; ** number of children aged 10-14 years who went to primary/secondary school during the 2021-2022 school year accompanied at least some times – weighted.

Tableau 6 Primary mode of transportation to go to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region (%).

	Walking	Stand-up scooter	Skateboard	Passenger on a bicycle	Cycle as a cyclist	Public transport	Passenger on a moped/motorcycle	Passenger in a car	Other
Age group									
10-11y	37.6% ^a	3.1% ^a	4.2% ^a	6.7% ^a	16.1% ^a	8.3% ^a	0.8% ^a	22.9% ^a	0.4%
12-14y	26.9% ^b	5.8% ^a	4.3% ^a	2.9% ^b	18.8% ^a	26.2% ^b	0.6% ^a	14.5% ^b	0.0%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	< 0.001								
Gender									
Male	28.6% ^a	5.4% ^a	7.0% ^a	4.6% ^a	17.0% ^a	19.6% ^a	0.3% ^a	17.1% ^a	0.3%
Female	33.9% ^a	4.0% ^a	1.4% ^b	4.3% ^a	18.4% ^a	18.2% ^a	1.0% ^a	18.7% ^a	0.0%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	0.053								
Region									
Brussels	43.8% ^a	3.3% ^a	7.4% ^a	1.3% ^a	10.4% ^a	17.1% ^a	1.7% ^a	15.1% ^{a,b}	0.0%
Flanders	25.2% ^b	5.3% ^a	5.3% ^{a,b}	5.4% ^a	27.6% ^b	16.1% ^a	0.6% ^a	14.1% ^a	0.3%

Wallonia	37.2% ^a	4.2% ^a	1.4% ^b	3.8% ^a	3.3% ^a	24.3% ^a	0.4% ^a	25.4% ^b	0.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	< 0.001								
Total	31.2%	4.7%	4.2%	4.4%	17.7%	18.9%	0.7%	17.9%	0.2%
Sample size*	584								

NOTES: questions answered by the children: 'During the 2021-2022 school year, what was in general your primary mode of transportation to go to school (the most frequent mode of transportation or the mode of travel with which you travelled the most kilometers if different modes of transport were used for the same trip)?' – one answer possible; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} age groups, genders, and regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each transport mode ($p < 0.05$); * total number of children who go to school - weighted.

Tableau 7 Perceived safety feeling, by age group, gender, and region (mean score of a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe").

	Walking	Stand-up scooter	Skateboard	Passenger on a bicycle	Cycle as a cyclist	Public transport	Moped/motorcycle as passenger	Passenger in a car	Other
Age group									
10-11y	6.7	5.4	4.7	4.7	6.0	6.9	5.4	7.8	4.9
12-14y	7.1	5.5	5.3	5.7	6.1	7.2	5.7	7.9	5.2
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.092	0.879	0.139	0.014	0.664	0.202	0.531	0.386	0.410
Gender									
Male	7.0	5.5	5.3	5.3	6.2	7.1	5.6	8.0	5.2
Female	6.9	5.4	4.7	5.2	5.9	7.1	5.4	7.8	5.0
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.602	0.787	0.111	0.798	0.231	0.934	0.676	0.265	0.668
Region									
Brussels	7.1	5.1	4.1	5.7	5.9	7.5	5.7	7.6	4.1
Flanders	7.0	5.4	5.2	5.2	6.2	7.0	5.5	7.9	5.2
Wallonia	6.7	5.7	5.0	5.2	5.8	6.9	5.6	7.9	5.1
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.290	0.482	0.182	0.654	0.225	0.291	0.936	0.578	0.294
Total	6.9	5.4	5.0	5.3	6.1	7.1	5.5	7.9	5.1
Sample size*	564	274	172	181	507	444	116	545	166

NOTES: questions answered by the children: 'How safe or unsafe do you feel when using the following transport modes?' – mean score of a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe"; ⁽¹⁾ *p*-value of ANOVA; * number of children aged 10-14 years who use the transport mode at least a few times per year - weighted.

Tableau 8 Self-declared traffic behaviour as a car passenger, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).

