

IBSR

OBSERVATOIRE
POUR LA SECURITE ROUTIERE

MESURE D'ATTITUDES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE 2009
Évolutions depuis 2003 et 2006



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

MESURE D'ATTITUDES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE 2009
Évolutions depuis 2003 et 2006

D/2010/0779/97

Auteur: Ankatrien Boulanger

Editeur responsable: M. Van Houtte

© IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles, 2010

Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009 Évolutions depuis 2003 et 2006

RESUME

À l'occasion des États Généraux de la Sécurité Routière, des indicateurs se rapportant à un certain nombre d'attitudes à l'égard de la sécurité routière ont été définis. Ces indicateurs, ainsi que d'autres caractéristiques des attitudes, sont mesurés tous les trois ans afin d'en suivre l'évolution au fil du temps. Une première enquête à grande échelle a eu lieu en 2003. Durant l'automne 2009, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière a réalisé un troisième sondage d'opinion à grande échelle, contenant des questions sur plusieurs grands thèmes liés à la sécurité routière (comme la conduite sous influence d'alcool et/ou de drogues, la vitesse et le port de la ceinture). Ce rapport aborde les résultats des attitudes pour lesquelles des comparaisons sont possibles avec des questions déjà abordées dans l'une des éditions précédentes.

Dans le cadre de cette recherche, 1.500 conducteurs ont été interrogés oralement à leur domicile. Le groupe cible était composé de conducteurs résidant en Belgique et ayant dans les 6 derniers mois effectué au moins 1.500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette.

Il ressort des résultats de 2009 que le conducteur belge est encore très préoccupé par la sécurité routière en tant que problème social. Il semble en outre qu'il y ait une adhésion sociale en faveur de la politique actuelle en matière de sécurité routière. De plus, certaines règles et sanctions pourraient (encore) être plus sévères et combinées à une politique de contrôles et sanctions en matière de sécurité routière plus intensive. Il apparaît que le risque subjectif d'être contrôlé par la police est toujours considéré comme réduit (et ce pour tous les types de contrôles). La politique intégrée adoptée par les autorités publiques et reposant simultanément sur une amélioration de l'infrastructure, plus de contrôles par la police et une sensibilisation adéquate, est considérée comme une aide pour rouler en toute sécurité par la plupart des conducteurs. Un autre résultat important de cette étude sont les attitudes avouées par thème (vitesse, alcool, drogues et ceinture). Rouler sous l'influence d'alcool et de drogues est inacceptable pour la majorité de la population. Pourtant, au moins 13 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit sous influence à une ou plusieurs reprises au cours du mois écoulé. Ce comportement ne s'est pas amélioré au cours des 3 dernières années. Nous constatons aussi des opinions contradictoires par rapport à la vitesse. Malgré que 80 % des personnes interrogées ont conscience des risques liés à une vitesse trop élevée, la plupart des PV et des amendes se rapporte pourtant à des excès de vitesse. De plus, les règles et les sanctions sont considérées comme trop sévères. En matière de port de la ceinture avoué, une vaste majorité porte toujours la ceinture à l'avant. A l'arrière, le pourcentage est plus bas mais a progressé de façon modérée depuis 2006. Les chiffres concernant le fait d'attacher correctement les enfants en voiture connaissent une dégradation alarmante depuis la mesure précédente. Les effets de la campagne du Tatouceinture semblent commencer à décroître lentement.

Lorsque nous comparons les attitudes relatives aux quatre thèmes avec les objectifs des États Généraux de 2007 (et 2002), il semble toutefois que les résultats de 2009 soient à plus d'un titre encore (nettement) inférieurs aux objectifs. Cette constatation incite à poursuivre les efforts au niveau des mesures d'infrastructure, de politique de contrôles et de sanctions en matière de sécurité routière et de sensibilisation.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	4
ABREVIATIONS	5
1. INTRODUCTION	6
2. METHODE	8
3. RÉSULTATS ET DISCUSSION	9
3.1. Perception des accidents de la route	9
3.1.1. Préoccupation relative aux accidents de la route par comparaison avec d'autres thèmes sociaux.....	9
3.1.2. Causes perçues des accidents de la route.....	11
3.2. Attitudes concernant les mesures de sécurité routière	14
3.2.1. Evaluation subjective des mesures de sécurité routière.....	14
3.2.2. Attitudes à l'égard des lois et des sanctions.....	16
3.3. Risque subjectif de se faire prendre et risque subjectif d'être sanctionné	23
3.3.1. Conduire sous l'influence de l'alcool.....	24
3.3.2. Conduite sous l'influence de drogues.....	27
3.3.3. Le port de la ceinture de sécurité.....	30
3.3.4. Respect des limitations de vitesse.....	32
3.3.5. Comparaison du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné.....	35
3.3.6. Evolution du risque subjectif de se faire prendre.....	37
3.4. Attitudes en matière de conduite sous influence	39
3.4.1. Connaissance de la législation en vigueur.....	39
3.4.2. Conduite avouée sous l'influence de l'alcool.....	40
3.4.3. Risque objectif avoué de se faire prendre : nombre d'alcootests rapportés au cours de l'année écoulée.....	41
3.4.4. Conduite sous l'influence de drogues.....	42
3.5. Attitudes à l'égard de la vitesse	43
3.5.1. Objectifs des Etats Généraux de 2002.....	43
3.5.2. Impression avouée du nombre de contrôles de la vitesse.....	45
3.6. Attitudes concernant le port de la ceinture et les sièges-autos	46
3.6.1. Port de la ceinture.....	46
3.6.2. Sièges pour enfants.....	48
3.7. Accidents, contrôles et sanctions avoués	50
3.7.1. Accidents.....	50
3.7.2. Contrôles de police avoués.....	51
3.7.3. Amendes et condamnations avouées.....	52
4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	54
5. ANNEXES	58
5.1. Méthodologie	58
5.1.1. Echantillonnage.....	58
5.1.2. Travail de terrain.....	59
5.1.3. Absence de réponse.....	60
5.1.4. Echantillonnage et analyse.....	63
5.2. Liste des tableaux	66
5.3. Liste des figures	68
5.4. Liste des questions	69
6. REFERENCES	85

ABREVIATIONS

IC	Intervalle de confiance à 95 %
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière
Limite supérieure	Limite supérieure de l'intervalle de confiance à 95 %
Limite inférieure	Limite inférieure de l'intervalle de confiance à 95 %
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Cf. SARTRE (1994), SARTRE 2 (1998) et SARTRE 3 (2004).
EGSR 2002	Etats Généraux de la Sécurité Routière (2002)
EGSR 2007	Etats Généraux de la Sécurité Routière (2007)
St.Err.	Erreur standard (Standard Error)

1. INTRODUCTION

A l'occasion des premiers Etats Généraux de la Sécurité Routière réunis en 2002, un large éventail d'indicateurs de sécurité routière ont été définis afin de permettre le suivi des évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs peuvent être répartis grosso modo en trois catégories : indicateurs à propos du nombre d'accidents, indicateurs à propos du comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation et indicateurs ayant trait aux attitudes des conducteurs belges à l'égard de la sécurité routière. Les statistiques d'accidents font l'objet de rapports du SPF Économie (DG SEI) et sont incluses dans le Baromètre de la Sécurité Routière (Observatoire de l'IBSR). Pour mesurer les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des comptages (ceinture, vitesse et prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool¹). Il est ainsi possible de savoir dans quelle mesure les conducteurs belges respectent la réglementation routière dans ces matières. Les indicateurs liés aux aspects subjectifs de la sécurité routière (attitudes, opinions...) sont mesurés dans le cadre d'une enquête à grande échelle réalisée tous les trois ans. La première mesure d'attitudes a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006. Dans le présent rapport, nous abordons les résultats de la troisième mesure d'attitudes dont le travail sur le terrain a été réalisé à l'automne 2009.

A l'exemple des études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe²), nous utilisons une très large définition de la notion d'attitude³. Tous les avis, opinions et préférences pertinents au sujet de tous les aspects possibles de la sécurité routière sont considérés comme attitudes. L'évaluation du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné font également l'objet d'une grande attention dans l'enquête actuelle, puisqu'il s'agit de facteurs déterminants essentiels du comportement routier (ERSO, 2010). La présente édition contenait davantage d'affirmations afin de comprendre certains facteurs déterminants du comportement comme la norme sociale, les estimations des risques, les intentions, le contrôle du comportement, etc. L'analyse des réponses à ces affirmations (e.a. la détermination des différents profils de conducteurs) fera ultérieurement l'objet d'une publication distincte.

Ce rapport fait le compte rendu des résultats de la mesure d'attitudes de 2009 pour la population totale de conducteurs. Nous comparons les résultats de la population totale avec les mesures d'attitudes qui ont été effectuées dans le cadre du projet SARTRE par l'IBSR ainsi qu'avec les mesures d'attitudes de 2003 et de 2006. Nous retraçons ainsi l'évolution des attitudes en matière de sécurité routière pour les années écoulées. L'objectif de cette analyse est de permettre de suivre la politique menée en matière de sécurité routière et de la corriger si nécessaire. Des analyses plus détaillées visant à établir l'incidence de facteurs tels que la région, l'âge et le sexe sur les attitudes des conducteurs (et leur évolution) feront ultérieurement l'objet d'une publication distincte.

¹ Cf. Dupont (2009), Riguelle (2009) et Casteels & Nuyttens (2010) pour les mesures du comportement les plus récentes.

² Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998) et SARTRE 3 (2004). Le travail de terrain de ces enquêtes a été effectué respectivement en 1991, 1996 et 2002. La prochaine mesure aura lieu en 2010 dans le cadre de SARTRE4.

³ Les études SARTRE ne définissent la notion « d'attitude sociale » dans aucune de leurs publications. À chaque fois, elles précisent brièvement que l'on entend par attitudes les « opinions and self reported behaviours » (opinions et comportements renseignés par les conducteurs eux-mêmes) des conducteurs.

Les résultats rapportés dans le présent document portent uniquement sur une partie des attitudes analysées dans la mesure d'attitudes de 2009. Il s'agit surtout des attitudes pour lesquelles des mesures comparables ont déjà été effectuées lors des éditions précédentes. La mesure d'attitudes de 2009 intègre en outre certains thèmes qui n'étaient pas abordés dans les éditions précédentes. Dans le questionnaire il a été porté une attention sensiblement supérieure aux aspects détaillés des attitudes par rapport aux mesures précédentes. La liste complète des questions est consultable en annexe. Les questions discutées dans le présent rapport sont indiquées par un fond coloré.

2. MÉTHODE

Pour garantir la lisibilité du présent rapport, nous avons repris en annexe tous les aspects méthodologiques de l'enquête. La procédure d'échantillonnage, la composition précise de l'échantillon, la procédure d'interview et l'analyse statistique des résultats sont décrites de manière détaillée dans l'annexe 5.1. Le paragraphe ci-après se contente d'aborder de manière succincte les aspects méthodologiques qui sont immédiatement pertinents pour l'interprétation des résultats rapportés.

Pour la présente mesure d'attitudes, nous avons interviewé un échantillon représentatif de 1533 conducteurs domiciliés en Belgique qui avaient parcouru au cours des 6 derniers mois au moins 1.500 km au volant d'une voiture ou une camionnette. Les interviews ont été réalisées au domicile des personnes interrogées sur la base d'un questionnaire standardisé fournissant des possibilités de réponse généralement fermées sur les principaux thèmes de la sécurité routière. Dans l'édition de 2009, il a été décidé d'ajouter quelques questions ouvertes afin de comprendre les réponses relatives au risque subjectif d'être sanctionné (cf. paragraphe 3.3). Les interviews ont été effectuées de manière orale par des interviewers du bureau d'étude Significant GfK en septembre et octobre 2009.

Le questionnaire utilisé pour la mesure d'attitudes de 2009 était basé sur le questionnaire utilisé en 2006. Dans un objectif de comparabilité avec l'enquête précédente, la formulation des questions issues des mesures d'attitudes précédentes et des études SARTRE a été reprise littéralement lorsque cela était possible. Néanmoins, le travail de terrain et l'analyse des résultats de 2006 indiquaient que plusieurs questions cruciales de l'enquête donnaient manifestement lieu à des réponses imprécises ou difficilement interprétables. Plusieurs questions ont donc été fondamentalement retravaillées. En outre, des questions ont également été ajoutées concernant divers aspects détaillés des attitudes (norme sociale, contrôle comportemental...). Etant donné que la formulation précise des questions posées est d'importance cruciale pour l'interprétation des résultats de l'enquête, nous avons reproduit le questionnaire complet à l'annexe 5.4. Un fond de couleur identifie les questions qui sont discutées dans ce rapport.

3. RÉSULTATS ET DISCUSSION

Les résultats de la mesure d'attitudes sont regroupés ci-après dans sept grandes catégories thématiques (cf. table des matières). Nous abordons en premier lieu la perception des accidents de la route et de leurs causes. Ensuite, nous consignons les attitudes à l'égard de différentes mesures de sécurité routière. Le troisième chapitre traite du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné pour les quatre thèmes principaux : l'alcool, les drogues, la ceinture et la vitesse. Dans les chapitres qui suivent, nous décrivons les attitudes mesurées pour chaque thème. Ces chapitres traitent successivement de la conduite sous l'influence de l'alcool, sous l'influence de drogues, de la vitesse et du port de la ceinture (tant des adultes que des enfants). Nous terminons par un chapitre succinct sur les accidents, contrôles et sanctions renseignés par les conducteurs. Afin de pouvoir comparer les résultats de la dernière enquête avec les résultats antérieurs, nous avons tant que possible repris littéralement les questions des précédentes études. Cela concerne les résultats de l'enquête SARTRE3 (SARTRE 3, 2004) et les statistiques des précédentes mesures d'attitudes. La première mesure d'attitudes effectuée en 2003 (Silverans et al, 2005 – Drevet, 2004) diffère fortement de celle de 2006 (Silverans, 2007) au niveau des questions. En fonction de la similitude des questions posées d'une édition à l'autre, les statistiques de 2009 sont comparées avec celles de l'une ou de plusieurs éditions précédentes.

3.1. Perception des accidents de la route

3.1.1. Préoccupation relative aux accidents de la route par comparaison avec d'autres thèmes sociaux

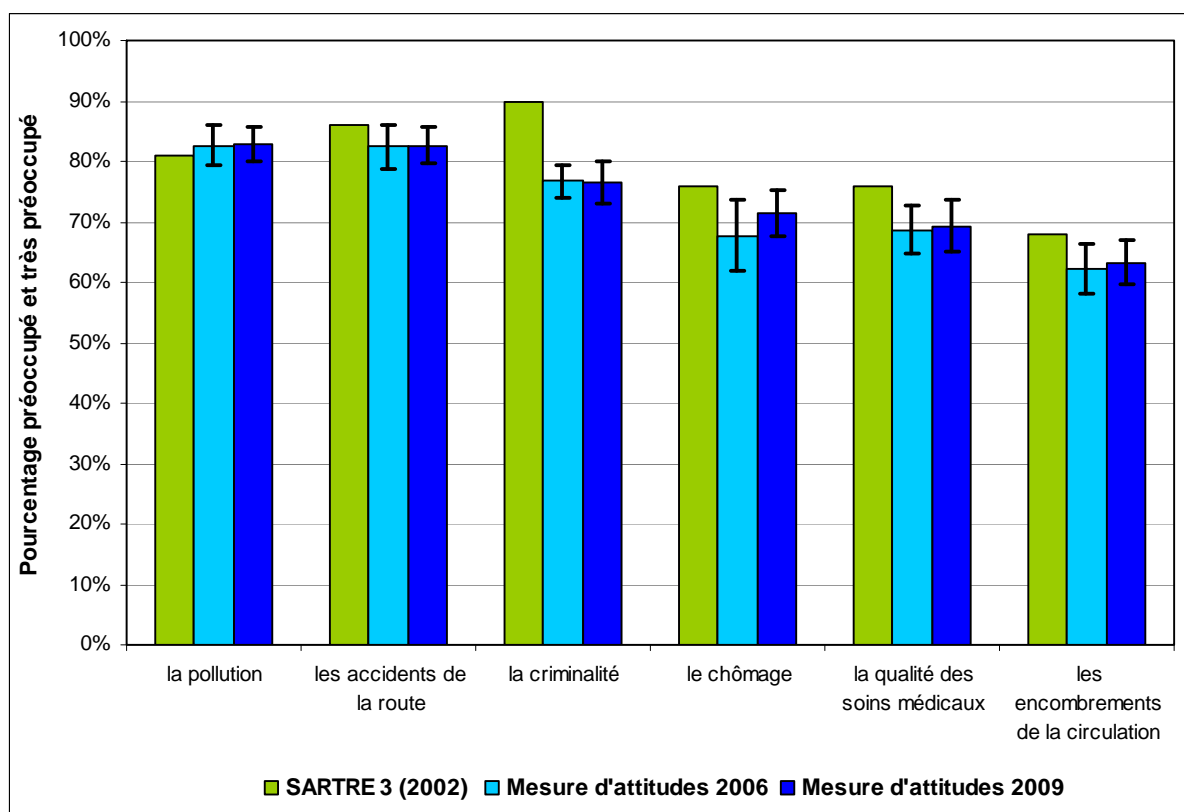
Pour évaluer dans quelle mesure les conducteurs sont préoccupés par les accidents de la route, nous leur avons demandé d'indiquer à quel degré ils sont préoccupés par plusieurs thèmes sociaux actuels comme criminalité, pollution, accidents de la route, etc. Les conducteurs pouvaient ainsi exprimer leur préoccupation en choisissant l'une des possibilités de réponse suivantes : très préoccupé, plutôt préoccupé, peu préoccupé ou pas préoccupé. Cette question a été reprise littéralement de l'étude SARTRE, tout comme lors de la mesure d'attitudes de 2006. Le pourcentage de personnes interrogées qui ont indiqué être préoccupées ou très préoccupées pour chaque thème est consigné dans le Tableau 1.

Tableau 1. Pourcentage de préoccupation par rapport aux problèmes sociaux de 2002 à 2009

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes préoccupé par chacun de ces problèmes ?	SARTRE 3 (2002) ⁴	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Le développement de la criminalité	90%	76,73%	76,54%	73,01%	80,07%	1,78%
La pollution	81%	82,67%	82,75%	79,94%	85,57%	1,42%
Les accidents de la route	86%	82,43%	82,68%	79,64%	85,73%	1,54%
La qualité des soins médicaux	76%	68,63%	69,23%	64,95%	73,50%	2,16%
Les encombrements de la circulation	68%	62,31%	63,20%	59,53%	66,87%	1,85%
Le chômage	76%	67,71%	71,52%	67,73%	75,31%	1,92%

Ces résultats sont résumés dans la Figure 1 par ordre décroissant d'inquiétude et comparés avec les résultats de la mesure d'attitudes de 2006 et de SARTRE 3 pour la Belgique.

Figure 1. Evolution de la préoccupation par rapport aux problèmes sociaux (2002-2009)



Ces résultats montrent à l'évidence que les conducteurs sont très préoccupés par les accidents de la route. En effet, pas moins de 82,7% des personnes interrogées indiquent être préoccupées ou très préoccupées par les accidents de la route. Les accidents de la route atteignent un score presque

¹ Cf. SARTRE 3, Part I Report on principal results (Inrets, 2004), p. 191.

aussi élevé que la pollution (82,8 %) et bien supérieur à la criminalité (76,5 %). Pour les autres thèmes, 60 à 70 % des conducteurs ont indiqué être assez à très préoccupés.

Une comparaison avec l'enquête précédente montre que, tant en 2006 qu'en 2009, les conducteurs sont généralement moins préoccupés que les personnes belges interrogées dans le cadre de l'étude SARTRE de 2002. La position relative des différents thèmes reste la même à une exception près. La préoccupation relative au chômage en 2009 est supérieure à celle relative aux soins de santé et à la congestion du trafic. En 2006, le chômage figurait encore à l'avant-dernière place des problèmes de société. Pour notre enquête, la constatation la plus importante est évidemment que les accidents de la route continuent de susciter beaucoup d'inquiétude.

Ce résultat est particulièrement cohérent avec les résultats du Moniteur de Sécurité de la Police Fédérale (cf. Van Den Steen et al, 2009). Au cours de la période 2000-2008, 30 à 45 % des Belges estiment, selon le Moniteur de Sécurité, que le risque d'être victime d'une infraction au code de la route (accident, délit de fuite...) est élevé ou très élevé. Ce pourcentage diminue certes avec les années, mais comparé avec le risque d'être victime d'un autre délit (vol ou cambriolage p.ex.), ce risque est toutefois estimé être le plus élevé (10 % environ de plus que les autres thèmes). Parmi les trois principaux problèmes de voisinage analysés par le Moniteur de Sécurité, la sécurité routière occupe tout comme en 2006 les première et troisième places avec une vitesse inadaptée (65 %) et une conduite agressive (45 %). Sur la base des résultats du Moniteur de Sécurité, il n'est donc pas surprenant qu'une très large majorité de conducteurs belges admettent également dans notre enquête être de préoccupés à très préoccupés par les accidents de la route.

3.1.2. Causes perçues des accidents de la route

Afin de mesurer l'importance perçue des causes les plus souvent mentionnées d'accidents de la route, nous avons posé dans la mesure d'attitudes de 2006 la même question que dans l'étude SARTRE. Pour chacune des 15 causes possibles d'accidents, les personnes interrogées devaient indiquer si ces causes n'étaient jamais, rarement, parfois, souvent, très souvent ou toujours à l'origine d'un accident de la route. Il est évident que la question peut être interprétée de deux manières différentes, avec la conséquence d'une interprétation équivoque des résultats. D'une part, on peut en effet se demander dans quelle proportion de tous les accidents un facteur déterminé (alcool, vitesse, etc.) joue un rôle. D'autre part, on peut aussi s'interroger sur l'importance du risque d'accident en présence d'un facteur déterminé. Dans la première interprétation, des défaillances techniques p.ex. – comme des freins en mauvais état – sont du point de vue statistique une cause peu courante d'accidents. On trouve en effet extrêmement peu de voitures sur le parc automobile belge qui présentent des freins en mauvais état. Dans la deuxième interprétation, on peut bel et bien citer comme cause fréquente d'accidents des freins en mauvais état. Pour le conducteur de la voiture dont les freins sont en mauvais état, le risque d'un accident lié à cette défaillance est bien réel. Pour éviter cette ambiguïté, il a été décidé en 2009 de formuler autrement la question.