	Travelled as a car passenger without wearing the seatbelt
Age group	
10-11y	68.0%
12-14y	64.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.432
Gender	
Male	61.9%
Female	70.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.039
Region	
Brussels	60.0%
Flanders	63.7%
Wallonia	71.6%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.128
Total	66.1%
Sample size*	500

NOTES: questions answered by the children: 'During the last 30 days, how often have you ...?' – % never in the past 30 days: answer 1 in a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who have been car passenger at least a few times per month - weighted.

Tableau 9 Self-declared traffic behaviour as a bicycle rider, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).

	Cycled without a helmet	Cycled while listening to music through headphones/earphone	Cycled while talking on a hands-free mobile phone	Cycled while talking on a hand-held mobile phone	Cycled while reading or texting a message or check social media/news	Crossed the road with a bicycle when a traffic light is red	Cycled on the road next to the cycle lane	Cycled in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind	Cycled in the dark without wearing reflective material
Age group									
10-11y	32.5%	61.3%	69.7%	68.8%	67.5%	61.9%	49.6%	62.6%	52.1%
12-14y	22.3%	46.2%	58.3%	57.7%	57.7%	56.0%	41.6%	48.4%	35.3%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.018	0.002	0.017	0.022	0.041	0.221	0.112	0.003	0.001
Gender									
Male	22.6%	47.4%	60.1%	57.3%	57.3%	50.9%	39.5%	48.2%	37.3%
Female	30.2%	57.1%	65.6%	67.0%	65.9%	66.1%	50.2%	60.2%	46.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.077	0.045	0.235	0.038	0.062	0.002	0.026	0.012	0.048
Region									
Brussels	38.8%	48.0%	63.6%	57.6%	61.2%	46.8%	32.1%	47.5%	46.6%
Flanders	24.2%	50.1%	62.4%	61.4%	59.0%	59.0%	46.2%	57.7%	41.7%
Wallonia	26.1%	58.1%	63.4%	65.1%	67.1%	61.1%	46.2%	48.3%	40.4%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.162	0.338	0.948	0.625	0.338	0.225	0.155	0.117	0.770
Total	26.3%	52.1%	62.8%	62.0%	61.5%	58.3%	44.7%	54.0%	41.9%
Sample size*	430	430	430	430	430	430	430	430	430

NOTES: questions answered by the children: 'During the last 30 days, how often have you ...?' – % never in the past 30 days: answer 1 in a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who ride a bicycle at least a few times per month - weighted.

Tableau 10 Self-declared traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).

	Walked on the streets while listening to music through headphones/earphone	Walked on the streets while calling with a mobile phone	Walked on the streets while reading a message or check social media/news	Walked on the streets while texting a message	Crossed the road as a pedestrian when a pedestrian light is red	Crossed the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing	Walked on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Age group							
10-11y	51.7%	38.4%	42.2%	42.1%	61.2%	41.3%	39.4%
12-14y	24.9%	15.9%	17.5%	15.7%	47.6%	26.7%	26.8%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.002	0.001	0.002
Gender							
Male	35.1%	22.6%	24.9%	24.6%	47.4%	29.8%	28.4%
Female	36.4%	27.3%	30.1%	28.1%	58.8%	35.4%	35.4%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.720	0.216	0.197	0.361	0.008	0.191	0.091
Region							
Brussels	30.8%	25.7%	30.4%	29.1%	42.8%	34.3%	28.5%
Flanders	37.4%	26.3%	28.6%	28.0%	52.7%	28.6%	30.3%
Wallonia	34.9%	22.5%	24.6%	22.7%	57.5%	38.6%	35.9%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.597	0.646	0.563	0.370	0.134	0.077	0.407
Total	35.8%	25.0%	27.5%	26.4%	53.1%	32.6%	31.9%
Sample size*	523	523	523	523	523	523	523

NOTES: questions answered by the children: 'During the last 30 days, how often have you ...?' – % never in the past 30 days: answer 1 in a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who walk (pedestrian) at least a few times per month - weighted.

Tableau 11 Risk perception as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% risky).

	Cycling without a helmet	Cycling while listening to music through headphones /earphone	Cycling while talking on a hands-free mobile phone	Cycling while reading or texting a message or check social media/ news	Crossing the road with a bicycle when a traffic light is red	Cycling on the road next to the cycle lane	Cycling in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind	Cycling in the dark without wearing reflective material
Age group								
10-11y	55.8%	60.1%	59.7%	71.8%	74.8%	60.0%	72.0%	68.5%
12-14y	43.5%	47.7%	49.4%	67.1%	71.8%	58.7%	67.3%	63.8%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.007	0.008	0.020	0.273	0.507	0.791	0.268	0.282
Gender								
Male	48.3%	52.0%	55.6%	68.3%	69.0%	56.5%	66.1%	64.1%
Female	48.2%	53.1%	51.1%	69.6%	77.1%	62.0%	72.3%	67.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.949	0.802	0.301	0.775	0.039	0.216	0.124	0.481
Region								
Brussels	53.6%	47.1%	51.4%	78.5%	73.0%	51.8%	76.2%	73.5%
Flanders	47.8%	53.8%	56.7%	68.4%	71.7%	60.6%	68.9%	62.2%
Wallonia	47.3%	52.0%	47.8%	66.6%	75.4%	59.0%	67.1%	69.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.704	0.586	0.220	0.241	0.715	0.468	0.386	0.141
Total	48.3%	52.5%	53.4%	69.0%	73.0%	59.2%	69.2%	65.6%
Sample size*	507	507	507	507	507	507	507	507

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % risky: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "low risk" and 5 is "high risk"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who ride a bicycle at least a few times per year - weighted.

Tableau 12 Risk perception as a pedestrian, by age group, gender, and region (% risky).

	Walking on the streets while listening to music through headphones/ earphone	Walking on the streets while calling with a mobile phone	Walking on the streets while reading a message or check social media/ news	Walking on the streets while texting a message	Crossing the road as a pedestrian when a pedestrian light is red	Crossing the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing	Walking on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Age group							
10-11y	42.7%	37.2%	48.2%	49.4%	71.1%	45.8%	55.8%
12-14y	35.3%	30.9%	36.6%	40.7%	66.9%	43.1%	50.5%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.080	0.118	0.006	0.039	0.294	0.564	0.220
Gender							
Male	38.6%	30.5%	39.9%	41.9%	69.2%	42.9%	49.7%
Female	38.0%	36.4%	42.8%	46.6%	67.9%	45.6%	55.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.935	0.129	0.478	0.271	0.728	0.554	0.147
Region							
Brussels	36.8%	36.3%	47.1%	49.8%	63.8%	52.7% ^a	47.8%
Flanders	38.7%	36.1%	42.3%	46.2%	66.0%	35.6% ^b	53.1%
Wallonia	38.2%	28.1%	37.7%	39.1%	74.4%	55.6% ^a	53.6%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.944	0.167	0.344	0.190	0.094	<0.001	0.689
Total	38.3%	33.4%	41.3%	44.2%	68.6%	44.2%	52.6%
Sample size*	564	564	564	564	564	564	564

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % of risky: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "low risk" and 5 is "high risk"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who walk (pedestrian) at least a few times per year – weighted;

Tableau 13 Acceptability of certain traffic behaviour as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% acceptability).

	Cycling without a helmet	Cycling while listening to music through headphones / earphone	Cycling while talking on a hands-free mobile phone	Cycling while reading or texting a message or check social media/ news	Crossing the road with a bicycle when a traffic light is red	Cycling on the road next to the cycle lane	Cycling in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind	Cycling in the dark without wearing reflective material
Age group								
10-11y	24.2%	19.9%	27.1%	12.4%	15.4%	14.2%	13.1%	17.0%
12-14y	34.3%	31.7%	27.6%	15.3%	15.7%	23.9%	16.1%	21.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.017	0.004	0.925	0.350	0.950	0.007	0.331	0.284
Gender								
Male	27.9%	27.9%	25.7%	16.6%	17.0%	21.1%	17.2%	21.9%
Female	33.1%	26.4%	29.2%	11.5%	14.0%	19.1%	12.5%	16.8%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.204	0.709	0.394	0.098	0.349	0.589	0.137	0.167
Region								
Brussels	27.7% ^{a,b}	25.8%	27.0%	20.6%	25.9% ^a	29.8%	23.7% ^a	25.3%
Flanders	37.3% ^a	27.4%	26.9%	13.2%	16.1% ^{a,b}	20.7%	15.8% ^{a,b}	20.3%
Wallonia	17.8% ^b	27.3%	28.4%	13.6%	10.7% ^b	15.5%	10.0% ^b	15.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	0.971	0.941	0.380	0.033	0.091	0.046	0.244
Total	30.4%	27.2%	27.4%	14.1%	15.6%	20.2%	14.9%	19.5%
Sample size*	507	507	507	507	507	507	507	507

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % acceptability: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "unacceptable at all" and 5 is "fully acceptable"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who ride a bicycle at least a few times per year - weighted.