En 2009 les personnes interrogées devaient indiquer dans combien d'accidents sur 100 la cause de l'accident est un facteur spécifique (fatigue, alcool...). Les conducteurs évaluent donc vraiment le pourcentage d'accidents provoqués par un facteur spécifique. La question était formulée

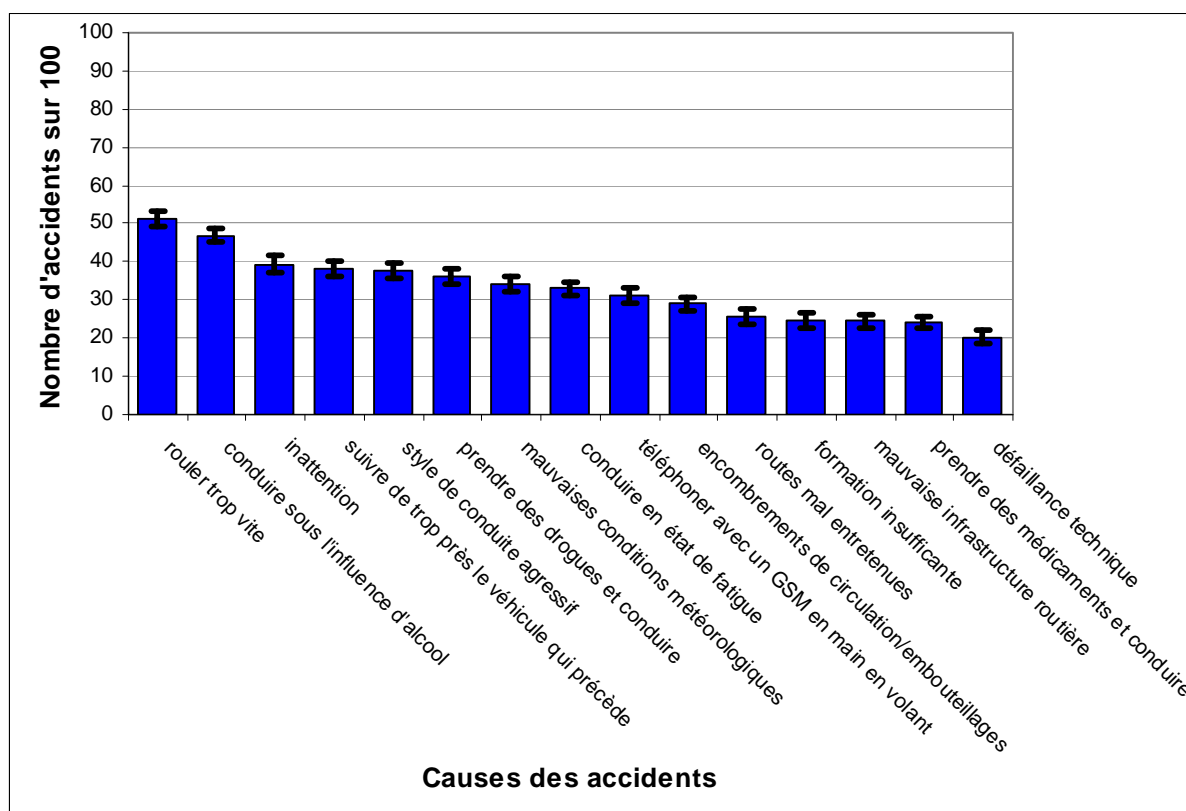
comme suit : Sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ? Un exemple de 30 accidents sur 100 était donné pour aider les personnes interrogées. Le total ne devait pas atteindre 100 parce que la cause d'un accident de la route peut être une combinaison de différents facteurs. Les réponses à cette question sont résumées au Tableau 2. La Figure 2 résume graphiquement les statistiques par ordre décroissant d'importance perçue des causes d'accident de la route.

L'image ainsi esquissée donne une indication des accidents de la route qui, selon les conducteurs automobiles belges, se produisent le plus souvent. Le conducteur belge estime que 1 accident sur 2 est le résultat d'une vitesse trop élevée. De plus, près de la moitié des accidents seraient liés à une conduite sous l'influence de l'alcool. Suit ensuite toute une série de causes dont les personnes interrogées estiment qu'elles peuvent avoir dans plus de 30 cas sur 100 provoqué un accident : inattention, distance de sécurité trop réduite, conduite agressive et conduite sous l'influence de drogues.

Tableau 2. Estimation subjective du nombre d'accidents par cause.

Dans combien d'accidents chacun des facteurs suivants a-t-il selon vous joué un rôle causal ? Pour chaque facteur, estimez le pourcentage d'accidents.	Résultats 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Conduire en état de fatigue	32,95%	31,22	34,67	0,87
Conduire sous influence d'alcool	46,88%	45,01	48,75	0,95
Suivre de trop près le véhicule qui précède	38,32%	36,42	40,23	0,96
Rouler trop vite	51,31%	49,16	53,45	1,08
Prendre des médicaments et conduire	23,94%	22,42	25,47	0,77
Prendre des drogues et conduire	36,13%	34,04	38,22	1,06
Routes mal entretenues	25,76%	23,73	27,79	1,02
Mauvaise infrastructure routières	24,39%	22,45	26,33	0,98
Téléphoner avec un GSM en main en conduisant	31,17%	29,27	33,07	0,96
Encombrements de circulation/embouteillages	28,96%	27,22	30,70	0,88
Mauvaises conditions météorologiques	34,18%	32,16	36,21	1,02
Défaillance technique	20,16%	18,41	21,91	0,88
Style de conduite agressif	37,64%	35,44	39,84	1,11
Inattention	39,39%	37,10	41,68	1,16
Formation insuffisante	24,47%	22,49	26,45	1,00

Figure 2. Nombre d'accidents de la route en fonction de leur cause dans l'ordre d'importance



Etant donné l'autre formulation de la question en 2009, il n'est plus possible de comparer les réponses avec les résultats des années précédentes. Nous pouvons malgré tout comparer la position relative des différents facteurs en fonction des scores obtenus. Compte tenu des statistiques non comparables, nous examinons uniquement les 5 scores les plus élevés (Tableau 3).

Tableau 3. Comparaison des 5 plus importantes causes d'accidents de la route de 2002 à 2009

Perception des causes majeures d'accidents de la route	SARTRE3	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009
1.	Conduire sous influence d'alcool	Conduire sous influence d'alcool	Rouler trop vite
2.	Rouler trop vite	Rouler trop vite	Conduire sous influence d'alcool
3.	Suivre trop près le véhicule qui précède	Suivre trop près le véhicule qui précède	Inattention
4.	Conduire en état de fatigue	Conduire en état de fatigue	Suivre trop près le véhicule qui précède
5.	Prendre des drogues et conduire	Prendre des drogues et conduire	Style de conduite agressif

Dans les précédentes enquêtes (SARTRE 3 et mesure d'attitudes de 2006), nous avons analysé à chaque fois le pourcentage de personnes interrogées ayant indiqué qu'un facteur spécifique était souvent, très souvent ou toujours la cause d'un accident de la route. Il semble une fois de plus que les conducteurs belges aient une bonne perception de l'importance des différents facteurs susceptibles de provoquer un accident. L'ordre relatif des causes renseignées a été presque parfaitement conservé. En 2009 également, la vitesse trop élevée et la conduite sous l'influence de

l'alcool restent les principales causes d'accident perçues. Remarquons également que la vitesse trop élevée a ravi la première place à la conduite sous l'influence de l'alcool. Ceci pourrait être en partie imputé à la formulation différente des questions. Les différences de pourcentage entre ces deux facteurs sont toutefois très limitées et la conclusion majeure est que ces deux facteurs sont désignés par les conducteurs automobiles belges comme les deux principales causes d'accident.

Nous rencontrons désormais à la troisième place l'inattention, suivie de près par la distance insuffisante entre deux véhicules et la conduite agressive. La conduite sous l'influence de drogues ne figure plus dans le top 5. Conduire en état de fatigue n'apparaît qu'à la 8^e place en 2009 alors que ce facteur figurait encore à la quatrième place en 2006. Selon toute probabilité, ceci est dû à l'ambiguïté de la question de l'enquête de 2006. L'adaptation de 2009 indique clairement que la perception du risque que constitue l'état de fatigue au volant est encore assez faible. Ce résultat montre qu'il y a encore du pain sur la planche à ce niveau. De fait, il n'y a eu qu'une seule campagne de sensibilisation axée sur ce thème (la campagne PITSTOP, De Dobbeleer et al, 2009). En 2009 également, les personnes interrogées considèrent que téléphoner sans kit mains libres est moins important qu'une inattention générale au niveau des causes d'accident. Pourtant, le risque d'accident de la route augmente lorsque le conducteur téléphone sans mains libres puisque son attention est partagée entre téléphoner et rouler. Il reste donc essentiel de sensibiliser le public à ce titre. Remarquons également que l'inattention occupe une place de premier plan dans le top cinq des causes d'accident perçues. Comme nous le savons, il n'y a pas de données scientifiques déterminantes sur l'importance de ce facteur⁵, mais le conducteur automobile belge est en tout cas convaincu de l'importance de l'inattention, ainsi que de celle des distances de sécurité inadaptées et du style de conduite agressif.

3.2. Attitudes concernant les mesures de sécurité routière

3.2.1. Evaluation subjective des mesures de sécurité routière

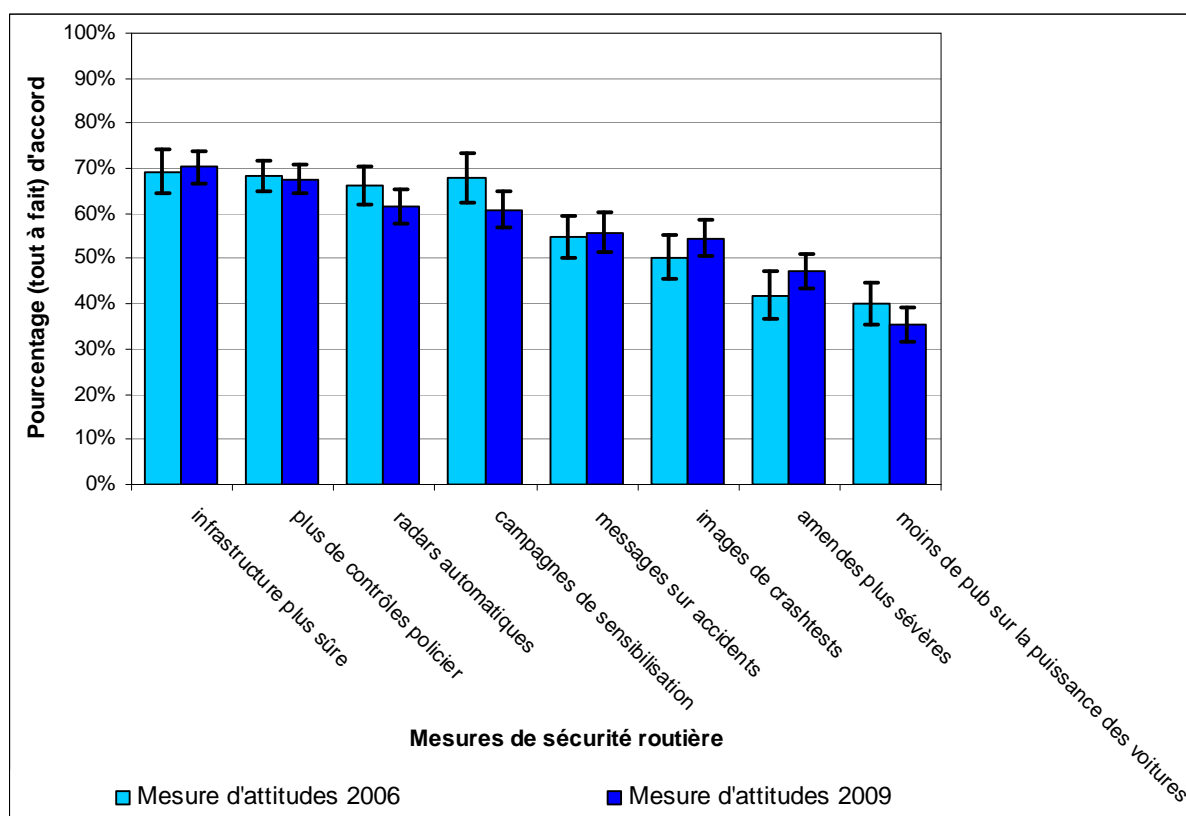
Outre la perception de causes d'accidents, il faut également tenir compte de l'attitude des conducteurs par rapport aux mesures prévues par les pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière. Pour commencer, nous avons donc demandé aux conducteurs quelles mesures ils considèrent personnellement comme une aide pour rouler en toute sécurité. Les mesures sondées sont énoncées dans le Tableau 4 et vont des amendes et contrôles aux mesures d'infrastructure en passant par les campagnes de sensibilisation. Le tableau reprend également, pour toutes les mesures sondées, le pourcentage de personnes interrogées qui sont (tout à fait) d'accord avec les mesures suggérées. Ces résultats sont présentés à la Figure 3 dans l'ordre décroissant de leur efficacité subjective.

⁵ Les conclusions d'une récente conférence internationale consacrée au 'distracted driving' (cf. <http://www.distracteddriving.ca/english/documents/ENGLISH-DDProceedingsandRecommendations.pdf>) établissent que « The convergence of the evidence clearly shows that driver distraction is an important issue for road safety. At the same time, the quality and quantity of the existing evidence is insufficient to state with confidence how risky distracted driving is, and among the many distractions, which pose the greatest risk, and under what circumstances. »

Tableau 4. Perception des mesures qui aident à conduire de manière plus sûre

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident à rouler de manière sûre ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Amendes plus sévères	41,9%	47,24%	43,56%	50,93%	1,86%
Messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture	55,0%	55,81%	51,47%	60,15%	2,19%
Images de crash-tests	50,4%	54,63%	50,59%	58,67%	2,04%
Plus de contrôles par la police	68,3%	67,53%	64,35%	70,72%	1,61%
Moins d'attention consacrée à la puissance des voitures dans les publicités	40,2%	35,34%	31,46%	39,21%	1,96%
Campagnes de sensibilisation via des affiches, à la télévision et à la radio	68,0%	60,93%	56,89%	64,96%	2,04%
Radars automatiques	66,2%	61,58%	57,93%	65,23%	1,84%
Infrastructure plus sûre (dispositifs surélevés, ronds-points)	69,4%	70,41%	66,82%	74,01%	1,81%

Figure 3. Mesures de sécurité routière classées par ordre d'efficacité subjective (2006-2009)



Ces résultats mettent en évidence un écart important entre les mesures proposées. 60 % à 70 % des personnes interrogées sont d'accord à tout à fait d'accord pour affirmer que quatre mesures les aident (aideraient) à rouler de manière plus sûre : une infrastructure plus sûre, des contrôles de police (ainsi que des radars automatiques) et des campagnes de sensibilisation. Par rapport à la mesure de 2006, les radars automatiques et les campagnes de sensibilisation sont un peu moins

efficaces selon les personnes interrogées pour favoriser la sécurité au volant. Près de la moitié des personnes interrogées indique que des amendes plus sévères les convainquent de respecter le code de la route. Ce résultat est sensiblement plus élevé qu'en 2006. Le fait de moins mettre en évidence la puissance des véhicules est jugé comme la mesure la moins efficace, avec 35 % de réponses affirmatives.

Ces résultats indiquent une fois de plus que la majorité des conducteurs belges est du même avis que les autorités en ce qui concerne les mesures prioritaires destinées à promouvoir la sécurité routière. En effet, pour résoudre le problème de la sécurité routière, les autorités publiques ont adopté une politique intégrée qui repose simultanément sur l'infrastructure, la politique de contrôles et de sanctions en matière de sécurité routière et la sensibilisation. En matière de politique de contrôles et de sanctions, l'accent est surtout placé sur l'augmentation du risque de se faire prendre plutôt que sur le montant des amendes. Cet aspect semble être également approuvé par le grand public.

3.2.2. Attitudes à l'égard des lois et des sanctions

Cinq questions sondent l'adhésion sociale aux lois et sanctions en vigueur concernant quatre thèmes : la vitesse, l'alcool, les drogues et la ceinture. Les aspects évalués sont la sévérité des règles, la difficulté à les respecter, leur clarté, l'intensité de la surveillance par la police et la lourdeur des sanctions. Pour éviter que les interviewés répondent de façon trop systématique, certaines questions ont été posées sous une forme affirmative et d'autres sous une forme négative. Pour interpréter les réponses, il faut donc tenir compte de la tendance générale des personnes interrogées à répondre par l'affirmative en participant à ce type d'enquête basée sur un questionnaire (voir p.ex. Billiet, 1984, 1996).

Pour chaque thème séparément, les personnes interrogées devaient indiquer si elles étaient d'accord ou non avec une affirmation. Cette méthode est différente de celle utilisée dans la mesure d'attitudes de 2006. Cette année là, les répondants devaient indiquer pour quel thème ils considéraient l'affirmation comme pertinente. Un sondage test effectué en 2009 a montré que les personnes interrogées donnaient souvent une seule réponse malgré la possibilité de mentionner plusieurs thèmes. Pour cette raison, la formulation de la question a été adaptée. La question concernée est répétée pour chaque thème. Nous devons garder cet élément à l'esprit lorsque nous comparons avec les résultats de 2006.

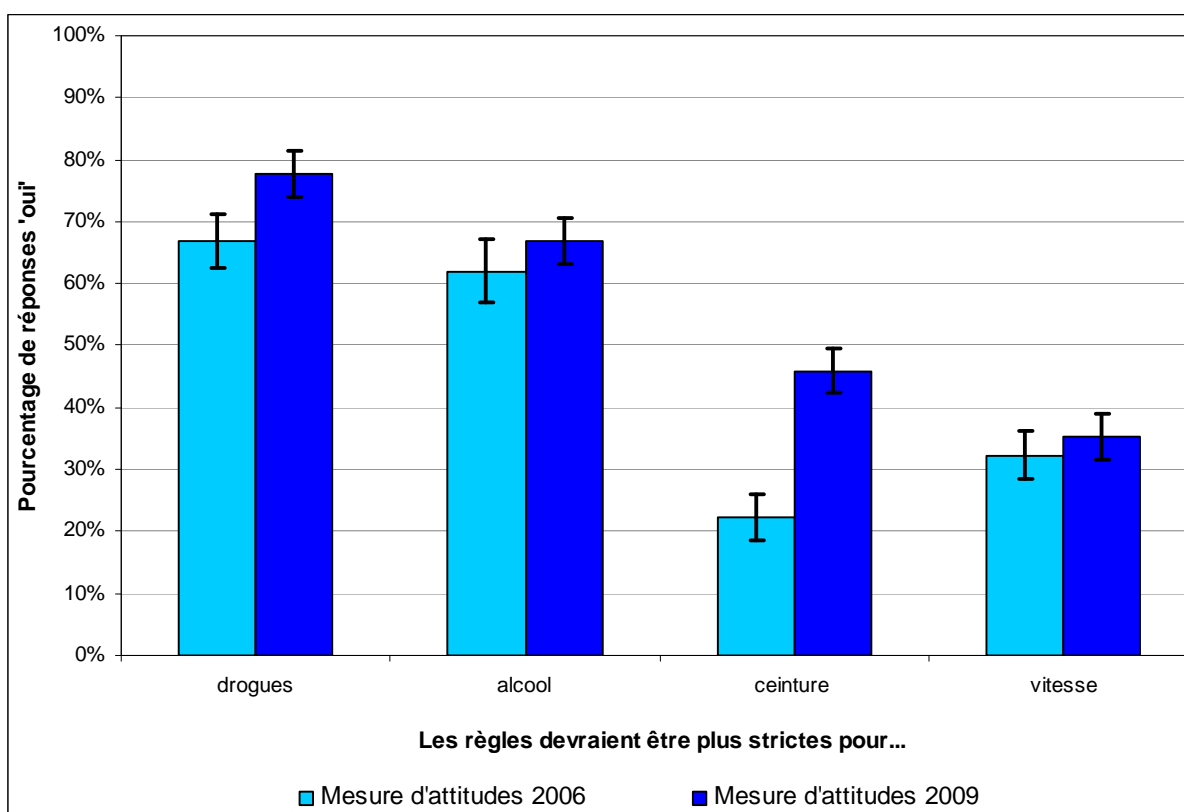
3.2.2.1. Sévérité des règles

La première question posée aux personnes interrogées consistait à savoir si les règles devraient être plus sévères pour un thème défini. Le Tableau 5 compare les résultats de 2006 avec ceux du sondage de 2009. Il ressort de ces réponses que les personnes interrogées estiment une fois de plus que les règles applicables en matière d'alcool et de drogues surtout devraient être plus sévères. Les pourcentages de réponses affirmatives sont même supérieurs en 2009. Pour la ceinture de sécurité et surtout pour la vitesse, l'adhésion en faveur du renforcement des règles est bien moindre. Les pourcentages sont présentés dans l'ordre décroissant à la Figure 4.

Tableau 5. Support social pour la sévérité des lois.

Les règles devraient être plus strictes.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	32,26%	35,25%	31,64%	38,86%	1,82%
Alcool	62,05%	66,80%	63,04%	70,57%	1,90%
Drogues	66,82%	77,75%	74,08%	81,43%	1,85%
Ceinture	22,30%	45,91%	42,30%	49,52%	1,82%

Figure 4. Support social pour le renforcement des règles, classées par ordre décroissant (2006-2009)



La tendance générale qui ressort de ces résultats est donc qu'une grande majorité est favorable à un renforcement de la réglementation concernant la conduite sous l'influence tant des drogues que de l'alcool (respectivement 78 % et 67 % des personnes interrogées). Ceci peut indiquer qu'il existe une adhésion sociale à une nouvelle baisse des limites légalement admises en matière d'alcool et de drogues. Ce point devrait donc être également approfondi dans les enquêtes futures. En 2009, près de 1 personne interrogée sur 2 veut renforcer les règles relatives au port de la ceinture de sécurité, comparé à près de 1 sur 4 en 2006. L'explication est double : il y a d'une part la formulation adaptée de la question et de l'autre le port accru de la ceinture en 2009 par rapport à 2006 – respectivement 82 % comparé à 75 % (les mesures du comportement sur la ceinture par l'IBSR). Plus les citoyens portent la ceinture, plus les règles relatives à l'absence de port de la ceinture peuvent être sévères. Le résultat du renforcement des règles applicables à la vitesse des voitures semble toutefois indiquer que les règles applicables à une vitesse trop élevée sont suffisamment sévères.