Tableau 14 Acceptability of certain traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% acceptability).

	Walking on the streets while listening to music through headphones/ earphone	Walking on the streets while calling with a mobile phone	Walking on the streets while reading a message or check social media/news	Walking on the streets while texting a message	Crossing the road as a pedestrian when a pedestrian light is red	Crossing the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing	Walking on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Age group							
10-11y	39.9%	47.2%	32.1%	32.4%	18.5%	23.9%	27.7%
12-14y	44.1%	48.0%	41.9%	40.1%	20.8%	26.9%	32.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.362	0.818	0.023	0.075	0.543	0.403	0.309
Gender							
Male	44.9%	50.1%	42.4%	39.0%	21.0%	28.5%	33.4%
Female	39.8%	45.2%	33.4%	34.9%	18.7%	22.8%	27.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.240	0.269	0.033	0.319	0.502	0.141	0.103
Region							
Brussels	54.0% ^a	57.9% ^a	47.3% ^a	40.8% ^a	29.7% ^a	30.4% ^{a,b}	39.8%
Flanders	42.9% ^a	47.0% ^a	38.1% ^a	37.6% ^a	21.6% ^{a,b}	29.0% ^a	31.1%
Wallonia	37.7% ^a	45.4% ^a	34.7% ^a	34.7% ^a	13.8% ^b	18.6% ^b	25.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.100	0.207	0.262	0.691	0.012	0.033	0.108
Total	42.4%	47.7%	38.0%	37.0%	19.9%	25.7%	30.3%
Sample size*	564	564	564	564	564	564	564

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % acceptability: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "unacceptable" and 5 is "acceptable"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who walk (pedestrian) at least a few times per year – weighted.

Annexe 4 Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the parents of children (0-14y)

Tableau 15 Neighbourhood characteristics (accessibility), by age group, gender, and region (% agreement).

	From our home, it is easy to walk to school or day care	There are many places where the child can walk to, alone or with other kids	It is easy to walk from one place to another (there is no motorway, railway or river)	It is easy to walk to a play garden or a park
Age group				
18-24y	47.8% ^a	55.6% ^a	63.3%	71.8%
25-34y	58.7% ^b	43.5% ^b	67.2%	70.8%
35-44y	58.3% ^b	52.4% ^a	68.7%	71.2%
45+y	52.2% ^{a,b}	61.3% ^a	72.9%	69.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.011	<0.001	0.187	0.921
Gender				
Male	56.5%	57.0%	69.5%	72.9%
Female	56.0%	45.4%	66.4%	69.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.824	<0.001	0.175	0.097
Region				
Brussels	65.5% ^a	57.1% ^a	76.1% ^a	80.7% ^a
Flanders	56.1% ^b	53.2% ^a	66.8% ^b	74.1% ^a
Wallonia	52.8% ^b	44.1% ^b	66.5% ^b	61.6% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.008	0.001	0.028	<0.001
Total	56.2%	50.8%	67.8%	70.9%
Sample size*	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?' – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents of children 0-14 years old – weighted.

Tableau 16 Neighbourhood characteristics (traffic safety), by age group, gender, and region (% agreement).