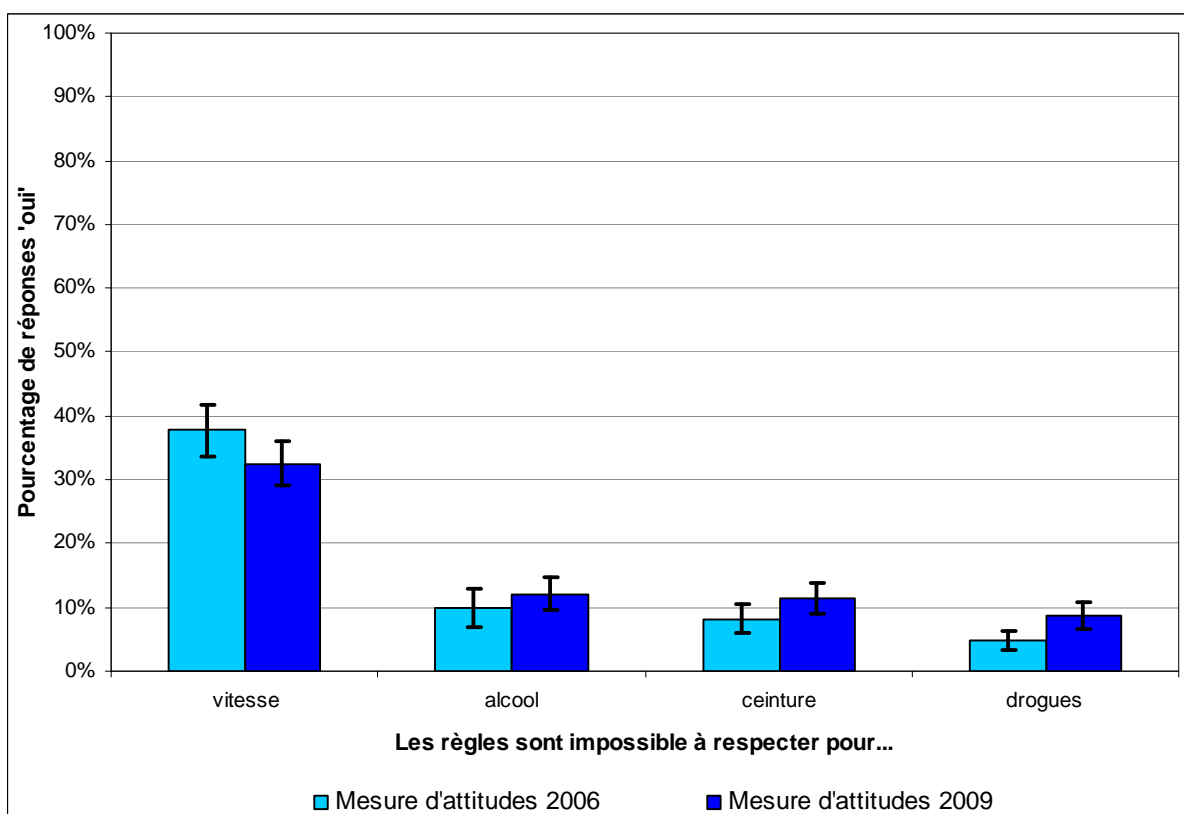
3.2.2.2. Difficulté à respecter les règles

Pour sonder la difficulté perçue à respecter les règles, nous avons demandé l'opinion des personnes interrogées concernant le sujet pour chaque thème. Une fois de plus, la question a été posée autrement que lors de la précédente mesure d'attitudes en répétant la question pour chaque thème. Les réponses représentées dans le Tableau 6 et la Figure 5 montrent qu'à chaque fois, environ 90 % des personnes interrogées n'éprouvent aucune difficulté à respecter les règles relatives à l'alcool, aux drogues et/ou à la ceinture. Le respect des règles en matière de vitesse semble toujours difficile pour 1 personne interrogée sur 3, bien que ce pourcentage ait quelque peu diminué par rapport à 2006. Remarquons que le nombre de personnes interrogées qui éprouvent des difficultés à respecter les règles applicables en matière de drogues a doublé. Cette tendance doit être surveillée à l'avenir.

Tableau 6. Perception de l'impossibilité de respecter les règles.

Les règles sont impossibles à respecter.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	37,69%	32,55%	29,05%	36,05%	1,77%
Alcool	9,91%	12,16%	9,68%	14,64%	1,25%
Drogues	4,82%	8,78%	6,71%	10,85%	1,05%
Ceinture	8,25%	11,32%	8,94%	13,71%	1,20%

Figure 5. Perception de l'impossibilité de respecter les règles dans l'ordre décroissant (2006-2009).



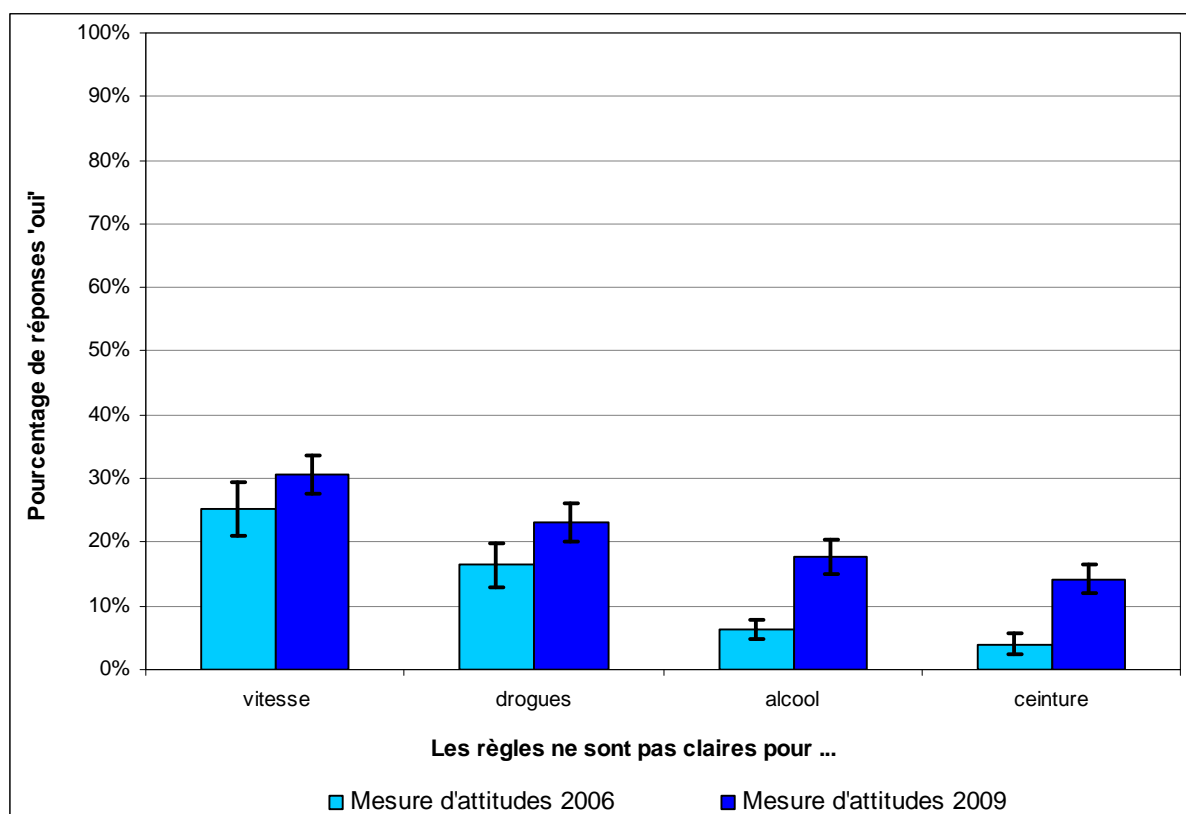
3.2.2.3. Clarté des règles

Un troisième aspect concernant l'adhésion sociale aux règles et sanctions en vigueur porte sur la clarté ou le manque de clarté des règles. Comme le montrent les résultats du Tableau 7 et de la Figure 6, la plupart des personnes interrogées trouvent les règles claires. Notons toutefois l'augmentation globale des pourcentages de réponses indiquant un manque de clarté des règles pour les 4 thèmes par rapport à 2006. Leur position relative reste toutefois inchangée. La formulation adaptée joue un rôle majeur. Le résultat indique toutefois qu'un certain nombre de personnes interrogées estiment que les règles de la route ne sont pas claires. Remarquons notamment le pourcentage élevé de personnes interrogées (30 %) qui considèrent que les règles en matière de vitesse ne sont pas claires. Les règles relatives au port de la ceinture de sécurité sont toujours les plus claires, malgré le fait que le pourcentage ait augmenté de 10 %.

Tableau 7. Perception au sujet du manque de clarté des règles

Les règles ne sont pas claires.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	25,21%	30,58%	27,49%	33,66%	1,56%
Alcool	6,42%	17,80%	15,05%	20,55%	1,39%
Drogues	16,38%	23,21%	20,23%	26,19%	1,51%
Ceinture	4,04%	14,25%	11,99%	16,51%	1,14%

Figure 6: Perception au sujet du manque de clarté des règles dans l'ordre décroissant (2006-2009)



Il n'est pas surprenant que la règle concernant le port de la ceinture soit perçue comme claire. Elle est fondamentalement très simple. La confusion subsistante pourrait être liée aux règles applicables à la ceinture à l'arrière (obligatoire ou non ?). Nous devrions spécifier la question la fois prochaine afin de garantir une interprétation univoque. Les résultats de 2009 montrent clairement qu'il subsiste malgré tout des difficultés concernant l'interprétation de la règle relative au taux d'alcool maximum autorisé. Ceci est en contradiction avec ce que nous avons constaté en 2006. Depuis 2008, il est régulièrement question de l'instauration d'un taux de 0,2 pour mille pour certains groupes cibles. De tels messages dans les médias peuvent naturellement susciter de la confusion chez les citoyens ne sachant pas si cette mesure est déjà d'application et pour qui. Le fait d'ajouter un certain nombre de questions ouvertes dans les futures mesures d'attitudes permettrait de voir plus clair sur le sujet.

Un tiers des conducteurs trouve que les règles en matière de vitesse sont peu claires. Ceci indiquerait un problème concernant la signalisation des limitations de vitesse, mais aussi le fait que les conducteurs estiment illogiques certaines limites de vitesse situées à des emplacements spécifiques. Le fait qu'un tiers des conducteurs pense également qu'il est impossible de respecter les règles applicables à la vitesse (cf. résultats concernant la difficulté de respecter les règles) semble également l'indiquer. Puisque l'acceptation sociale des limitations de vitesse fait de plus en plus l'objet d'un débat public (cf. Etats Généraux 2007), des informations supplémentaires devraient être recueillies à ce sujet lors des futures mesures d'attitudes.

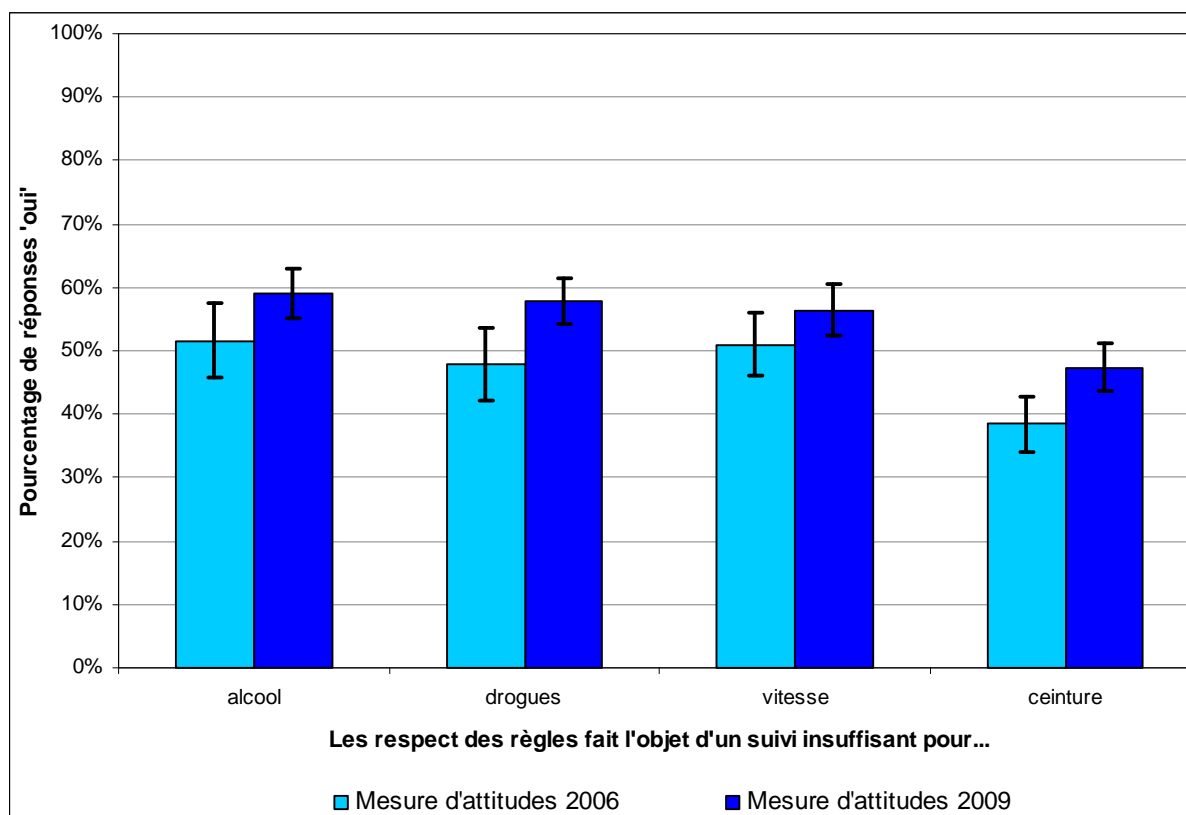
3.2.2.4. Support social pour la de répression en matière de sécurité routière

Afin de mesurer l'adhésion sociale au niveau de surveillance actuel par la police en matière de sécurité routière, nous avons demandé aux personnes interrogées si elles jugeaient que les règles faisaient l'objet d'une répression suffisante. Les résultats pour les quatre thèmes sondés sont rapportés dans le Tableau 8 et la Figure 7. Ces résultats indiquent qu'il existe toujours un support social assez important en faveur d'une nouvelle intensification de la surveillance par la police sur les thèmes les plus connus.

Tableau 8. Support social pour la surveillance par la police des règles de la route

Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Vitesse	50,96%	56,44%	52,45%	60,43%	2,01%
Alcool	51,61%	58,96%	55,08%	62,84%	1,96%
Drogues	47,79%	57,82%	54,15%	61,49%	1,85%
Ceinture	38,30%	47,35%	43,55%	51,14%	1,92%

Figure 7: Support social pour la surveillance par la police des règles de la route dans l'ordre décroissant (2006-2009)



Par rapport à 2006, les pourcentages de réponses affirmatives ont augmenté pour les quatre thèmes (ce que l'on peut éventuellement attribuer à la formulation modifiée des questions). Près de 60 % des personnes interrogées sont d'accord avec une surveillance intensifiée tant pour la vitesse que pour la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Seul le pourcentage de réponses favorables à plus de contrôles du port de la ceinture est nettement inférieur aux autres pourcentages. Cela veut quand même dire que près de la moitié des personnes interrogées estiment encore que le port de la ceinture peut faire l'objet de davantage de contrôles. Seuls 22,5 % (IC de 19,4% à 25,6%) des personnes interrogées pensent que les contrôles pour tous les thèmes sondés sont suffisants. Ce chiffre a considérablement augmenté depuis 2006 (18,3 % à l'époque). Les réponses témoignent malgré tout d'un appel assez général en faveur d'un plus grand nombre de contrôles de police.

3.2.2.5. Evaluation de la sévérité des sanctions

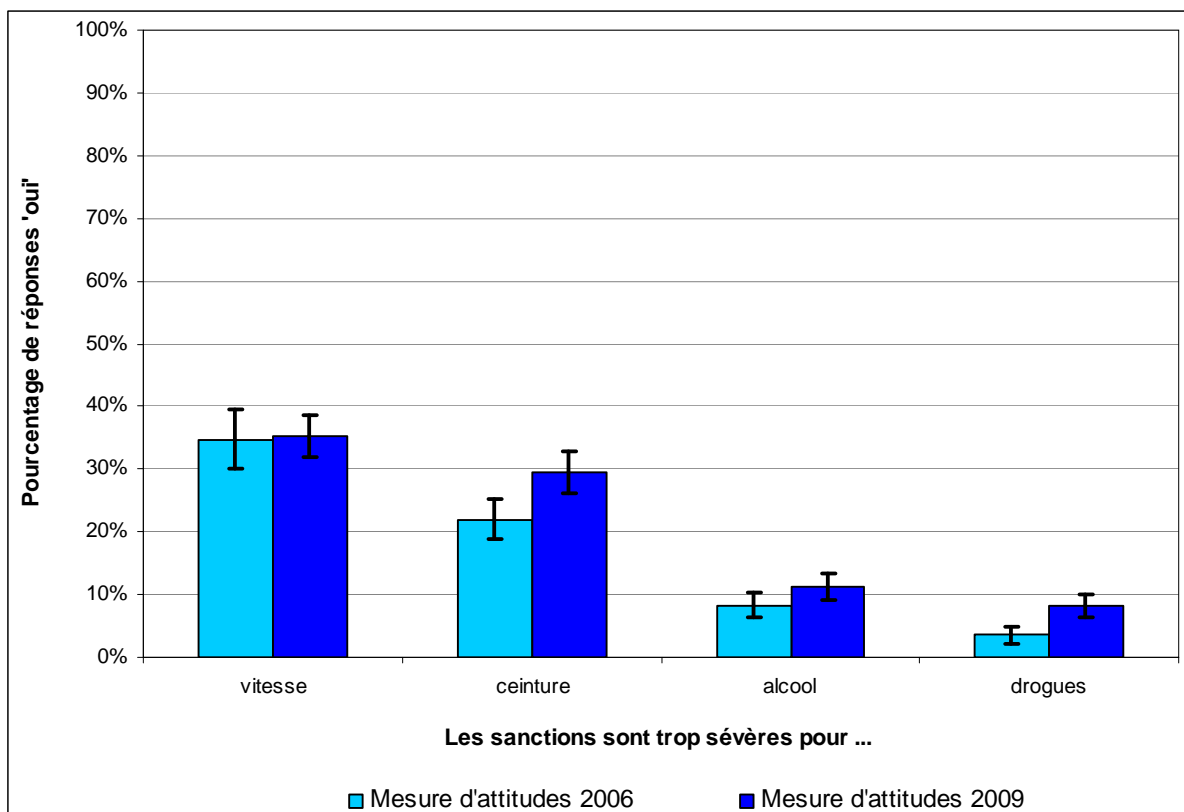
La dernière question posée concernant les règles et sanctions en vigueur était de savoir si les sanctions étaient trop sévères ou pas. Les réponses affirmatives à cette question sont présentées dans le Tableau 9 et la Figure 8.

Tableau 9. La sévérité perçue des sanctions

Les sanctions sont trop sévères.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.

Vitesse	34,80%	35,37%	32,02%	38,73%	1,69%
Alcool	8,35%	11,29%	9,22%	13,36%	1,05%
Drogues	3,52%	8,16%	6,31%	10,00%	0,93%
Ceinture	21,99%	29,61%	26,26%	32,96%	1,69%

Figure 8: La sévérité perçue des sanctions dans l'ordre décroissant (2006-2009)



Comme en 2006, 35 % des personnes interrogées trouvaient que les sanctions pour excès de vitesse étaient trop lourdes. Les autres pourcentages de réponses affirmatives ont sensiblement augmenté. Un conducteur sur trois estime que les sanctions relatives à l'absence de port de la ceinture de sécurité sont trop lourdes.

Les réponses à cette question montrent que 44,3 % (IC de 40,8 % à 47,8 %) des personnes interrogées ne trouvent les sanctions trop lourdes pour aucun des thèmes abordés. En 2006, une personne interrogée sur deux était de cet avis. Malgré cette légère baisse, nous remarquons toutefois que la majorité des conducteurs automobiles est encore d'avis que les sanctions actuelles ne sont pas trop lourdes (surtout pour la conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues).

3.2.2.6. Conclusion

Si nous plaçons côte à côte toutes les attitudes à l'égard des règles et des sanctions, l'image générale qui prévaut est qu'il existe une vaste adhésion sociale en faveur d'une extension de la politique criminelle en matière de circulation. Les conducteurs automobiles sont favorables à un

contrôle strict et fréquent du respect du code de la route. Les sanctions applicables en cas de conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues pourraient même être plus sévères. Ce n'est qu'en matière de vitesse qu'un groupe plus important (35 % des personnes interrogées) estime que les sanctions sont trop lourdes et qu'un tiers des conducteurs éprouve des difficultés à respecter les règles. En plus, il y a une augmentation globale parmi les personnes interrogées de l'opinion selon laquelle les règles ne sont pas claires, et ce pour tous les thèmes proposés. Les campagnes d'information ont un rôle à jouer pour résoudre ce problème.