	Walking is dangerous because of the traffic **	Cycling is dangerous because of the traffic **	Cars usually drive slowly	Our streets have good lightning in the dark	There are crosswalks, traffic lights and/or road signs to help pedestrians to cross busy streets	It is safe to play on the streets
Age group						
18-24y	32.6% ^a	41.4% ^a	42.6% ^a	63.7%	69.2%	40.8% ^a
25-34y	44.6% ^b	55.4% ^b	28.7% ^b	66.4%	66.8%	24.7% ^b
35-44y	42.1% ^{a,b}	60.2% ^b	28.1% ^b	68.8%	69.0%	29.4% ^b
45+y	43.6% ^{a,b}	62.7% ^b	27.1% ^b	73.1%	70.6%	26.8% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.013	<0.001	<0.001	0.156	0.728	<0.001
Gender						
Male	42.0%	56.6%	38.0%	72.8%	72.1%	35.1%
Female	41.4%	55.4%	23.9%	63.3%	65.3%	24.1%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.773	0.614	<0.001	<0.001	0.003	<0.001
Region						
Brussels	39.7% ^{a,b}	57.7% ^{a,b}	41.4% ^a	71.3% ^{a,b}	74.6% ^a	34.9% ^a
Flanders	37.9% ^a	53.0% ^a	33.5% ^a	69.8% ^a	69.4% ^{a,b}	29.8% ^{a,b}
Wallonia	49.0% ^b	60.5% ^b	20.8% ^b	62.6% ^b	64.4% ^b	25.9% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	0.019	<0.001	0.008	0.020	0.041
Total	41.7%	55.9%	30.4%	67.7%	68.4%	29.2%
Sample size*	1669	1669	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?' – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents of children 0-14 years old – weighted; ** questions in opposite direction.

Tableau 17 Neighbourhood characteristics (walking/cycling facilities), by age group, gender, and region (% agreement).

	There are sidewalks on most of the streets	There are bikeways on most of the streets	Bikeways are separated from the road/traffic	There are bicycle sheds (at supermarkets, schools, bus stops...)
Age group				
18-24y	74.5%	54.6%	46.5%	65.8%
25-34y	77.9%	48.7%	37.5%	58.2%
35-44y	73.9%	46.3%	37.6%	60.3%
45+y	76.6%	46.8%	38.8%	54.3%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.408</i>	<i>0.162</i>	<i>0.065</i>	<i>0.082</i>
Gender				
Male	78.9%	51.5%	44.3%	65.4%
Female	73.0%	45.9%	34.6%	54.9%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.005</i>	<i>0.022</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>
Region				
Brussels	87.8% ^a	63.0% ^a	51.6% ^a	62.3% ^a
Flanders	79.2% ^b	57.6% ^a	44.8% ^a	73.6% ^b
Wallonia	64.9% ^c	26.9% ^b	24.4% ^b	34.5% ^c
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>
Total	75.7%	48.5%	39.1%	59.7%
Sample size*	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?' – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable (*p* < 0.05); * number of parents of children 0-14 years old – weighted.

Tableau 18 Support for policy measures, by age group, gender, and region (% support).

	Limiting the speed limit to 30 km/h in all built-up areas (except on main thoroughfares)	Requiring all new cars to have a seatbelt reminder system for the front and back seats	Requiring pedestrians to wear reflective material when walking on the streets in the dark	Forbidding the use of headphones (or earbuds) while walking on the streets	Requiring all cyclists to wear a helmet	Requiring cyclists under the age of 12 to wear a helmet	Requiring cyclists to wear reflective material when cycling in the dark	Forbidding the use of hands-free mobile phone use while cycling	Forbidding the use of headphones (or earbuds) while riding a bicycle
Age group									
18-24y	39.0% ^a	61.0% ^a	34.7% ^a	32.7% ^a	42.3% ^a	61.3% ^a	55.4% ^a	47.6% ^a	41.4% ^a
25-34y	44.8% ^{a,b}	73.1% ^b	45.1% ^b	31.2% ^a	54.7% ^b	73.1% ^b	70.5% ^b	55.6% ^{a,b}	52.3% ^b
35-44y	50.8% ^b	80.2% ^c	54.5% ^c	44.5% ^b	58.3% ^b	78.9% ^b	74.9% ^b	60.6% ^b	64.4% ^c
45+y	51.5% ^{a,b}	81.8% ^{b,c}	53.6% ^{b,c}	51.4% ^b	57.0% ^b	76.5% ^b	77.4% ^b	65.9% ^{b,c}	69.6% ^c
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.005</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>
Gender									
Male	43.3%	68.0%	39.6%	38.7%	47.8%	67.5%	62.4%	52.2%	52.9%
Female	50.0%	80.9%	55.4%	38.9%	60.1%	79.5%	77.8%	62.0%	61.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.006</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i>0.946</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i>0.001</i>
Region									
Brussels	44.9%	68.2% ^a	33.5% ^a	34.5%	55.0% ^a	64.9% ^a	70.8% ^{a,b}	59.2% ^{a,b}	55.6% ^{a,b}
Flanders	47.5%	74.2% ^{a,b}	49.9% ^b	39.1%	47.4% ^a	72.2% ^a	66.3% ^a	53.8% ^a	54.2% ^a
Wallonia	46.8%	78.8% ^b	50.5% ^b	39.9%	66.6% ^b	80.3% ^b	78.4% ^b	63.1% ^b	63.2% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.797</i>	<i>0.008</i>	<i><0.001</i>	<i>0.390</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i>0.002</i>	<i>0.004</i>
Total	46.9%	75.0%	48.1%	38.8%	54.4%	73.9%	70.7%	57.5%	57.2%
Sample size*	1669	1669	1669	1669	1669	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'Do you oppose or support a legal regulation ...?' – % support: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "strongly oppose" and 5 is "strongly support"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable (*p* < 0.05); * number of parents of children 0-14 years old – weighted.