3.3. Risque subjectif de se faire prendre et risque subjectif d'être sanctionné

Pour chacun des thèmes étudiés (vitesse, drogues, alcool et ceinture), nous avons demandé aux répondants d'évaluer la probabilité (très petite à très grande) d'être contrôlé pendant un trajet ordinaire en voiture⁶(risque subjectif de se faire prendre), la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif (risque subjectif d'être verbalisé) et la probabilité d'être effectivement sanctionné après l'établissement d'un procès-verbal (risque subjectif d'être sanctionné). Cette subdivision du risque subjectif de se faire prendre en trois composantes a été introduite après la mesure d'attitudes de 2003. En posant des questions explicites sur les étapes intermédiaires qui précèdent nécessairement une sanction réelle, nous espérons en 2006 en savoir un peu plus sur les arguments des personnes interrogées qui jugent le risque d'être sanctionné réduit ou très réduit. Malgré la formulation adaptée de la question, le risque subjectif d'être sanctionné était encore jugé faible en 2006, fait assez inexplicable. L'idée selon laquelle les personnes interrogées pourraient avoir mal compris la question nous a incité à ajouter en 2009 une question ouverte au questionnaire. Les répondants qui estimaient réduit le risque subjectif de se faire prendre dans l'un de ses deux aspects devaient répondre à une question (ouverte) supplémentaire. Nous avons ainsi pu comprendre les motifs pour lesquels les conducteurs estimaient la probabilité d'être sanctionné si petite. La question n'était posée qu'à la toute fin. Toutes les questions portant sur le risque subjectif de sanction pouvaient donc ainsi être comprises d'une seule et même manière par les personnes interrogées, de sorte que les réponses sont encore comparables avec les résultats de 2006. Nous devons bel et bien tenir compte du fait qu'une explication supplémentaire a été ajoutée à la question – ce que l'on entend par procès-verbal par exemple – et que le choix des mots a été adapté : au lieu d'un contrôle positif (2006), il est fait mention de façon explicite dans le questionnaire 2009 du dépassement des limitations de vitesse ou de la constatation que le conducteur roule sous influence, etc. Théoriquement, cette reformulation devrait engendrer des écarts légers, mais la comparabilité des résultats est malgré tout garantie par l'analyse distincte de la question ouverte supplémentaire.

Dans les lignes qui suivent, nous décrivons successivement en détail le risque subjectif de se faire prendre, le risque subjectif d'être verbalisé et celui d'être effectivement sanctionné à la suite d'un

⁶ La question a été posée de la même manière que lors de la mesure d'attitudes de 2006. Les possibilités de réponse de l'enquête SARTRE étaient différentes (jamais à toujours).

procès-verbal pour conduite sous influence (alcool et drogues), non-port de la ceinture et excès de vitesse. Dans le dernier paragraphe de ce chapitre, nous représentons ensemble tous les risques et nous les comparons aux résultats des mesures d'attitudes de 2003 et 2006. Puisque le risque subjectif d'être sanctionné avait été sondé d'une autre manière à l'occasion de la mesure d'attitudes de 2003, ces résultats ne peuvent être directement comparés.

3.3.1. Conduire sous l'influence de l'alcool

Le risque subjectif de se faire prendre a été mesuré en demandant aux conducteurs d'évaluer le risque de subir un contrôle de police au cours d'un trajet ordinaire en voiture. L'échelle des réponses comportait 5 possibilités : très petite chance, petite chance, chance moyenne, grande chance et très grande chance. Les résultats sont récapitulés dans le Tableau 10.

Tableau 10. Risque subjectif de contrôle concernant la conduite sous influence d'alcool

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	32,42%	37,02%	32,76%	41,28%	2,15%
Petite chance	33,22%	28,15%	25,29%	31,00%	1,44%
Chance moyenne	25,52%	26,19%	23,11%	29,27%	1,56%
Grande chance	7,12%	6,37%	4,13%	8,60%	1,13%
Très grande chance	1,13%	1,85%	0,98%	2,72%	0,44%
Ne sait pas	0,60%	0,43%	-0,06%	0,91%	0,25%

Ce tableau montre que, comme pour la mesure d'attitudes précédente, le risque subjectif de se faire prendre en cas de conduite sous l'influence de l'alcool est de nouveau très bas. Une majorité (65 %) estime que le risque est réduit et seule une très faible minorité (8 %) que le risque est élevé. Les réponses 'très grande chance' ne dépassent pas 2 % des personnes interrogées. Comme lors des mesures d'attitudes de 2003 et de 2006, ces résultats sont en flagrante opposition avec les objectifs des EGSR : obtenir au plus tard en 2005 au moins 90 % de réponses 'très grande chance'. Cet objectif était sans doute un peu trop ambitieux. Toujours est-il que le risque subjectif de se faire prendre n'a pas beaucoup augmenté depuis 2003. Pour augmenter ce risque subjectif, il sera nécessaire entre autres de gonfler le risque objectif de se faire prendre combiné à une communication adaptée sur ce thème.

Le risque subjectif d'être verbalisé après un alcootest positif obtient un meilleur score. Le choix des mots de la question a été adapté dans la mesure d'attitudes de 2009 (cf. premier paragraphe). Nous avons en outre demandé aux personnes interrogées les motifs qui les ont incitées à répondre 'risque très réduit' ou 'risque réduit'. Comme les résultats du Tableau 11 l'attestent, la majorité des personnes interrogées est convaincue du fait que la probabilité est grande de recevoir un procès-verbal après un contrôle positif pour conduite sous l'influence de l'alcool.

Tableau 11. Risque subjectif de procès-verbal en cas de conduite sous influence d'alcool

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de constatation de conduite sous influence d'alcool?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	10,71%	18,22%	13,43%	23,01%	2,42%
Petite chance	11,27%	10,90%	8,24%	13,55%	1,34%
Chance moyenne	15,69%	12,46%	9,69%	15,24%	1,40%
Grande chance	32,98%	25,41%	21,14%	29,67%	2,15%
Très grande chance	27,89%	31,63%	26,41%	36,85%	2,63%
Ne sait pas	1,46%	1,39%	0,41%	2,36%	0,49%

Environ 60 % des personnes interrogées pensent que le risque d'être verbalisé est grand dont 32 % estime même ce risque très grand. Le plus surprenant est qu'environ une personne interrogée sur trois pense qu'il y a très peu ou peu de risques d'être verbalisé lorsque le test d'haleine montre que le conducteur a trop bu. Il semblerait donc que ces personnes supposent que la police laisse régulièrement passer des alcootests positifs. Il est donc intéressant de pouvoir examiner les résultats de la question ouverte (cf. plus loin).

La troisième question concernait le risque d'être effectivement sanctionné (indépendamment de la nature de la sanction) après l'établissement d'un procès-verbal pour conduite sous l'influence de l'alcool. Comme les résultats du Tableau 12 le montrent, ce risque était jugé du même ordre de grandeur que celui d'être verbalisé. 60 % des personnes interrogées estimaient le risque grand et 37 % d'entre-elles très grand. Par ailleurs, le pourcentage de réponses petite chance ou moins s'élevait à 27 % environ, soit un peu plus qu'en 2006. Et ce principalement en raison d'une hausse notable des réponses 'très petite chance'.

Tableau 12. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous influence d'alcool

Quelle est la probabilité d'avoir une amende et/ou une autre sanction en cas de procès-verbal pour conduite sous influence d'alcool ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	10,78%	17,47%	12,58%	22,37%	2,47%
Petite chance	9,38%	9,76%	7,18%	12,34%	1,30%
Chance moyenne	15,99%	11,64%	9,04%	14,24%	1,31%
Grande chance	32,89%	23,39%	18,94%	27,85%	2,25%
Très grande chance	28,98%	36,54%	31,06%	42,03%	2,77%
Ne sait pas	1,97%	1,19%	0,24%	2,14%	0,48%

Les résultats concernant le risque subjectif d'être verbalisé et le risque subjectif d'être sanctionné confirment une nouvelle fois le faible risque subjectif d'être sanctionné à la suite d'une conduite sous l'influence de l'alcool. Ce faible risque était déjà constaté lors des mesures d'attitudes

de 2003 et 2006. Pour près de 1 personne interrogée sur 3 (457 des 1.533 personnes interrogées), il semble que soit le risque d'être verbalisé après une infraction avérée, soit le risque de sanction réelle après un procès-verbal, est jugé réduit. Lors de la mesure d'attitudes de 2009, nous avons toutefois posé une question ouverte à ces 457 conducteurs uniquement afin de déterminer les motifs de leur choix de réponse petite chance. Les résultats de cette question ouverte ont été classés dans 10 catégories. Le Tableau 13 donne un aperçu des différentes catégories. 10 % des personnes interrogées sont vraiment convaincues que le risque de sanction est faible. 80 % des personnes interrogées interprètent mal la question. Puisqu'ils n'ont jamais été eux-mêmes sanctionnés, ces conducteurs estiment que le risque est faible. Parce qu'ils ne boivent pas d'alcool ou parce qu'ils n'ont jamais été contrôlés pour conduite sous influence. Il apparaît donc clairement que cette question n'est pas bien comprise. Il est donc recommandé de reformuler une nouvelle fois la question pour les mesures d'attitudes à venir.

Tableau 13. Motifs de risque réduit de sanction pour conduite sous l'influence de l'alcool

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si l'alcool est prouvé que vous avez trop bu et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour conduite sous influence d'alcool sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?	Mesure d'attitudes 2009 (457 personnes interrogées)
1. Le risque d'être sanctionné est vraiment faible !	10,19%
2. Je ne bois pas/jamais ; je ne roule jamais quand j'ai bu.	57,78%
3. Il n'y a pas ou pas assez de contrôles.	19,89%
4. Il n'y a pas de contrôles et je ne bois pas.	1,54%
5. La sanction elle-même est trop légère.	0,41%
6. J'avais mal compris la question.	0,31%
7. Désolé, j'aurais dû répondre 'grande chance'.	1,11%
8. Désolé, j'aurais dû répondre 'très grande chance'.	0,00%
9. Je ne sais pas.	4,54%
10. Réponse peu claire.	4,25%

Les motifs 2 jusqu'à 6 (Tableau 13) indiquent que le conducteur a mal compris la question d'une manière ou d'une autre. Nous avons donc considéré ce groupe comme une catégorie séparée au lieu de les compter ensemble avec les réponses petite chance. De plus, nous avons adapté les réponses des personnes interrogées ayant explicitement indiqué qu'ils auraient dû répondre grande chance (catégorie 7 et 8). Ce réencodage a donné le résultat suivant : au total 24,6% (ou 391 sur 1533 personnes interrogées) avait mal compris la question relative au risque d'être verbalisé après constatation et 23,3% (ou 366 sur 1533 personnes interrogées) avait mal compris celle portant sur le risque de sanction effective après l'établissement d'un procès-verbal. Nous avons alors sorti de l'échantillon le groupe qui avait d'une manière ou d'une autre mal compris la question afin de se faire une idée plus juste de la 'vraie' estimation du risque d'être sanctionné. Le résultat sur la base des personnes interrogées ayant interprété correctement la question est restituée dans le Tableau 14. 78,1 % des personnes interrogées affirment que la probabilité de recevoir un PV après une infraction avérée est grande à très grande. 80,4 % des personnes interrogées estiment que le risque effectif de sanction après avoir reçu un procès-verbal pour conduite sous influence est (très) élevé.

Tableau 14. Estimation du risque subjectif de sanctions pour conduite sous influence d'alcool (bonne interprétation de la question)

Quelle est la probabilité d'être verbalisé pour conduite sous l'influence de l'alcool ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1.142 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	5,01%	3,12%	6,90%	0,96%
chance moyenne	16,91%	12,89%	20,93%	2,03%
(très) grande chance	78,08%	73,55%	82,60%	2,28%

Quelle est la probabilité de recevoir une amende et/ou une autre sanction après avoir été verbalisé pour conduite sous l'influence de l'alcool ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1.167 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	4,55%	2,73%	6,37%	0,92%
chance moyenne	15,09%	11,32%	18,86%	1,90%
(très) grande chance	80,36%	75,94%	84,78%	2,23%

3.3.2. Conduite sous l'influence de drogues

Ces 3 mêmes questions ont été posées pour le thème de la conduite sous l'influence de drogues. Les résultats du Tableau 15 indiquent que le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites se situe à peu près au même faible niveau qu'en 2006. 70 % des conducteurs estiment que le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues est réduit (très petite chance ou petite chance) tandis que 8 % seulement pensent que le risque subjectif de se faire prendre est élevé (très grande chance ou grande chance). Ces chiffres se situent à peu près au même (faible) niveau que ceux obtenus pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Ce résultat est étonnant puisque le risque objectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues est sensiblement inférieur à celui de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool.

Tableau 15. Risque subjectif de contrôle pour conduite sous influence de drogues

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	44,75%	42,96%	38,61%	47,30%	2,19%
Petite chance	29,86%	27,51%	23,75%	31,27%	1,90%
Chance moyenne	15,99%	19,05%	16,06%	22,04%	1,51%
Grande chance	6,65%	6,87%	4,60%	9,15%	1,15%
Très grande chance	1,24%	1,24%	0,50%	1,98%	0,37%
Ne sait pas	1,51%	2,10%	1,12%	3,08%	0,49%

Étant donné que les Etats Généraux de 2002 s'étaient fixé le même objectif pour le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues que pour l'alcool (minimum 90 % de réponses très grande chance pour 2005), nous devons conclure comme pour l'alcool que le

risque subjectif de se faire prendre se situe loin en deçà des objectifs visés, tout comme en 2003 et en 2006.

Le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle positif pour conduite sous l'influence de drogues est reproduit dans le Tableau 16.

Tableau 16. Risque subjectif de procès-verbal en cas de conduite sous influence de drogues

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de constatation de conduite sous influence de drogues?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	16,08%	21,95%	16,07%	27,84%	2,97%
Petite chance	11,59%	8,01%	5,82%	10,20%	1,11%
Chance moyenne	14,00%	11,10%	8,14%	14,06%	1,50%
Grande chance	31,71%	26,02%	21,34%	30,70%	2,36%
Très grande chance	24,07%	29,39%	24,17%	34,62%	2,64%
Ne sait pas	2,56%	2,66%	1,37%	3,95%	0,65%

Ce risque se situe au même niveau qu'en 2006. 30 % des conducteurs estiment réduit le risque de verbalisation effective après un contrôle positif. Plus de la moitié des personnes interrogées estiment que le risque est élevé à très élevé. Ces chiffres sont similaires aux chiffres précédents concernant le risque de procès-verbal en cas de conduite avérée sous l'influence de l'alcool. Pour ce thème également, nous avons sondé les raisons ayant motivé les réponses petite chance (cf. Tableau 18).

Le risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues est tout à fait comparable au risque subjectif de sanction pour conduite sous l'influence de l'alcool. Les résultats sont donnés dans le Tableau 17.

Tableau 17. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous influence de drogues

Quelle est la probabilité d'avoir une amende et/ou une autre sanction en cas de procès-verbal pour conduite sous l'influence de drogues ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	14,68%	21,44%	15,58%	27,30%	2,96%
Petite chance	10,80%	7,10%	5,04%	9,16%	1,04%
Chance moyenne	15,22%	10,19%	7,47%	12,92%	1,38%
Grande chance	30,72%	25,32%	20,52%	30,12%	2,42%
Très grande chance	25,77%	32,40%	26,81%	38,00%	2,82%
Ne sait pas	2,80%	2,69%	1,40%	3,98%	0,65%

Au total 58 % des personnes interrogées estiment que le risque de sanction est élevé lorsque la conduite sous l'influence de drogues est avérée. Une personne sur trois est même convaincue que le

risque est très élevé. Par contre, près de 30 % des personnes interrogées jugent ce risque réduit ou très réduit.

Nous avons demandé aux personnes interrogées ayant estimé que le risque de sanction (risque d'un procès-verbal et/ou risque d'amende/sanction) était réduit d'expliquer les raisons de leur choix dans la mesure d'attitudes de 2009. 463 personnes interrogées (sur un total de 1.533) ont jugé que le risque de procès-verbal et/ou de sanction était réduit. Les résultats motivant ces réponses sont donnés dans le Tableau 18. Nous constatons une nouvelle fois que près de 80 % de ces personnes ont mal compris la question. Puisque la personne interrogée elle-même ne prend pas de drogues, le risque est évidemment très faible qu'elle soit sanctionné pour cette raison. Toutefois, 8 % des conducteurs sont convaincus que le risque est vraiment faible d'être sanctionné en cas d'infraction avérée.

Tableau 18. Motifs de risque réduit de sanction pour conduite sous influence de drogues

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si vous conduisez sous influence de drogues et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour la conduite sous influence de drogues sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?	Mesure d'attitudes 2009 (463 personnes interrogées)
1. Le risque d'être sanctionné est vraiment faible !	7,97%
2. Je ne prends pas de drogues.	62,13%
3. Il n'y a pas/pas assez de contrôles.	18,16%
4. Il n'y a pas de contrôles et je ne prends pas de drogues.	2,12%
5. La sanction elle-même est trop légère.	0,00%
6. J'ai mal interprété la question.	0,20%
7. Désolé, j'aurais dû répondre 'risque élevé'.	1,21%
8. Je ne sais pas.	5,34%
9. Réponse peu claire.	2,88%

Pour tenir compte de la bonne interprétation de la question, nous laissons de côté les personnes interrogées ayant d'une manière ou d'une autre mal compris la question. Nous constatons ensuite (Tableau 19) que 80,6 % des personnes interrogées estiment que le risque de procès-verbal après infraction avérée est (très) élevé (1.064 personnes interrogées). 82,3 % des personnes interrogées (sur un total de 1.077) estiment que le risque d'être effectivement sanctionné après avoir été verbalisé est élevé à très élevé.

Tableau 19. Estimation du risque subjectif de sanction pour conduite sous influence de drogues (bonne interprétation de la question).

Quelle est la probabilité d'être verbalisé lorsque la conduite sous l'influence de drogues est avérée ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1064 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	3,44%	1,98%	4,91%	0,74%
chance moyenne	15,98%	11,47%	20,49%	2,27%
(très) grande chance	80,58%	75,74%	85,41%	2,44%

Quelle est la probabilité de recevoir une amende et/ou une autre sanction après avoir été verbalisé pour conduite sous l'influence de drogues ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1077 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	3,31%	1,91%	4,71%	0,71%
chance moyenne	14,43%	10,34%	18,53%	2,07%
(très) grande chance	82,26%	77,82%	86,70%	2,24%

3.3.3. Le port de la ceinture de sécurité

Avec 60 % de réponses « risque réduit » (petite chance ou très petite chance) et 15 % de réponses risque élevé (grande chance ou très grande chance), le risque subjectif de se faire prendre pour non-port de la ceinture de sécurité par le conducteur et son ou ses passagers est légèrement plus élevé qu'en cas de conduite sous influence (alcool ou drogues). Les résultats sont présentés succinctement dans le Tableau 20. Une comparaison du risque subjectif de se faire prendre pour tous les thèmes est donnée à la Figure 9 (paragraphe 3.3.5).

Tableau 20. Risque subjectif de contrôle du port de la ceinture

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	22,38%	29,50%	25,32%	33,68%	2,11%
Petite chance	29,82%	29,55%	26,17%	32,94%	1,71%
Chance moyenne	30,15%	25,44%	22,13%	28,75%	1,67%
Grande chance	13,73%	11,10%	8,15%	14,06%	1,49%
Très grande chance	3,21%	3,96%	2,72%	5,19%	0,62%
Ne sait pas	0,72%	0,41%	-0,02%	0,84%	0,22%

Le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle positif pour non-port de la ceinture de sécurité est restitué dans le Tableau 21. Comme prévu, le risque d'être verbalisé pour non-port de la ceinture est nettement plus réduit que pour la conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues. Si le taux de réponses 'grande chance' atteignait encore 57 % pour l'alcool, il est sensiblement inférieur pour le port de la ceinture : 46 % environ. Les résultats de 2009 sont un peu meilleurs qu'en 2006 (de 40 % à 46 %). Les réponses 'petite chance' sont comparables à celles observées dans le cadre des thèmes de l'alcool et des drogues. Pareillement un tiers des personnes interrogées ont jugé que le risque d'être verbalisé est également réduit dans ce cas. Ces résultats confirment également l'hypothèse formulée lors de la mesure d'attitudes de 2003, selon laquelle certaines personnes interrogées partent du principe selon lequel la police ferme parfois les yeux quand elle constate le non-port de la ceinture. Le contrevenant s'en tire alors avec un avertissement.

Tableau 21. Risque subjectif de procès-verbal pour conduite sans ceinture

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de constatation de non-port de la ceinture ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	12,53%	16,40%	11,99%	20,82%	2,23%
Petite chance	19,30%	15,21%	12,65%	17,77%	1,29%
Chance moyenne	26,10%	20,90%	17,62%	24,18%	1,65%
Grande chance	27,64%	27,23%	23,14%	31,32%	2,06%
Très grande chance	13,02%	18,87%	15,06%	22,68%	1,92%
Ne sait pas	1,41%	1,35%	0,55%	2,16%	0,41%

Le risque subjectif d'être sanctionné après un procès-verbal pour non-port de la ceinture de sécurité est consigné dans le Tableau 22. En 2009, la moitié des personnes interrogées est convaincue que le risque de sanction effective après un procès-verbal est élevé. Près de 30 % des personnes interrogées jugent ce risque réduit ou très réduit. C'est un peu moins qu'en 2006, surtout au niveau du pourcentage de réponses 'risque réduit'. Par ailleurs, ce pourcentage est du même ordre de grandeur que ceux constatés pour les thèmes de l'alcool et des drogues.

Tableau 22. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sans ceinture

Quelle est la probabilité de recevoir une amende et/ou une autre sanction en cas de procès-verbal pour non-port de la ceinture ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	18,19%	16,18%	11,50%	20,86%	2,36%
Petite chance	19,20%	12,41%	9,97%	14,85%	1,23%
Chance moyenne	20,64%	19,30%	16,23%	22,37%	1,55%
Grande chance	24,57%	27,21%	23,02%	31,39%	2,11%
Très grande chance	16,03%	23,32%	19,06%	27,58%	2,15%
Ne sait pas	1,37%	1,54%	0,72%	2,37%	0,42%

Afin de savoir pourquoi ce risque subjectif d'être sanctionné pour non-port de la ceinture de sécurité est encore faible, nous avons demandé à ce groupe de personnes interrogées les motifs de leur choix. Une vue d'ensemble des réponses est donnée dans le Tableau 23. Les réponses des 539 personnes interrogées qui estimaient réduit le risque d'être sanctionné ont été classées dans 8 catégories. Après analyse, il ressort que 6 % des conducteurs estiment toujours que le risque de sanction est vraiment réduit. 85 % a mal compris la question (motifs 2 jusqu'à 6). Puisque ces conducteurs portent toujours la ceinture, la probabilité d'être sanctionnés pour le non-port de la ceinture de sécurité est pour eux inexistante. Ceci n'est toutefois pas l'interprétation correcte de la question. Le Tableau 24 restitue l'avis des personnes interrogées ayant bien compris la question (respectivement 1.113 (75%) et 1.136 personnes interrogées (77,4%)). Après cette correction, il ressort que 63 % des conducteurs belges jugent élevé le risque de procès-verbal pour non-port de la

ceinture. 67,2 % estiment que le risque effectif d'être sanctionné est élevé à très élevé après avoir été verbalisé.

Tableau 23. Motifs de risque réduit de sanction pour conduite sans ceinture

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si on n'a pas porté la ceinture et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour le non-port de la ceinture sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?	Mesure d'attitudes 2009 (539 personnes interrogées)
1. Le risque d'être sanctionné est vraiment faible !	6,11%
2. Je porte (presque) toujours la ceinture.	61,24%
3. Il n'y a pas/pas assez de contrôles.	22,76%
4. Je porte toujours la ceinture et il n'y a pas de contrôles.	0,39%
5. Je ne sais pas.	4,46%
6. J'ai mal interprété la question.	0,20%
7. Désolé, j'aurais dû répondre 'risque élevé'.	0,10%
8. Réponse peu claire.	4,73%

Tableau 24. Estimation du risque subjectif de sanction pour conduite sans ceinture (bonne interprétation de la question).

Quelle est la probabilité de recevoir un PV en cas de non-port de la ceinture ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1.113 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	8,52%	6,41%	10,63%	1,06%
chance moyenne	28,53%	23,89%	33,17%	2,34%
(très) grande chance	62,95%	58,24%	67,67%	2,38%

Quelle est la probabilité de recevoir une amende et/ou une autre sanction après avoir été verbalisé pour non port de la ceinture ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1.136 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	7,22%	5,41%	9,02%	0,91%
chance moyenne	25,60%	21,41%	29,79%	2,11%
(très) grande chance	67,18%	62,84%	71,52%	2,19%

3.3.4. Respect des limitations de vitesse

Enfin, nous avons posé la même série de questions aux conducteurs sur le thème de la vitesse. Les résultats sont présentés succinctement dans ce paragraphe. Nous pouvons lire dans le Tableau 25 que 30 % des personnes interrogées estime que le risque subjectif d'être pris est élevé à très élevé. En comparaison avec 2006, ce pourcentage a significativement baissé. D'un point de vue relatif, le risque subjectif de se faire prendre pour non-respect des limitations de vitesse est le plus élevé des quatre thèmes. C'était également le cas en 2003. Ce point n'est pas étonnant compte tenu des efforts consentis en vue d'étendre et d'automatiser encore les contrôles de vitesse. Par ailleurs, cette baisse signifie peut-être bien que les conducteurs sont flashés moins souvent parce qu'ils savent bien qu'ils doivent faire attention (et où). Etant donné l'omniprésence des radars automatiques, des annonces de contrôles de vitesse à la radio et des contrôles radars sur le terrain, un pourcentage de

réponses 'risque réduit' dépassant les 30 % reste trop élevé. Compte tenu du fait que 56 % des personnes interrogées trouvent que la vitesse ne fait pas l'objet d'assez de contrôles (cf. chapitre 3.2.2.4), il semble qu'il existe encore de la marge pour davantage de contrôles de la vitesse afin d'augmenter ce risque subjectif de se faire prendre. On sait que l'effet radars automatiques de contrôle de la vitesse est limité sur le plan temporel et spatial (SWOV, 2009). Il semble que l'effet des radars automatiques de contrôle de la vitesse a atteint un point de saturation au niveau du risque subjectif de se faire prendre.

Tableau 25. Risque subjectif de contrôle du respect des limitations de vitesse

Quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques) ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	7,24%	13,74%	10,80%	16,67%	1,48%
Petite chance	12,22%	19,25%	16,80%	21,70%	1,24%
Chance moyenne	34,24%	36,31%	33,02%	39,59%	1,66%
Grande chance	33,05%	22,28%	18,92%	25,64%	1,70%
Très grande chance	12,74%	7,77%	5,92%	9,62%	0,93%
Ne sait pas	0,52%	0,64%	0,01%	1,28%	0,32%

Le risque subjectif d'être verbalisé après un contrôle de vitesse positif est donné dans le Tableau 26. Comparé aux trois autres thèmes, ce risque subjectif d'être verbalisé est un peu supérieur au risque d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues et nettement supérieur à celui lié au non-port de la ceinture de sécurité. Avec 18 % seulement de réponses 'très petite chance' ou 'petite chance', ce chiffre est le plus bas des 4 thèmes. L'automatisation avancée de la constatation des excès de vitesse pourrait être l'une des explications possibles. Hélas, nous constatons un léger glissement par rapport à 2006 : un peu plus de réponses 'risque réduit', un peu moins de réponses 'risque élevé'.

Tableau 26. Risque subjectif de procès-verbal pour infraction de vitesse

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de constatation de non-respect des limitations de vitesse ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	4,77%	8,63%	5,45%	11,82%	1,61%
Petite chance	5,95%	9,33%	7,15%	11,51%	1,10%
Chance moyenne	18,31%	19,15%	15,83%	22,47%	1,68%
Grande chance	37,99%	31,73%	27,58%	35,87%	2,09%
Très grande chance	32,09%	29,98%	24,92%	35,04%	2,55%
Ne sait pas	0,89%	1,17%	0,40%	1,93%	0,39%

Le risque subjectif d'être sanctionné en cas de procès-verbal pour dépassement des limitations de vitesse est représenté dans le Tableau 27. Il a peu changé par rapport à 2006. Le risque de sanction après un procès-verbal est jugé élevé par 67 % des personnes interrogées. Il s'agit toujours

du score le plus élevé de tous les thèmes abordés. En ce qui concerne les réponses 'risque réduit', le pourcentage est également très inférieur à ceux des autres thèmes.

Tableau 27. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour une infraction de vitesse

Quelle est la probabilité de recevoir une amende et/ou une autre sanction en cas de procès-verbal pour non-respect des limitations de vitesse ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Très petite chance	6.60%	9,48%	5,88%	13,07%	1,81%
Petite chance	7.75%	7,50%	5,28%	9,72%	1,12%
Chance moyenne	16.18%	15,46%	12,27%	18,66%	1,61%
Grande chance	32.46%	31,15%	26,99%	35,32%	2,10%
Très grande chance	35.82%	35,33%	30,23%	40,43%	2,58%
Ne sait pas	1.20%	1,06%	0,36%	1,77%	0,36%

Malgré le faible pourcentage de réponses 'risque réduit' (17 % comparé à 30 % environ pour les autres thèmes), il est cependant intéressant de savoir pourquoi certains conducteurs jugent ce risque d'être sanctionné si faible (Tableau 28). Près de 10 % des sondés estiment vraiment que le risque d'amende et/ou d'une autre sanction est très faible après avoir été verbalisé. Près de 80 % des réponses 'risque réduit' sont le résultat d'une mauvaise interprétation de la question (motifs 2 jusqu'à 6). Ce n'est pas parce que vous-même, vous ne roulez pas vite que vous ne recevez pas de PV ni de sanction en cas de dépassement avéré des limitations de vitesse. Nous recommandons une nouvelle fois de modifier fondamentalement la formulation de cette question lors des mesures d'attitudes futures.

Tableau 28. Motifs de risque réduit de sanction pour une infraction de vitesse?

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si les limitations de vitesse ont été enfreintes et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour infraction de la limitation de vitesse sont faibles. Pourquoi dites vous cela ?	Mesure d'attitudes 2009 (321 personnes interrogées)
1. Le risque d'être sanctionné est vraiment faible.	9,52%
2. Je ne roule jamais trop vite.	60,42%
3. Il n'y a pas/pas assez de contrôles.	15,33%
4. Il n'y a pas de contrôles et je ne roule pas trop vite.	1,28%
5. La sanction elle-même est trop légère.	0,41%
6. Je ne sais pas.	6,80%
7. J'ai mal interprété la question.	1,90%
8. Désolé, j'aurais dû répondre 'risque élevé'.	1,61%
9. Réponse peu claire.	2,73%

Si nous éliminons de l'analyse les personnes interrogées qui ont mal interprété la question (14,2 % de toutes les personnes interrogées), nous voyons que 79,3 % des personnes interrogées ont répondu '(très) grande chance'. Le Tableau 29 donne un aperçu des chiffres corrigés et donc une réponse plus réaliste qu'auparavant.

Tableau 29. Estimation du risque subjectif de sanctions pour infractions de vitesse (bonne interprétation de la question).

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal, une amende et/ou une autre sanction en cas de dépassement des limitations de vitesse ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1.258 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	2,73%	1,55%	3,90%	0,59%
chance moyenne	22,93%	18,58%	27,29%	2,20%
(très) grande chance	74,34%	69,88%	78,80%	2,25%

Quelle est la probabilité de recevoir un procès-verbal, une amende et/ou une autre sanction en cas de dépassement des limitations de vitesse ?	Mesure d'attitudes de 2009 (1.273 personnes interrogées ayant interprété correctement la question)	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
(très) petite chance	2,28%	1,26%	3,31%	0,52%
chance moyenne	18,37%	14,33%	22,41%	2,04%
(très) grande chance	79,34%	75,18%	83,50%	2,10%

3.3.5. Comparaison du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné

Bien qu'il soit difficile de comparer directement entre elles des réponses à choix multiple, nous avons récapitulé les risques subjectifs pour chacun des quatre thèmes dans la Figure 9 sur la base du pourcentage de réponses 'risque élevé' pour tous les thèmes. Les intervalles de confiance indiqués sur cette figure donnent un bon aperçu des rapports mutuels existant entre les différents risques subjectifs de se faire prendre et d'être sanctionné. Nous avons également pris les chiffres initiaux (y compris les personnes interrogées ayant mal compris la question) afin de pouvoir comparer avec les résultats de 2006. Nous pouvons résumer l'idée générale et l'évolution depuis 2006 comme suit :

- Le risque subjectif de se faire prendre est pour tous les thèmes réduit comme en 2006. Les personnes interrogées estiment que le risque de se faire prendre pour excès de vitesse est le plus élevé. Ce risque est néanmoins jugé moins élevé qu'en 2006. Les conducteurs considèrent que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool ou le non-port de la ceinture est très réduit.
- Tant en 2006 qu'en 2009, le risque subjectif de procès-verbal après un contrôle positif et le risque subjectif de sanction après avoir reçu un procès-verbal se situent, pour chacun des thèmes, quasi exactement au même niveau. Il semble que les conducteurs ne distinguent pas suffisamment la différence entre ces deux questions. Il ressort de la question ouverte supplémentaire posée en 2009 qu'environ 1 personne interrogée sur 4 comprend mal les questions malgré leur formulation explicite et claire (cf. questionnaire en annexe). C'est la raison pour laquelle les résultats présentés dans la Figure 10 ont été corrigés (cf. Tableaux 14, 19, 24 et 29). Les personnes interrogées qui jugeaient le risque d'être sanctionné réduit et qui ont avoué avoir mal interprété la question ont été éliminés de la base de données.

Figure 9. Risque subjectif de se faire prendre, risque subjectif d'un procès-verbal après une infraction et risque subjectif de sanction après un procès-verbal.

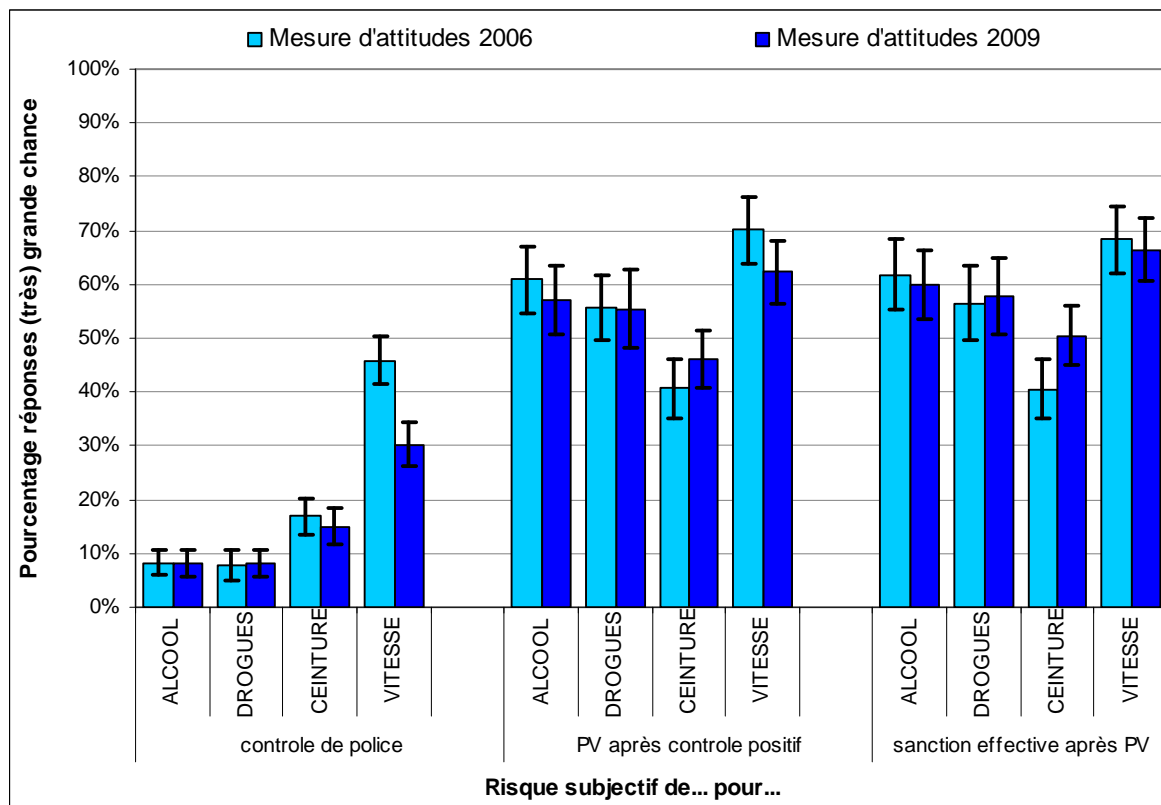
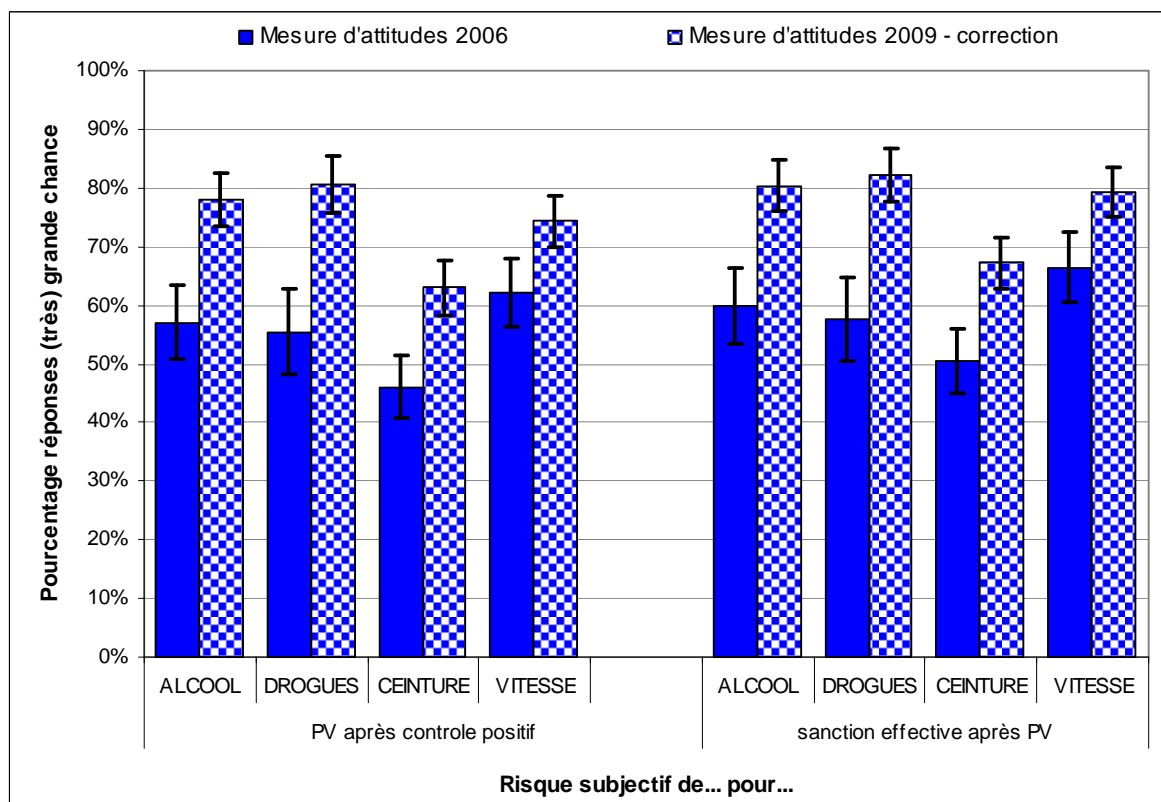


Figure 10. Comparaison des données originales avec des données corrigées pour le risque subjectif d'un procès-verbal après une infraction et le risque subjectif de sanction après un procès-verbal



L'analyse des données corrigées fournit une estimation plus réaliste du risque subjectif d'être sanctionné (Figure 10). Il est étonnant que le risque de sanction pour conduite sous l'influence de drogues soit désormais le plus élevé en lieu et place du risque d'être sanctionné pour excès de vitesse. Ce résultat est plus rassurant. 80 % environ des personnes interrogées estiment que le risque de procès-verbal est élevé en cas de conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Il est réjouissant de constater que 3 % à 5 % des conducteurs seulement jugent que ce risque est réduit. Comme pour le risque de procès-verbal, environ 80 % des personnes interrogées pensent que la probabilité d'être effectivement sanctionné est grand à très grand. Comme escompté, le risque subjectif de procès-verbal en cas de non-port de la ceinture est nettement plus faible, même après correction des résultats. Près de 1 personne interrogée sur 10 signalait que le risque d'être verbalisé était réduit. On suppose donc qu'en cas de non-port de la ceinture, les personnes interrogées s'en tirent parfois avec un avertissement⁷. Le pourcentage de personnes interrogées qui jugent élevé à très élevé le risque que le procès-verbal conduise à une sanction réelle (amende p.ex.) augmente de 51 % à 67 % après la correction. Nous pouvons néanmoins constater que cet aspect du risque subjectif lié au non-port de la ceinture reste inexplicable bas par rapport au risque objectif. En cas de non-respect avéré des limitations de vitesse, 74 % des conducteurs (au lieu de 62 %) sont convaincus que le risque de procès-verbal est élevé. En outre, 79 % pensent qu'ils vont effectivement recevoir une sanction après un contrôle de vitesse positif. Si nous examinons les réponses 'risque réduit', nous voyons que le pourcentage pour les deux questions est désormais inférieur à 3 %. Une fois de plus, ce sont de bonnes nouvelles.

Toujours est-il que nous devons rester critiques et prendre conscience que nos résultats indiquent qu'une partie des conducteurs (ayant répondu 'risque réduit' et 'risque moyen') ne sont pas convaincus que toutes les infractions avérées seront effectivement sanctionnées. Une politique de contrôles et de sanctions efficace n'est possible que si les infractions constatées sont systématiquement sanctionnées. L'impression subjective du risque de sanction est donc un résultat essentiel. De plus, garantir l'uniformité de la politique criminelle en matière de circulation est une priorité majeure. Comme la réglementation et les directives changent régulièrement, il est essentiel d'avoir une bonne communication interne entre les services de police et les parquets. Ce point a été observé par la Commission fédérale lors des États Généraux de 2007.

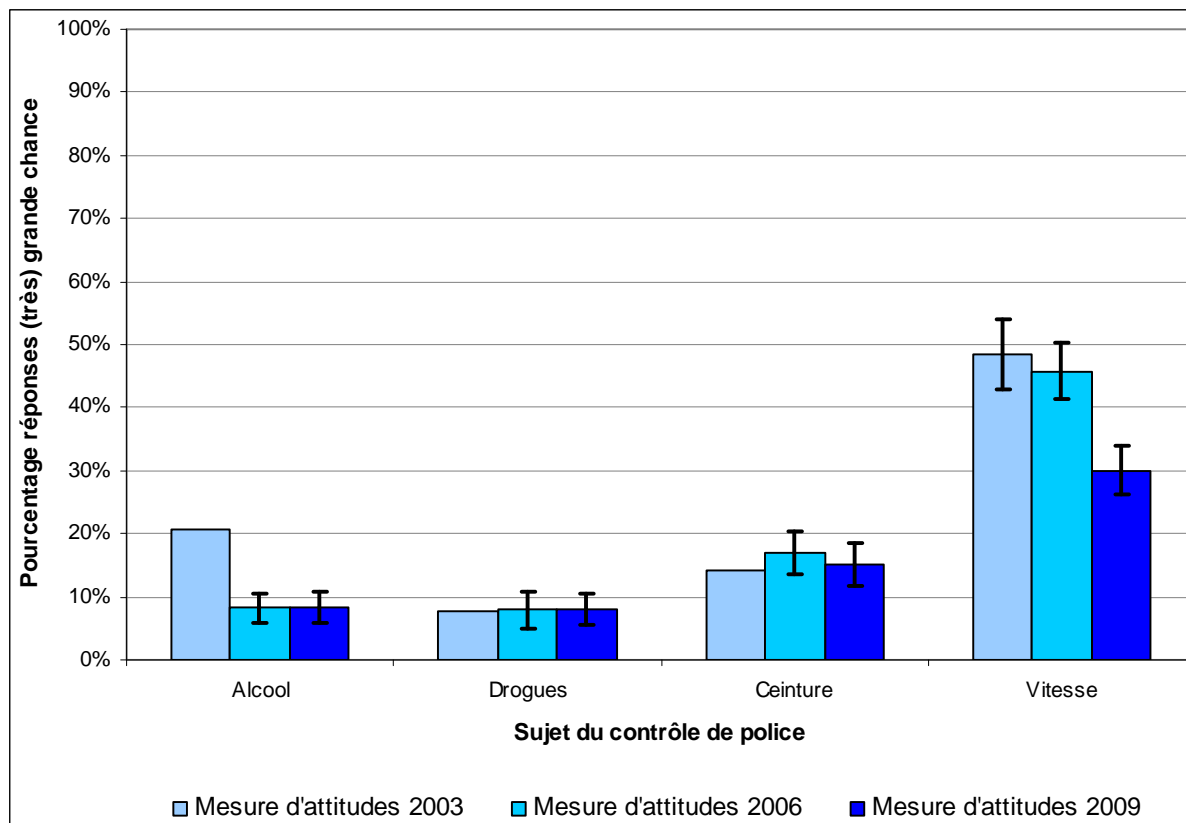
3.3.6. Evolution du risque subjectif de se faire prendre

Etant donné que le risque subjectif de se faire prendre a été sondé de la même manière en 2003 et 2006, nous pouvons mettre ces résultats côte à côte et nous faire ainsi une idée de l'évolution du risque subjectif de se faire prendre au cours des six années écoulées⁸. Dans la Figure 11 ci-après,

⁸ C'est effectivement le cas lors de certaines campagnes de sensibilisation, par exemple lorsqu'une équipe est présente sur le lieu du contrôle de police avec une voiture-tonneau.

le pourcentage de réponses 'grande chance' et 'très grande chance' est présenté ensemble pour les trois mesures et pour chacun des thèmes.