Tableau 19 Opinions about traffic education, by age group, gender, and region (% agreement).

	I think sufficient attention is dedicated to teach traffic rules at school	I think sufficient attention is dedicated to practice traffic rules at school	I have the feeling that the child masters traffic rules	I think the child knows well about the danger of blind spots (area around the vehicle that cannot be observed by the driver)
Age group				
18-24y	55.3%	55.3%	59.2%	43.5%
25-34y	52.7%	50.5%	56.1%	44.4%
35-44y	50.7%	50.0%	56.9%	43.2%
45+y	46.3%	51.1%	57.5%	49.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.463</i>	<i>0.710</i>	<i>0.953</i>	<i>0.632</i>
Gender				
Male	56.6%	53.8%	61.1%	50.2%
Female	45.8%	48.4%	53.2%	38.9%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.001	<i>0.100</i>	0.016	0.001
Region				
Brussels	56.6% ^a	59.4% ^a	60.8% ^a	47.9% ^a
Flanders	58.5% ^a	55.9% ^a	64.6% ^a	50.7% ^a
Wallonia	36.3% ^b	39.5% ^b	42.6% ^b	32.5% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
Total	51.2%	51.1%	57.1%	44.5%
Sample size*	893	893	893	893

NOTES: questions answered by the parents with children aged 10-14y in primary school or secondary school: 'Please indicate to what extent you agree with each of the following statements: – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ p-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents with children aged 10-14y in primary school or secondary school – weighted.

Tableau 20 Needs for information about the correct use of child seats, by age group, gender, and region (% yes).

	How to correctly install the child seat in different types of cars?	What are the child seat laws and policies?	How to buy the best child seat for my child?	What are the different types of car seats for height, weight and age of the child?	Where to find support to help me install my child seats?	Other information
Age group						
18-24y	44.0%	39.5%	37.9%	48.9%	31.1%	0.8%
25-34y	45.6%	44.9%	45.4%	60.3%	25.4%	1.5%
35-44y	46.1%	50.0%	41.1%	55.2%	20.8%	1.6%
45+y	37.2%	38.3%	37.2%	56.3%	30.9%	2.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.434</i>	<i>0.054</i>	<i>0.223</i>	<i>0.084</i>	0.037	<i>0.764</i>
Gender						
Male	45.0%	41.0%	38.4%	48.3%	23.1%	1.4%
Female	44.9%	49.4%	45.2%	63.5%	26.3%	1.6%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.981</i>	0.004	0.020	<0.001	<i>0.229</i>	<i>0.715</i>
Region						
Brussels	46.8%	36.1% ^a	41.3%	47.7% ^a	28.3%	2.5%
Flanders	45.8%	48.3% ^b	41.9%	55.2% ^{a,b}	26.8%	0.8%
Wallonia	42.7%	44.5% ^{a,b}	42.8%	62.3% ^b	20.1%	2.4%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.561</i>	0.029	<i>0.944</i>	0.008	0.036	<i>0.129</i>
Total	44.9%	45.6%	42.1%	56.5%	24.8%	1.5%
Sample size*	1114	1114	1114	1114	1114	1114

NOTES: questions answered by the who regularly have children smaller than 135cm in a car: 'In the following list, please tick the type(s) of information that would support you in the use of child restraint systems in a car?' – % yes; ⁽¹⁾ p-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents who regularly have children smaller than 135cm in a car – weighted.



Vias institute

Chaussée de Haecht / Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussels

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be