Figure 11. Evolution du risque subjectif de 2003 à 2009



La Figure 11 établit clairement qu'en 2009, le risque subjectif de se faire prendre pour tous les thèmes se situe au même niveau qu'en 2006, à l'exception du risque subjectif d'être contrôlé pour excès de vitesse, qui a diminué de 15 points par rapport au résultat obtenu il y a trois ans. Une baisse similaire avait été constatée en 2006 pour le risque subjectif d'être contrôlé en cas de conduite sous l'influence de l'alcool.

Une explication possible de la baisse du risque lié aux contrôles du respect des limitations de vitesse est que certains conducteurs ne considèrent pas les radars automatiques comme des contrôles de police. Comme indiqué dans le dossier « vitesse exagérée et inadaptée » des États Généraux de 2007, la police essaie au niveau tant fédéral que local de signaler les contrôles de vitesse par des communications dans les médias afin d'augmenter le risque subjectif de se faire prendre. Il est toutefois également question de l'éventuel effet contreproductif des messages diffusés dans la presse se rapportant au fonctionnement correct ou non des radars utilisés par les services de police. Au cours États Généraux de 2002, il était toutefois déjà question du besoin d'une communication systématique des résultats des contrôles de vitesse en vue d'augmenter le risque

⁸ Comme indiqué dans l'introduction du chapitre 3.3, ceci n'était pas possible pour le risque subjectif d'être sanctionné étant donné la formulation adaptée des questions lors de la mesure de 2006.

subjectif de se faire prendre en cas d'infraction. Au cours des États Généraux de 2007, il était question du besoin de répression des excès de vitesse au sens strict (contrôle et poursuites). L'expérience menée en Flandre et dans les pays limitrophes nous apprend toutefois que l'introduction à grande échelle de radars automatiques peut entraîner un changement de comportement durable, voire même une certaine évolution des mentalités, dans la mesure où celle-ci s'accompagne de grandes campagnes de communication et de sensibilisation. En outre, la combinaison avec des contrôles mobiles avec une présence policière est recommandée pour aussi toucher le contrevenant qui connaît l'emplacement des radars automatiques disposés en certains lieux fixes.

Des efforts sont consentis pour augmenter le risque objectif de se faire de prendre en cas d'excès de vitesse. Mais il est évident que le nombre de contrôles devrait encore augmenter pour atteindre le niveau souhaité sur l'ensemble du territoire. Pour pouvoir mesurer systématiquement les résultats auxquels ont abouti les investissements, des statistiques détaillées relatives aux activités de contrôle sont nécessaires. Des procédures de collecte des données sont actuellement développées par la police.

Ce manque de données réelles concernant le risque objectif de se faire prendre en cas de dépassement des limitations de vitesse ne nous permet pas de comparer l'évolution (en baisse légère) du risque subjectif de se faire prendre avec l'évolution du risque objectif de se faire prendre. Il se peut que le risque objectif de se faire prendre pour excès de vitesse ait augmenté pendant la période 2006-2009. Ce résultat établit clairement que le risque subjectif n'est pas seulement le reflet d'un risque objectif de se faire prendre mais une perception toute spécifique des usagers de la route. Cette perception dépend de nombreux facteurs comme l'importance octroyée par l'utilisateur de la route à des contrôles suffisants, la perception du risque de la vitesse exagérée et d'autres éléments inconnus. En outre, les risques de se faire prendre (objectif et subjectif) sont exprimés sur deux échelles différentes. Le risque subjectif est le plus souvent représenté par le pourcentage de personnes interrogées qui répondent 'risque réduit' ou 'risque élevé' (l'échelle est aussi subjective). Le risque objectif est exprimé en termes de nombre réel de contrôles exécutés par la police. Analyser davantage les facteurs qui déterminent le risque subjectif de se faire prendre permettrait de mieux comprendre le phénomène et est donc recommandé. Par exemple, il convient d'examiner dans quelle mesure le comportement des conducteurs dépend du risque de se faire prendre.

3.4. Attitudes en matière de conduite sous influence

3.4.1. Connaissance de la législation en vigueur

Une nouvelle question a été posée en 2009 en rapport avec la connaissance de la limite légale en vigueur. Au cours de cette mesure, nous avons demandé quel était le nombre maximum de verres standard qu'on pouvait boire sans passer le seuil autorisé par la loi. Un aperçu des réponses est donné dans le Tableau 30. 15 % seulement des conducteurs belges pensent que l'on peut boire plus de 2 verres. Bien sûr, le nombre de verres que l'on peut boire dépend de nombreux facteurs dont le poids corporel et le sexe. L'estimation moyenne des personnes interrogées n'est pas mauvaise. En 2006, 60 % des conducteurs belges connaissaient le taux d'alcool légal autorisé de 0,5 pour mille. Cette connaissance théorique du bon pourcentage d'alcool autorisé ne dit rien du nombre de verres

qui correspond à ce taux selon les conducteurs. C'est la raison pour laquelle cette question a été intégrée dans la mesure de 2009. S'ils mettent la théorie en pratique, 85 % des conducteurs savent qu'ils peuvent boire 2 verres ou moins.

Tableau 30. Perception du nombre de verres standard que l'on peut boire au maximum

Selon vous, combien de verres d'alcool, normalement servis, peut-on boire avant de conduire tout en restant au-dessous de la limite légale ?	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Aucun verre	2,92%	1,88%	3,97%	0,53%
1 verre	23,16%	19,77%	26,54%	1,71%
2 verres	59,11%	55,85%	62,37%	1,65%
3 verres	8,72%	6,89%	10,56%	0,93%
4 verres ou plus	6,09%	4,17%	8,00%	0,97%

3.4.2. Conduite avouée sous l'influence de l'alcool

En demandant aux personnes interrogées combien de jours elles ont conduit avec un taux d'alcool trop élevé au cours du mois écoulé, nous avons voulu sonder la conduite avouée sous l'influence de l'alcool. Nous avons subdivisé dans le Tableau 31, tout comme en 2006, le nombre de jours avoués dans cinq grandes catégories :

Tableau 31. Conduite avouée sous influence d'alcool pendant le mois écoulé

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de prendre le volant avec un pourcentage d'alcool supérieur à la limite légale autorisée ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Aucun jour	87.77%	86,80%	84,53%	89,08%	1,15%
1 à 5 jours	10.78%	12,44%	10,31%	14,57%	1,07%
6 à 10 jours	1.23%	0,65%	0,18%	1,11%	0,23%
11 jours ou plus	0.23%	0,11%	-0,04%	0,26%	0,08%

En 2009, 87 % des personnes interrogées ont déclaré n'avoir jamais roulé sous l'influence de l'alcool au cours du mois écoulé. Par conséquent, au moins 13 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit sous influence à une ou plusieurs reprises au cours du mois écoulé. La grande majorité d'entre elles a roulé une à cinq fois sous influence. Hélas, ce résultat est exactement le même qu'en 2006. Le comportement avoué des conducteurs n'a donc pas vraiment changé en 3 ans. Le nombre moyen de jours au cours desquels les personnes ont conduit sous l'influence de l'alcool était de 0,29 jour pour l'ensemble du groupe des personnes interrogées (y compris donc les réponses zéro, IC de 0,22 à 0,37 jours). L'écart avec 2006 (0,33 jours en moyenne) est ici aussi négligeable.

Le fait que plus de 10 % des conducteurs avouent avoir roulé sous influence au cours du mois écoulé indique que la conduite sous influence est une mauvaise habitude plutôt répandue. Compte tenu du fait que les répondants ont donné à ces questions des réponses souhaitées sur le plan social (certains n'ont sans doute pas voulu avouer tous leurs épisodes de conduite sous influence), ce

résultat donne bien une idée de la survenance et de la diffusion de la conduite sous influence au sein de la population totale des conducteurs⁹.

Pour évaluer l'objectif des États Généraux de 2002 – à savoir que, à aucun moment de la semaine, plus de 3 % des conducteurs ne dépassent la limite d'alcool légale –, les données renseignées par les conducteurs eux-mêmes ne suffisent pas. Cet objectif ne peut être évalué que par une mesure de comportement adéquate. Les résultats de la mesure de comportement de 2007 montrent que l'objectif n'est pas atteint les nuits des week-ends. Les week-ends pendant la nuit, 10 % des conducteurs conduisaient sous influence. Ce chiffre passe à 3 % les nuits de la semaine, 2,2 % les jours de week-end et environ 1 % les jours de la semaine. Bien que les pourcentages observés à d'autres moments de la semaine semblent répondre aux objectifs pour 2008 des États Généraux de la Sécurité Routière, les résultats obtenus pour les nuits des week-ends en 2007 sont encore très éloignés de ces objectifs.

3.4.3. Risque objectif avoué de se faire prendre : nombre d'alcootests rapportés au cours de l'année écoulée

Comme en 2006, nous avons demandé aux personnes interrogées à quelle fréquence elles avaient été soumises à un test d'haleine au cours de l'année écoulée. Le Tableau 32 rapporte le nombre de tests d'haleine auxquels les personnes interrogées avaient été soumises au cours de l'année écoulée. Ces résultats indiquent que 12 % des personnes interrogées ont été soumises à un ou plusieurs alcootests (IC combiné de 9,7 % à 13,9 %). Ce chiffre a bien augmenté depuis 2006. Ce pourcentage était en 2006 déjà remarquablement élevé par rapport aux résultats des mesures d'attitudes de 2003.

Tableau 32. Nombre avoué de tests d'haleine subis au cours des 12 mois écoulés

Au cours des 12 mois, écoulés, à combien de fois avez-vous été soumis à un alcootest par la police?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	92,49%	88,19%	86,08%	90,30%	1,07%
Une seule fois	6,19%	8,91%	7,21%	10,61%	0,86%
Plusieurs fois	1,32%	2,90%	1,92%	3,88%	0,49%

La mesure d'attitudes de 2003 a mis en évidence le fait que, à ce moment, 76 % des conducteurs automobiles n'avaient jamais été contrôlés de leur vie pour conduite sous l'influence de l'alcool. En d'autres mots, 24 % seulement des personnes interrogées avaient déjà été contrôlées pour conduite sous l'influence de l'alcool. Le fait qu'aujourd'hui, en 2009, près de la moitié de ce chiffre a été contrôlé au cours des douze mois écoulés met en évidence le résultat de la hausse

⁹ Les mesures de comportement nous permettent de bien connaître la survenance (prévalence) de la conduite sous influence. Il ressort de ces mesures que 2 % environ des conducteurs conduisent sous influence. Il s'agit d'une moyenne sur tous les jours de la semaine et à toutes les heures du jour. Puisqu'il s'agit ici de la prévalence ponctuelle, la mesure de comportement ne permet pas de déterminer si ces conducteurs saouls composent un noyau dur ou si d'importantes tranches de la population roulent de temps à autre sous influence. Le fait que 13 % des conducteurs avouent avoir été en infraction au cours du mois écoulé indique clairement qu'il s'agit toujours en Belgique d'un groupe relativement important de contrevenants et non uniquement d'un noyau dur.

considérable du nombre de contrôles de police pour conduite sous l'influence de l'alcool. La recommandation des EGSR de 2002 d'exécuter chaque année 625.000 contrôles d'alcoolémie (1 conducteur sur 10 chaque année), a donc été atteinte selon les chiffres relatés par les conducteurs eux-mêmes. Mais nous n'avons pas la certitude que la notion des « douze mois écoulés » était correctement déterminée par les personnes interrogées. De plus, il n'y a pas de statistiques exhaustives relatives au nombre de contrôles de police exécutés. Pour cette raison, il reste difficile d'évaluer les efforts consentis sur le plan de la surveillance par la police de la conduite sous influence. Toujours est-il que la hausse du pourcentage constitue un pas dans la bonne direction. Avec 12 % de conducteurs ayant subi un contrôle d'alcoolémie, nous sommes toutefois encore très loin des objectifs formulés lors des EGSR de 2007, à savoir contrôler chaque année un conducteur sur trois pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Que 12 % des conducteurs aient été contrôlés au cours de l'année écoulée pour la conduite sous l'influence de l'alcool revient à dire qu'en moyenne, les conducteurs sont contrôlés une fois tous les 8,5 ans. C'est évidemment trop peu pour convaincre 90 % des conducteurs que le risque de se faire prendre est élevé.

3.4.4. Conduite sous l'influence de drogues

Outre nos questions sur le risque subjectif de se faire prendre et le risque subjectif de sanction pour conduite sous l'influence de drogues illicites, nous avons sondé la conduite avouée sous l'influence de drogues. A cet effet, nous avons demandé aux personnes interrogées combien de jours elles avaient conduit sous l'influence de drogues au cours du mois écoulé (30 jours). Les réponses (un chiffre de zéro à trente) à cette question sont présentées dans le Tableau 33.

Tableau 33. Conduite avouée sous influence de drogues pendant le mois écoulé

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de conduire sous l'influence de drogues ?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Aucun jour	99,25%	99,24%	98,79%	99,69%	0,23%
1 à 5 jours	0,28%	0,34%	0,06%	0,63%	0,14%
6 à 10 jours	0,27%	0,10%	-0,03%	0,22%	0,06%
11 jours ou plus	0,20%	0,32%	-0,02%	0,66%	0,17%

Comme pour l'alcool, nous avons classé ces résultats dans 4 catégories. Seuls 21 personnes interrogées (0,76 %) ont indiqué avoir roulé sous l'influence de drogues. Plus encore que dans le cas de la conduite sous l'influence de l'alcool, soulignons le fait que ces chiffres avoués sont particulièrement influencés par les réponses socialement souhaitables. La consommation et la conduite sous l'influence de l'alcool sont en effet plus acceptées sur le plan social que la consommation et la conduite sous l'influence de drogues. Malgré cela, 0,76 % des personnes interrogées admettent conduire de temps à autre sous l'influence de drogues. Ceci indique que, au niveau du respect de la politique criminelle et de la sensibilisation à la conduite sous l'influence de

drogues psychoactives, des efforts restent nécessaires. En 2011, nous disposerons des résultats du volet belge du projet de recherche européen DRUID¹⁰ (Driving under the influence of alcohol, drugs and medicins). En collaboration avec la police et l'Université de Gand, l'Observatoire pour la Sécurité Routière a contrôlé pour ce projet un échantillon représentatif de quelque 3.000 conducteurs automobiles pour évaluer la prévalence de 30 substances psychoactives dans leur sang et/ou leur salive. Ceci nous donnera pour la première fois une idée de la prévalence réelle de la conduite sous l'influence de substances psychoactives dans la population totale des conducteurs automobiles belges¹¹. Puisque ces analyses seront exécutées en parallèle dans cinq hôpitaux, nous pourrons en outre effectuer une analyse de la présence de drogues illicites chez les victimes d'accidents de la route et du risque relatif lié à la conduite sous l'influence de drogues.

En ce qui concerne les efforts en matière de surveillance par la police, la simplification de la procédure de constat par l'introduction de tests de salive à partir du 1er octobre 2010 devrait entraîner une hausse (notable) du nombre de contrôles.

3.5. Attitudes à l'égard de la vitesse

3.5.1. Objectifs des Etats Généraux de 2002

Pour sonder l'attitude des conducteurs belges en matière de vitesse, nous avons tout d'abord évalué les objectifs en matière d'attitudes des États Généraux de 2002. Ces objectifs concernaient trois affirmations spécifiques à l'égard de la vitesse. Pour chacune de ces affirmations, des objectifs ont été formulé pour les années 2004, 2006 et 2008 (cf. États Généraux 2002b, p. 15) sur la base des résultats d'une enquête effectuée en 1999. Ces objectifs sont présentés avec les résultats de 1999 dans le Tableau 34.

Tableau 34. Objectifs en matière d'attitudes des États Généraux 2002 concernant la vitesse

Pourcentage de réponses d'accord (d'accord ou tout à fait d'accord)	Enquête de 1999	Objectif de 2004	Objectif de 2006	Objectif de 2008
Rouler vite, c'est un moyen de gagner du temps	26%	max. 20%	max. 15%	max. 8%
Rouler vite, c'est socialement inacceptable	40%	min. 60%	min. 70%	min. 80%
Rouler vite, c'est risquer sa vie et celle des autres	52%	min. 60%	min. 70%	min. 80%

Les Tableaux 35 jusqu'à 38 montrent les résultats de la toute dernière mesure d'attitudes (2009) pour chaque affirmation séparément, à côté des résultats de 2006. Tableau 35 compare les pourcentages de réponses 'd'accord' (le total des réponses 'd'accord' et 'tout à fait d'accord') pour les trois attitudes avec les objectifs énoncés.

¹⁰ cf. www.druid.eu pour tout complément d'information.

¹¹ L'étude Belgian Toxicology and Trauma de 1996 nous a certes donné une idée de la survenance de la conduite sous l'influence de drogues pour les conducteurs impliqués dans des accidents (28 %) mais ne comportait aucun résultat concernant la conduite sous influence des conducteurs qui n'étaient pas impliqués dans des accidents.

Tableau 35. Attitude vis-à-vis du fait de conduire vite pour gagner du temps

Conduire vite, c'est un moyen de gagner du temps.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas du tout d'accord	26,40%	32,30%	28,45%	36,15%	1,94%
Pas d'accord	40,19%	30,61%	27,34%	33,89%	1,65%
Ni d'accord ni pas d'accord	11,77%	13,25%	11,25%	15,24%	1,01%
D'accord	17,74%	18,10%	15,47%	20,73%	1,33%
Tout à fait d'accord	3,89%	5,75%	3,60%	7,90%	1,09%

Tableau 36. Attitude vis-à-vis de l'acceptabilité sociale du fait de conduire vite

Conduire vite, c'est socialement inacceptable.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas du tout d'accord	3,83%	3,25%	2,09%	4,41%	0,59%
Pas d'accord	15,78%	15,14%	13,12%	17,15%	1,02%
Ni d'accord ni pas d'accord	17,25%	19,84%	16,88%	22,81%	1,50%
D'accord	33,26%	32,77%	29,13%	36,41%	1,84%
Tout à fait d'accord	29,88%	29,01%	25,21%	32,80%	1,92%

Tableau 37. Attitude vis-à-vis des risques de conduire vite

Conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres.	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas du tout d'accord	3,83%	2,97%	2,00%	3,95%	0,49%
Pas d'accord	15,78%	8,32%	6,53%	10,12%	0,91%
Ni d'accord ni pas d'accord	17,25%	8,38%	6,62%	10,15%	0,89%
D'accord	33,26%	36,20%	32,94%	39,47%	1,65%
Tout à fait d'accord	29,88%	44,12%	40,27%	47,97%	1,94%

Tableau 38. Attitudes en matière de vitesse comparées aux objectifs des États Généraux

Pourcentage de réponses d'accord (d'accord ou tout à fait d'accord)	Mesure d'attitudes 2003	Objectif de 2004	Mesure d'attitudes 2006	Objectif de 2006	Objectif de 2008	Mesure d'attitudes 2009
Rouler vite, c'est un moyen de gagner du temps	38.2%	max. 20%	21.64%	max. 15%	max. 8%	23,84%
Rouler vite, c'est socialement inacceptable	69.7%	min. 60%	63.14%	min. 70%	min. 80%	61,77%
Rouler vite, c'est risquer sa vie et celle des autres	83.8%	min. 60%	76.62%	min. 70%	min. 80%	80,32%

Du Tableau 38 nous permet de conclure qu'aussi bien en 2009 qu'en 2006 l'objectif a uniquement été atteint pour la troisième affirmation concernant l'aspect du risque de rouler vite (menace pour sa vie et celle d'autres).

En 2003, 38,2 % des conducteurs estimaient que rouler vite¹² était un moyen de gagner du temps. Ce résultat dépassait et de loin l'objectif de 20 % de réponses 'd'accord' pour 2004. En 2006, ce résultat atteignait 22 % seulement, ce qui allait déjà dans le sens de la réalisation de l'objectif, à savoir un maximum de 15 % de réponses 'd'accord'. En 2009, le nombre de réponses 'd'accord' est même remonté à 24 %. On pourrait faire remarquer qu'un saut de 15 % à 8 % en l'espace de 2 ans, c'était sans doute viser un peu haut, mais en ce moment, les réponses évoluent toutefois dans la mauvaise direction. Dans la mesure d'attitudes de 2003 déjà, nous avons souligné que cette attitude devait être considérée moins cruciale en raison de la contradiction logique inhérente. La légère hausse peut donc être également interprétée par cette contradiction logique.

Le pourcentage de réponses 'd'accord' au sujet de l'inacceptabilité sociale de rouler vite, se situait avec 69,7 % bien au-dessus des objectifs de 2004 (60 % de réponses d'accord) et au niveau de l'objectif pour 2006. Il ressort toutefois de la mesure de 2006 que ce pourcentage a une nouvelle fois diminué (jusqu'à 63 %). Cette tendance s'est poursuivie légèrement en 2009 : 62 % des personnes interrogées est d'accord du fait que rouler vite est socialement inacceptable. Malgré cela ce n'est pas suffisant pour atteindre l'objectif (80% min.) pour 2009. Les efforts exigés n'ont vraisemblablement pas eu lieu ou n'ont eu aucun effet. L'idée doit émerger que rouler vite est vraiment inacceptable.

Le seul objectif atteint en 2009 est celui concernant le risque de rouler vite. En 2003, les réponses 'd'accord' (83,8 %) obtenues pour cette question dépassaient déjà l'objectif pour 2008, à savoir obtenir un pourcentage de 80 % de réponses 'd'accord'. En 2006, ce pourcentage a toutefois baissé à 77 %. Les résultats de la mesure d'attitudes de 2009 ont montré que l'objectif de 80 % pour 2008 est atteint de justesse.

3.5.2. Impression avouée du nombre de contrôles de la vitesse

En 2009, nous avons également demandé aux conducteurs belges s'ils avaient l'impression que le nombre de contrôles de vitesse (par une équipe de police ou un radar automatique) avait augmenté ou baissé. Les résultats sont donnés dans le Tableau 39. 80 % des conducteurs belges ont l'impression qu'il y a plus de contrôles de vitesse que l'année passée. Le paragraphe 3.2.2.5 conclut que l'on considère que les sanctions pour excès de vitesse sont les plus lourdes (35 % des personnes interrogées). Ceci pourrait avoir un lien avec le sentiment qu'il y a plus de chances de se faire prendre pour dépasser des limitations de vitesse. Si nous regardons l'évolution du risque de se faire prendre pour excès de vitesse (Figure 11), la baisse est pourtant en opposition avec le fait que 80 % des personnes interrogées indiquent qu'elles ont l'impression que le nombre de contrôles a augmenté. Une fois de plus, cette constatation incite à analyser davantage les facteurs qui déterminent le risque subjectif de se faire prendre.

¹² La formulation des objectifs en termes de « rouler vite », sans spécifications complémentaires, a été choisie en raison de sa comparabilité avec les résultats d'une enquête de 1999 à laquelle les États Généraux de 2002 faisaient explicitement référence. Puisque le sens de « rouler vite » est laissé à l'appréciation totale de la personne interrogée, ces résultats sont difficilement interprétables.

Tableau 39. Évolution des contrôles de vitesse par rapport à l'année dernière

Selon vous, le nombre de contrôles vitesse effectués l'an dernier par la police et par des radars automatiques...	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	Std.err.
...a augmenté.	79,84%	76,93%	82,76%	1,47%
...est demeuré inchangé.	18,63%	15,88%	21,39%	1,39%
...a diminué.	1,52%	0,82%	2,22%	0,35%

Nous avons sondé le respect affiché par les conducteurs eux-mêmes envers les limitations de vitesse en leur soumettant plusieurs affirmations sur la conduite trop rapide. Nous leur avons demandé dans quelle mesure ils étaient d'accord avec ces affirmations. Les résultats de cette enquête seront présentés dans une publication distincte.

3.6. Attitudes concernant le port de la ceinture et les sièges-autos

3.6.1. Port de la ceinture

Nous avons demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles portent généralement la ceinture. Le Tableau 40 montre les résultats et les compare avec ceux de 2003 et 2006.

Tableau 40. Comportement avoué en matière de port de la ceinture en 2003, 2006 et 2009

Conducteur	Mesure d'attitudes 2003	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	5,5	4,10	3,07%	2,04%	4,09%	0,52%
Parfois	8,0	4,35	3,91%	2,63%	5,19%	0,65%
La plupart du temps	23,9	12,13	13,38%	11,06%	15,69%	1,17%
Toujours	62,7	79,42	79,65%	76,79%	82,51%	1,44%

Passagers à l'avant	Mesure d'attitudes 2003	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	5,5	4,71	2,99%	2,02%	3,96%	0,49%
Parfois	6,6	3,90	3,75%	2,51%	5,00%	0,63%
La plupart du temps	20,1	12,06	12,35%	9,99%	14,71%	1,19%
Toujours	67,8	79,34	80,91%	77,96%	83,86%	1,49%

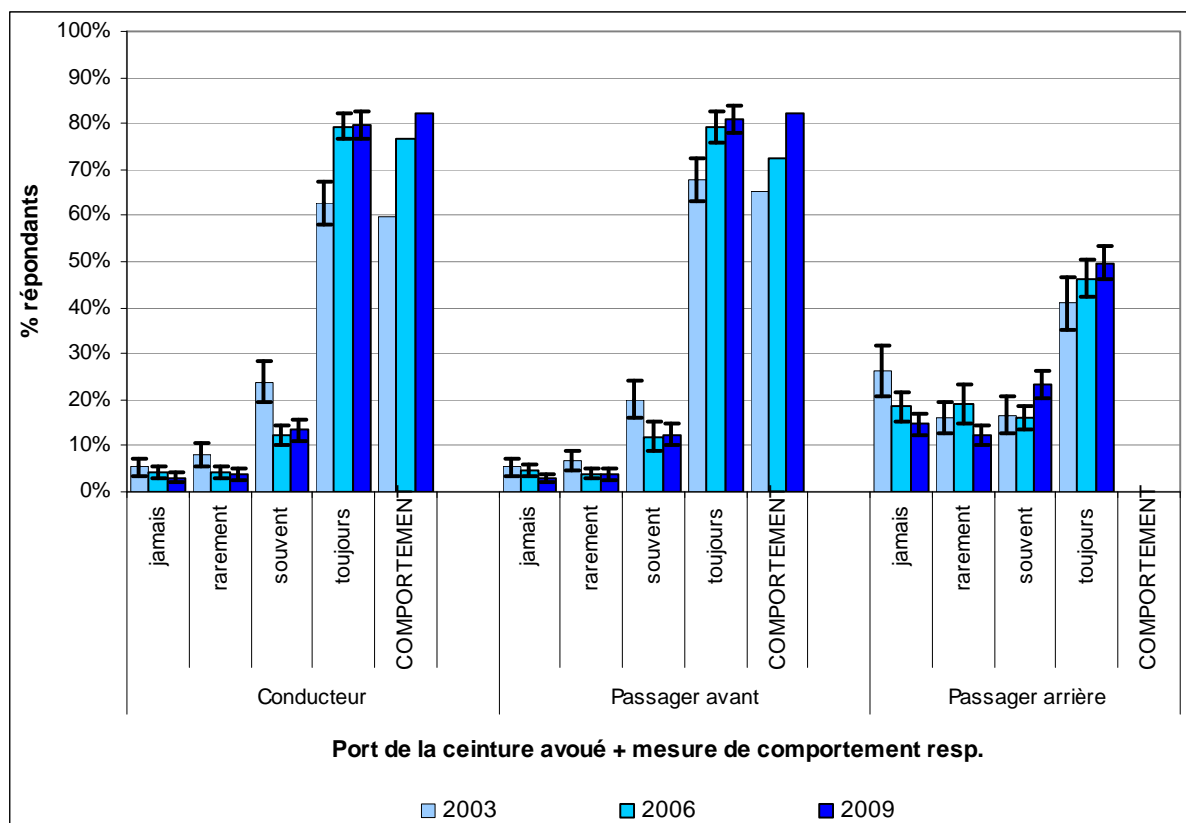
Passagers à l'arrière	Mesure d'attitudes 2003	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	26,3	18,50	14,65%	12,23%	17,07%	1,22%
Parfois	16,2	19,07	12,40%	10,25%	14,56%	1,09%
La plupart du temps	16,7	16,05	23,21%	20,29%	26,13%	1,48%
Toujours	40,9	46,38	49,73%	46,06%	53,41%	1,85%

L'observation des résultats obtenus au fil des ans montre une évolution positive. Le port de la ceinture sur la banquette arrière de la voiture est légèrement en hausse, aussi au cours des trois

dernières années. 1 conducteur sur 2 porte toujours sa ceinture à l'arrière. De plus, le pourcentage de personnes interrogées qui n'ont jamais ou rarement porté la ceinture à l'arrière a baissé de 11 points. En 2008 et en 2009, l'IBSR a organisé une campagne de sensibilisation concernant le port de la ceinture en tant que passager. En 2008, le slogan disait explicitement : la ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant. A l'avant d'ailleurs, nous constatons plutôt une stagnation. Le comportement avoué du port de la ceinture n'y pas véritablement progressé depuis 2006. 80 % des conducteurs belges portent toujours leur ceinture au volant et 81 % portent toujours leur ceinture en qualité de passager à l'avant.

La Figure 12 reproduit aussi les pourcentages de port de la ceinture observés pendant les mesures de comportement de 2003 et 2006 (cf. États Généraux 2007b, p. 14) et 2009. Attendu que la mesure d'attitudes de 2003 a été réalisée en partie en 2003 et en partie en 2004, nous avons pris, aux fins de comparaison, la moyenne arithmétique des pourcentages observés pour 2003 et 2004. Chez les conducteurs, ce pourcentage était de 52,6 % en 2003 et de 66,7 % en 2004 ; chez les passagers à l'avant de 65,2 % en 2003 et de 65,7 % en 2004. En 2006, ces pourcentages observés ont atteint respectivement 76,9 % chez les conducteurs et 72,5 % chez les passagers à l'avant. En 2009, nous avons observé que 82,2 % des Belges portent la ceinture en tant que conducteur et 82,4 % en tant que passager à l'avant. Pour les passagers à l'arrière, aucune mesure de comportement n'a encore été réalisée à ce jour (difficultés au niveau de l'exécution pratique – mauvaise visibilité de la ceinture à l'arrière). Nous ne disposons donc d'aucune base de comparaison en la matière.

Figure 12. Comparaison du port de la ceinture avoué et observé (2003 à 2009)



Si nous comparons les résultats des mesures de comportement avec les résultats des mesures d'attitudes, nous percevons un profil homogène : le pourcentage de conducteurs qui affirment toujours porter la ceinture se situe systématiquement au niveau de la mesure de comportement. Tant en 2003 qu'en 2006 et 2009, le pourcentage de port observé de la ceinture chez les conducteurs est environ égal au pourcentage de conducteurs qui affirment toujours porter leur ceinture. Nous constatons qu'il en est de même pour le port de la ceinture chez les passagers à l'avant (Figure 12).

Les objectifs des États Généraux de 2002 ont été adaptés en 2007. La Commission fédérale recommande de relever les objectifs en matière de port de la ceinture (Tableau 41) de sorte que le pourcentage de port de la ceinture atteigne en 2010 celui des pays obtenant les meilleurs résultats en la matière (Pays-Bas, RU, Suède, Finlande...). Les objectifs concernant le port de la ceinture à l'arrière de la voiture n'ont pas changé.

En Belgique, le port de la ceinture à l'avant (conducteur et passager) est évalué chaque année au moyen de mesures de comportement. L'objectif des États Généraux de 2007 en matière de port de la ceinture à l'arrière de la voiture était fixé à 75 % pour 2009. La relation entre les mesures de comportement et les mesures d'attitudes nous permet de déduire le port de la ceinture à l'arrière de la voiture. Le pourcentage de personnes qui prétendent porter toujours la ceinture à l'arrière s'élève à 49,7 % en 2009. Nous pouvons prudemment supposer que le port réel de la ceinture de sécurité devrait approcher ce pourcentage. Nous pouvons donc également conclure que l'objectif n'est pas atteint. Nous devons une nouvelle fois porter notre attention sur l'importance de port de la ceinture aussi à l'arrière.

Tableau 41. Objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière 2007 pour le port de la ceinture

Port de la ceinture	Objectif de 2007	Objectif de 2008	Objectif de 2009	Objectif de 2010
Conducteur	78%	84%	90%	95%
Passagers à l'avant	78%	84%	90%	95%
Passagers à l'arrière	65%	70%	75%	80%

3.6.2. Sièges pour enfants

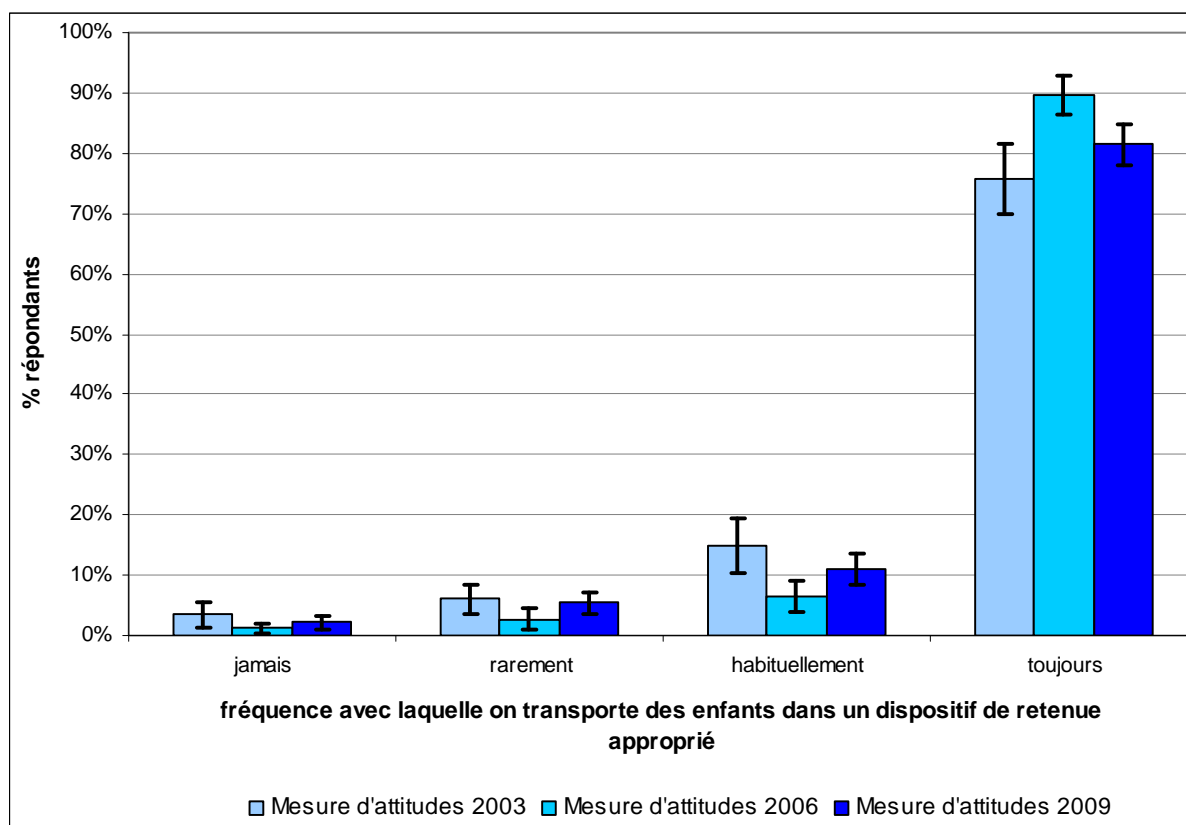
Parmi toutes les personnes interrogées, 40,2 % prétendent ne jamais conduire d'enfants de moins de 1,35 m (IC de 35,99 % à 44,51 %, St.Err. = 2,15 %). Ce pourcentage est sensiblement égal à celui rapporté en 2006 (42,9 %, IC de 38,78 % à 47,12 % - St.Err. = 2,13 %). En 2006, la question portait encore sur le transport d'enfants de moins de 12 ans. La formulation de la question a été adaptée puisque la législation a changé au 1er septembre 2006. Alors qu'il était question d'enfants de moins de 12 ans, la règle générale est désormais la suivante : les enfants (de moins de 18 ans) qui mesurent moins de 1,35 m doivent être transportés en voiture dans un système de protection des enfants adapté à leur taille.

La fréquence avec laquelle les personnes interrogées qui transportent des enfants de moins de 1,35 m affirment les attacher avec une ceinture et/ou un siège pour enfants est restituée dans le Tableau 42 et la Figure 13. Les résultats des précédentes mesures d'attitudes y figurent également.

Tableau 42. Protection avouée des enfants de moins de 1,35 m

Lorsque vous transportez un enfant de moins de 1,35m dans votre voiture, à quelle fréquence l'installez-vous dans un dispositif de retenue approprié ?	Mesure d'attitudes 2003	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Jamais	3,4%	1,17%	2,16%	1,12%	3,19%	0,52%
Parfois	6,0%	2,69%	5,37%	3,57%	7,17%	0,91%
Habituellement	14,9%	6,48%	10,99%	8,26%	13,73%	1,38%
Toujours	75,7%	89,66%	81,48%	78,12%	84,84%	1,70%

Figure 13. Evolution de la protection des enfants de moins de 1,35 m (2003 à 2009)



Nous constatons en 2009 un recul significatif de la protection des enfants. Le pourcentage de personnes interrogées qui affirment toujours transporter les enfants en toute sécurité a baissé de 8 points environ, de 89,7 % en 2006 à 81,5 % en 2009. De même, le pourcentage de personnes interrogées qui ne protègent jamais ou parfois leurs enfants est passé de 3,8 % en 2006 au chiffre peu rassurant de 7,5 % en 2009. Cette baisse pourrait être imputée en partie à l'évolution de la loi. Il est en effet possible qu'une partie des personnes interrogées doutaient de la taille des enfants qu'ils avaient transportés (en toute sécurité ou non). Il est également possible que les effets de la campagne du tatou commencent lentement à décroître. Nous tiendrons donc à l'œil les résultats en matière de protection des enfants dans la prochaine mesure d'attitudes.

Les États Généraux de 2002 poursuivaient un objectif de 95 % d'enfants (correctement) protégés en 2005. Sur la base de l'équivalence entre le pourcentage de personnes interrogées qui

déclarent toujours porter la ceinture et le pourcentage observé de port de la ceinture, les résultats avoués pour la protection des enfants semblent indiquer que cet objectif n'est toujours pas atteint en 2009. La situation n'évolue même pas dans la bonne direction, au contraire. Si nous supposons une interpolation sur la base du pourcentage de réponses 'toujours' avouées, la différence s'élève de nouveau à 13 points (par rapport aux 5points en 2006). Des efforts supplémentaires devront être fournis pour atteindre cet objectif. En combinant une politique de contrôles et de sanctions, la communication et l'éducation, l'usage (correct) du bon système de protection des enfants doit être (encore) encouragé (EGSR 2007, dossier : ceinture de sécurité et protection des enfants).

3.7. Accidents, contrôles et sanctions avoués

3.7.1. Accidents

11,3% des personnes interrogées affirment avoir eu, au cours des 12 derniers mois, un accident avec dégâts matériels seulement (IC de 9,3% à 13.2%, St.Err. = 1.00%). 10,2% des personnes interrogées ont eu un seul accident avec dégâts matériels, 0,8% ont eu deux accidents et 0.1% des personnes interrogées ont eu 3 (ou plus) accidents avec dégâts matériels (Tableau 43). Les chiffres de 2009 sont pratiquement les mêmes qu'en 2006. A défaut de statistiques complètes sur le nombre annuel d'accidents avec seulement des dégâts matériels, ces résultats ne peuvent pas être comparés avec des statistiques objectives. Mais il existe toutefois des chiffres d'Assuralia qui abordent les données d'accidents d'une autre manière (Casteels & Nuyttens, 2010, p218). En 2008, la fréquence des sinistres en responsabilité civile est de 7%. Cela signifie qu'en 2008, en moyenne, 100 voitures assurées ont provoqué 7 accidents (ou encore: quasiment 1 voiture assurée sur 14 a provoqué un accident). Il s'agit seulement des accidents ayant causé des dommages à un tiers et où l'assurance est intervenue. Il n'est donc pas illogique que le pourcentage avoué soit un peu plus élevé.

La raison principale pour laquelle nous avons intégré cette question dans le questionnaire, c'est de pouvoir vérifier par la suite s'il y a d'importantes différences, en termes d'attitude par rapport à la sécurité routière, chez les conducteurs ayant eu un accident en comparaison avec les conducteurs n'ayant pas eu d'accident la dernière année. Cette analyse sera présentée dans une partie du présent rapport à publier ultérieurement.

Tableau 43. Nombre avoué d'accidents avec dégâts matériels

Accidents avoués avec dégâts matériels au cours des 12 derniers mois	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Aucun accident	90,1%	88,9%	86,9%	90,8%	1,0%
1 accident	8,3%	10,2%	8,4%	12,0%	0,9%
2 accidents	1,6%	0,8%	0,3%	1,2%	0,2%
3 accidents ou plus	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,1%

0.8% des personnes interrogées (0,7% in 2006) ont eu, au cours des 12 derniers mois, un accident impliquant des blessés ou tués (IC de 0.3% à 1.4%, St.Err. = 1.2%). Personne n'a eu

plusieurs accidents impliquant des blessés. Selon les données de la Direction Générale de la Statistique et de l'Information Economique du SPF Economie (2010) 65 382 personnes ont été blessées ou tuées dans des accidents de la route en 2008. Si nous partons d'une population de 6 131 432 titulaires d'un permis de conduire (cf. fichier des permis de conduire rassemblés dans le Tableau 54) ceci représente 1,1 % des titulaires d'un permis de conduire qui auraient eu un accident avec blessés (graves ou légers) en 2008, ce qui se situe dans l'intervalle de confiance des données avouées. Tout comme les accidents avec dégâts matériels seulement, l'objectif principal de cette question est toutefois de vérifier si des différences d'attitudes peuvent être constatées en fonction des réponses à cette question.

3.7.2. Contrôles de police avoués

Pour trois questions, nous avons sondé le nombre des contrôles, amendes et condamnations par le tribunal de police au cours des 12 derniers mois. En raison d'une erreur de programmation, les réponses à des questions supplémentaires sur les raisons de ces contrôles, amendes et condamnations n'ont malheureusement pas pu être analysées en 2006. Dans l'étude de 2009 les questions complémentaire ont été adaptées et la programmation surveillée de près, afin d'éviter des erreurs similaires. Les informations disponibles sont donc plus détaillées qu'en 2006.

22,9 % des personnes interrogées affirment avoir été contrôlées à une ou plusieurs reprises par la police au cours des 12 derniers mois (IC de 20,1% à 25,8%, St.Err. = 1.5%). La question ne spécifiait pas si les contrôles automatiques devaient ou non être inclus dans les dits contrôles. Toutefois, étant donné que dans la question sur le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse, les contrôles automatiques sont explicitement compris, un certain nombre de personnes interrogées l'ont très probablement fait aussi lorsqu'elles ont répondu à cette question. Le nombre avoué de contrôles de police pour tous les thèmes réunis est résumé dans le Tableau 44.

Tableau 44. Nombre avoué de contrôles de police au cours des 12 derniers mois

Combien de fois avez-vous été contrôlé par la police au cours des 12 derniers mois?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas une seule fois	77,15%	77,10%	74,20%	79,99%	1,46%
1 à 5 fois	21,79%	21,91%	19,07%	24,74%	1,43%
6 à 10 fois	0,57%	0,43%	0,04%	0,81%	0,19%
11 fois ou plus	0,50%	0,57%	0,08%	1,07%	0,25%

Nous ne voyons pas de vrai progrès par rapport à 2006. En moyenne, les personnes interrogées ont été contrôlées 0,48 fois au cours des 12 derniers mois (IC de 0,36 fois à 0,60 fois, St.Err. = 0,06). Ces résultats confirment une nouvelle fois les résultats du risque subjectif de se faire prendre. Etant donné que 23 % seulement des conducteurs ont été 'effectivement' contrôlés au cours de l'année écoulée, il n'est, en effet, pas surprenant que le risque subjectif pour tous les thèmes se situe à un niveau particulièrement bas. Des campagnes et des stratégies de communication adaptées permettraient sans doute d'augmenter l'incidence des contrôles sur le risque de se faire prendre, mais

ceci ne permet pas de transformer un petit risque objectif de se faire prendre en un grand risque subjectif de se faire prendre. Seul un renforcement important des contrôles permettra, finalement, d'atteindre les objectifs en matière de risque subjectif de se faire prendre.

Dans l'absolu, 365 personnes interrogées (total 1533) ont été contrôlées par la police ces 12 derniers mois. Nous leur avons demandé quelles étaient les raisons de(s) contrôle(s). Le Tableau 45 présente les résultats. Certains ont été contrôlés plusieurs fois, de sorte que la somme n'est pas égale à 100%. Parmi tous les contrôles subis par les personnes interrogées, près de 8% concernaient la conduite (éventuelle) sous l'influence de l'alcool. A peine 3% des personnes interrogées disent avoir été contrôlés pour la vitesse. Il est donc clair que passer (pas trop vite) devant un radar n'est pas considéré comme un 'véritable' contrôle de vitesse. Le conducteur ne considère qu'il est contrôlé que s'il est flashé.

Tableau 45. Raisons du/des contrôles avoué(s) au cours des 12 derniers mois.

Pour quelle raison avez-vous été contrôlé par la police?	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
pas de contrôle au cours des 12 derniers mois	77,10%	74,20%	79,99%	1,46%
non-respect des limitations de vitesse	3,13%	1,92%	4,35%	0,62%
conduire sous influence d'alcool	7,65%	5,63%	9,68%	1,02%
conduire sous influence de drogues	0,68%	0,04%	1,31%	0,32%
non-port de la ceinture	2,98%	1,94%	4,03%	0,53%
autre raison	12,19%	10,14%	14,24%	1,03%

3.7.3. Amendes et condamnations avouées

Dans une partie du présent rapport encore à publier, nous analyserons dans quelle mesure certaines attitudes sont liées les unes aux autres, ainsi que la mesure dans laquelle les attitudes des conducteurs sont en relation avec les données démographiques et leur historique de contrôles, d'accidents et d'amendes. C'est pourquoi nous avons également inclus dans le questionnaire plusieurs questions relatives à l'historique des amendes des conducteurs. Dans ce rapport, nous mentionnons uniquement le nombre de personnes interrogées qui ont été sanctionnées par une amende ou qui ont été condamnées au cours de l'année écoulée.

1 personne interrogée sur 4 a dû, au cours des 12 derniers mois, payer une amende pour une infraction au code de la route (IC de 21,7% à 28,2%, St.Err. = 1.6%). Les réponses à cette question ont été réparties entre les personnes interrogées comme il ressort du Tableau 46.

Tableau 46. Nombre avoué d'amendes pour infractions au code de la route au cours des 12 derniers mois

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous dû payer une amende pour délit routier?	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
Pas une seule fois	78,05%	74,99%	71,73%	78,25%	1,65%
1 à 5 fois	21,00%	22,93%	19,75%	26,11%	1,61%
6 à 10 fois	0,51%	1,28%	0,56%	2,00%	0,36%
11 fois ou plus	0,44%	0,80%	0,24%	1,36%	0,28%

En moyenne, les personnes interrogées ont dû, au cours des 12 derniers mois, payer une amende à 0.66 reprises pour une infraction au code de la route (IC de 0,47% à 0,86%, St.Err. = 0,10). Lors de l'interprétation de ces données, il faut toutefois tenir compte du fait que l'on ne sait pas avec certitude si les personnes interrogées ont considéré ou non des amendes de stationnement comme des infractions au code de la route. Cette lacune peut toutefois être comblée par l'analyse des réponses 'pourquoi' (Tableau 47). On voit ainsi que 17% des conducteurs ont reçu une amende pour excès de vitesse. Près d'1 conducteur sur 10 dit avoir payé une amende pour une autre raison, probablement des amendes de stationnement.

Tableau 47. Raisons des amendes avouées au cours des 12 derniers mois.

Au cours des 12 derniers mois, pour quelle raison avez-vous dû payer une amende pour délit routier?	Mesure d'attitudes 2009	Limite inférieure	Limite supérieure	St.Err.
pas de amende au cours des 12 derniers mois	74,99%	71,73%	78,25%	1,65%
non-respect des limitations de vitesse	17,04%	14,19%	19,89%	1,44%
conduire sous influence d'alcool	0,21%	-0,01%	0,43%	0,11%
conduire sous influence de drogues	0,13%	-0,08%	0,34%	0,11%
non-port de la ceinture	1,62%	0,88%	2,36%	0,37%
autre raison	9,34%	7,05%	11,63%	1,16%

2,26% des personnes interrogées ont été condamnées au cours des 12 derniers mois par un tribunal pour une infraction au code de la route (IC de 1,34% à 3,17%, St.Err. = 0,5%). 7 personnes interrogées affirment avoir été condamnées plusieurs fois par un tribunal au cours des 12 derniers mois. Etant donné qu'il s'agit ici de pourcentages extrêmement réduits, il est impossible d'effectuer une analyse spécifique du profil de ces personnes interrogées en termes d'attitudes vis-à-vis de la sécurité routière.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La mesure des attitudes de 2009 révèle que le conducteur belge se préoccupe toujours beaucoup de la sécurité routière, comme l'indiquent les 82 % qui déclarent être préoccupés ou très préoccupés par les accidents de la route. Comparé à d'autres thèmes sociaux, seule la dégradation de l'environnement génère autant d'inquiétude auprès du conducteur. Une analyse des causes perçues des accidents de la route montre, en outre, que les conducteurs ont une vision assez objective des causes principales. La vitesse inadaptée, la conduite sous influence d'alcool (dans une moins mesure aussi de drogue) et l'inattention arrivent, en effet, tout comme dans les données d'accidents objectives, en tête de liste des causes d'accidents perçues.

La préoccupation des conducteurs et leur perception des causes principales d'accidents se reflètent assez bien dans leurs attitudes par rapport aux différentes mesures de sécurité routière. Notre sondage sur l'adhésion sociale à la politique menée en matière de sécurité routière révèle, en effet, que le conducteur belge estime que les règles applicables à la conduite sous influence de drogues et d'alcool pourraient être encore plus strictes. L'association de la conscience qu'il s'agit-là d'une cause très fréquente d'accidents et de l'avis que les règles pourraient être plus strictes entraîne l'adhésion à une approche plus sévère de la conduite sous influence (tant de drogues que d'alcool). Si la vitesse est également perçue comme une cause importante, le conducteur belge estime cependant que les règles actuelles applicables à l'excès de vitesse sont suffisamment strictes. Un tiers des conducteurs déclare que les règles en matière de vitesse sont difficiles à respecter et pas claires. De même, 1 conducteur sur 4 a dû payer ces 12 derniers mois une amende pour une infraction routière, la plupart étant des excès de vitesse. Le nombre de personnes interrogées estimant que les règles ne sont pas claires augmente, pour tous les thèmes. Des campagnes de sensibilisation pourraient offrir une solution pour augmenter la connaissance des règles. Une politique dans le cadre de laquelle c'est l'infrastructure routière elle-même qui indique à quelle vitesse vous pouvez/devez rouler (notion de « self-explaining road ») pourrait apporter une solution. Si l'on examine les attitudes vis-à-vis des règles et des sanctions, on observe que les conducteurs sont prêts à accepter un renforcement de la politique criminelle en matière de circulation. Les conducteurs sont pour un contrôle plus strict et plus fréquent du respect du code de la route. Plus de la moitié des conducteurs belges estiment que la surveillance par la police en matière d'alcool, de drogue et de vitesse au volant peuvent ou doivent être renforcées.

Pour éviter les accidents de la route, les conducteurs plébiscitent davantage des mesures comme une infrastructure plus sûre et plus de contrôles par la police. Les messages de campagne via les activités de sensibilisation aident en moyenne 60% des conducteurs belges à rouler de manière plus sûre. En général, on peut donc affirmer que les conducteurs belges sont d'accord avec les autorités quant à l'importance d'une approche intégrée où les améliorations infrastructurelles, une augmentation des contrôles de police et des campagnes de sensibilisation adéquates jouent un rôle indispensable.

Le principal problème concernant l'attitude des conducteurs belges se situe au niveau du risque subjectif de se faire prendre (le risque perçu que l'on sera contrôlé par la police). En 2009, il est à nouveau limité pour tous les thèmes. Les pourcentages concernant la conduite sous influence (alcool et drogue) sont demeurés pratiquement inchangés par rapport à 2006. Le risque de se faire prendre pour excès de vitesse est même évalué comme étant grand à très grand par nettement moins de conducteurs belges qu'en 2006 (30% au lieu de 45% des personnes interrogées). Mais le risque de se faire prendre pour excès de vitesse reste cependant le plus grand. Les conducteurs pensent qu'il y a peu de chance qu'ils soient contrôlés pour conduite sous influence ou non-port de la ceinture de sécurité.

Les données avouées révèlent que près d'1 conducteur sur 4 a été contrôlé une ou plusieurs fois par la police au cours de la dernière année. Ce chiffre ne diffère pas de celui de 2006. Dans les cas les plus fréquents, le motif du contrôle était différent des 4 thèmes étudiés (alcool, drogue, vitesse ou ceinture). Dans le deuxième cas, le contrôle portait sur l'alcoolémie. Près de 12% des personnes interrogées ont subi un ou plusieurs contrôles d'alcoolémie l'année écoulée. Ce chiffre a augmenté depuis 2003, mais l'objectif des Etats Généraux de 2007, à savoir contrôler chaque année l'alcoolémie d'un conducteur sur trois, est loin d'être atteint. Des contrôles de police concernant la conduite sous influence de drogues ont été extrêmement rarement rencontrés par les répondants.

Le risque subjectif de se faire prendre pour tous les thèmes en 2009 se situe environ au même niveau qu'en 2006, à l'exception du risque subjectif d'être contrôlé pour excès de vitesse, qui a baissé de 15 points par rapport aux trois dernières années. Un recul similaire a été observé en 2006 au niveau du risque subjectif d'être contrôlé pour conduite sous influence de l'alcool. La seule façon d'augmenter le risque subjectif d'être contrôlé est de continuer à intensifier les contrôles de police en combinaison avec une communication adaptée en matière de contrôles et de sanctions visant à donner la visibilité requise aux contrôles effectués. Comme le conducteur belge n'est actuellement contrôlé qu'une fois tous les 8 ans pour l'alcoolémie, il faut d'abord augmenter le nombre de contrôles.

Un second problème se situe au niveau de l'attitude par rapport au risque subjectif d'être sanctionné (le risque que les infractions constatées lors du contrôle soient effectivement sanctionnées). En 2006 comme en 2009, le risque subjectif de procès-verbal après un contrôle positif et le risque subjectif de sanction après établissement du procès-verbal pour chacun des thèmes est au même bas niveau. La question ouverte complémentaire de la mesure de 2009 permet toutefois de nuancer le problème. Les résultats révèlent en effet qu'environ 1 personne interrogée sur 4 a mal compris la question. L'analyse des données corrigées fournit une évaluation réaliste du risque subjectif de sanction. Les réponses 'petite chance' chutent sous les 5% (sauf pour le thème de la ceinture). Environ 80% des personnes interrogées pensent que le risque de procès-verbal et d'une sanction effective après constatation de la conduite sous l'influence de l'alcool est grande à très grande. On observe des chiffres similaires pour la conduite sous l'influence de drogues. Comme escompté, le risque subjectif de sanction pour le défaut de port de la ceinture de sécurité est nettement plus faible. 1 conducteur belge sur 10 pense en effet que le risque de sanction effective est faible et estime donc réelle la chance de recevoir un simple avertissement. Pour le thème de la

vitesse, les pourcentages de réponse 'grande chance' se situent autour des 75%. A l'analyse critique des chiffres, les résultats de 2009 révèlent qu'une partie des conducteurs ne sont pas convaincus que toutes les infractions constatées pour les thèmes alcool, drogue, vitesse et ceinture, seront effectivement sanctionnées. Une politique de contrôles et de sanctions efficace n'est possible que si les infractions constatées sont systématiquement sanctionnées. C'est de cette façon seulement que la perception subjective du risque de sanction pourra augmenter.

Outre les attitudes des conducteurs à l'égard de la politique de sécurité routière, nous avons également étudié un certain nombre d'attitudes spécifiques à l'égard de la conduite sous influence, d'une vitesse excessive et inadaptée et du port de la ceinture de sécurité. Et cela en combinaison avec un certain nombre de comportements avoués par rapport aux 4 thèmes.

La signification dans la pratique de la limite légale d'alcoolémie est relativement bien connue. 85% boivent maximum 2 verres s'ils doivent conduire. Mais 1 sur 6 boit plus de 2 verres et prend le volant ensuite. En outre, 13% des personnes interrogées avouent avoir conduit sous l'influence de l'alcool une ou plusieurs fois le mois dernier. Le comportement avoué n'a pas changé en 3 ans. C'est en ligne avec les résultats des mesures de comportement conduite sous influence d'alcool de 2003, 2005 et 2007, révélant "qu'aucune évolution notable" ne s'est opérée dans le pourcentage de conducteurs sous influence observés. Il est donc recommandé de continuer à organiser des actions intégrées de sensibilisation.

Moins de 1% des conducteurs belges déclarent avoir conduit sous l'influence de drogues au cours du dernier mois. La tentation à donner une réponse acceptable socialement (donc de minimiser sa consommation réelle) est importante pour ce thème. Le chiffre de comportement avoué peut être donc plus réduit que la prévalence réelle de la conduite sous l'influence de drogues. Une politique de prévention efficace reste nécessaire.

Une évaluation des objectifs des EGSR à l'égard de la vitesse révèle que la progression n'est pas spectaculaire. Le seul objectif réalisé en 2009 est celui qui concerne le danger de rouler vite. 80% des personnes interrogées savent que la vitesse met en danger leur vie et celle des autres. Un résultat similaire était également attendu pour la non acceptation sociale de la conduite rapide. Mais le pourcentage des réponses 'd'accord' reste autour des 60%. Des campagnes spécifiques pour la vitesse et une infrastructure claire en rapport avec les limites de vitesse devraient être des approches testées pour résoudre le problème.

Sur le plan du port avoué de la ceinture, on observe une petite évolution positive, surtout pour ce qui concerne le port de la ceinture à l'arrière de la voiture. Et pourtant, 6% des conducteurs belges ne portent jamais ou rarement la ceinture tant quand ils sont conducteurs que passagers à l'avant. Comme aucune mesure de comportement pour le port de la ceinture à l'arrière n'a encore été réalisée (visibilité difficile), les données d'attitudes avouées sont très importantes. 1 personne interrogée sur 4 ne porte pas la ceinture à l'arrière de la voiture ou rarement. Grâce à une sensibilisation adéquate, ce nombre a diminué depuis 2006 (alors 1 sur 3). Si l'on compare les mesures de comportement avec les résultats de la mesure d'attitudes, on voit que le résultat est consistant: le pourcentage de conducteurs prétendant toujours porter la ceinture est systématiquement au niveau de la mesure de

comportement, tant en 2003, qu'en 2006 et en 2009 (tant pour les conducteurs que pour les passagers à l'avant). On peut, avec une certaine prudence, partir du principe que le pourcentage avoué de port de la ceinture à l'arrière s'approcherait aussi du port effectif de la ceinture. Le pourcentage de conducteurs prétendant toujours porter la ceinture à l'arrière est de 49,7% en 2009. On peut conclure que l'objectif des EGSR n'a pas été atteint. Faire prendre connaissance des risques quand on ne porte pas de ceinture dans la voiture est une véritable nécessité.

Suite à un changement du code de la route depuis septembre 2006, la question concernant les sièges pour enfants a été adaptée dans la mesure de 2009. Les enfants de moins d'1,35m doivent être transportés en voiture dans un dispositif de retenue adapté.. Il n'existe pas non plus de mesure de comportement pour la protection (correcte ou non) des enfants. Ce sont les données avouées qui permettent de se faire une première idée du comportement. En 2009, on observe un recul significatif de la protection des enfants de moins d'1,35m. Le pourcentage de personnes prétendant toujours transporter les enfants de moins d'1,35m en toute sécurité a chuté d'environ 8 points, de 89,7% en 2006 à 81,5% en 2009. C'est très inquiétant. En plus, nous ne savons pas non plus avec certitude si le système de protection utilisé est adéquat (adapté au poids et à la taille), encore moins si le siège pour enfants est correctement utilisé (fixation ceintures). En tout cas, l'objectif des EGSR (95% des enfants correctement protégés) n'est pas atteint.

En conclusion, on peut dire que de très importants efforts restent à faire pour atteindre certains objectifs des Etats Généraux de 2007. Les attitudes générales du conducteur belge révèlent une grande adhésion sociale aux approches pour prendre à bras-le-corps le problème de la sécurité routière. L'approche combinée, avec de la politique de contrôles et de sanctions en matière de sécurité routière, des campagnes de sensibilisation et des mesures infrastructurelles doit être poursuivie, avec aussi une étude approfondie pour déterminer les groupes cibles spécifiques avec leurs problèmes spécifiques (en matière de comportement et d'attitudes). Des actions ciblées sur le terrain (tant sur le plan de la surveillance par la police que de la sensibilisation) contribueront à une plus grande sécurité routière.

Pour analyser dans quels groupes cibles se présentent des problèmes spécifiques au niveau des attitudes, nous analyserons dans une publication suivante dans quelle mesure les attitudes que nous avons étudiées sont influencées par le sexe, l'âge ou le lieu d'habitation des personnes interrogées. En outre, nous chercherons à savoir également dans quelle mesure les attitudes et le comportement avoué correspondent et s'il y a des liens entre les attitudes spécifiques. Les questions du questionnaire qui n'ont pas été discutées dans ce rapport seront publiées dans une publication distincte. Cela concerne des questions spécifiques concernant les attitudes, les intentions, les normes sociales et le contrôle du comportement incluses aussi dans le questionnaire actuel. Ces résultats seront publiés à l'automne 2010.

5. ANNEXES

5.1. Méthodologie

5.1.1. Echantillonnage

Le groupe cible de la mesure d'attitudes était constitué de conducteurs habitant en Belgique qui, au cours des 6 derniers mois, avaient parcouru au moins 1.500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Ils devaient aussi maîtriser suffisamment le français ou le néerlandais pour pouvoir répondre au questionnaire. Pour étudier les attitudes de ce groupe cible en matière de sécurité routière, il a été décidé de soumettre un échantillon aléatoire représentatif de 1500 personnes à une interview en face à face, soit 500 personnes de plus qu'en 2006. Pour pouvoir effectuer des comparaisons statistiquement pertinentes entre des sous-groupes au sein de chacune des trois régions (Flandre, Wallonie et Bruxelles), il a été décidé de ne pas sélectionner ces 1500 personnes proportionnellement au taux de population de ces régions. Pour éviter que le nombre de personnes interviewées dans la Région bruxelloise soit trop réduit pour pouvoir effectuer des comparaisons entre certains sous-groupes (par exemple, les hommes vis-à-vis des femmes, les personnes âgées vis-à-vis des jeunes, etc.), nous avons opté pour une répartition disproportionnée où 500 personnes ont été interrogées tant en Flandre qu'en Wallonie et dans la Région de Bruxelles Capitale. Pour arriver à cet échantillon, nous avons effectué un sondage en grappes à deux niveaux stratifié de façon disproportionnée (par région, âge et sexe) (cf. p.ex. Thompson (2002)). Cet échantillon provient d'un fichier géré par le bureau d'étude incluant toutes les personnes habitant en Belgique. Pour chaque adresse nous connaissons le nombre de personnes y habitant, leur âge et leur sexe.

Au cours d'une première phase, nous avons sélectionné 150 communes au sein desquelles il s'agissait à chaque fois d'interviewer 10 personnes (1500/150). Nous avons fait cela pour faciliter le travail de terrain. Le tirage au sort s'est effectué en trois parties, par région. Pour respecter la répartition désirée dans les trois Régions (500-500-500), 50 communes ont été tirées en Flandre et 50 communes en Wallonie. La Région de Bruxelles Capitale ne comptant que 19 communes, 12 communes bruxelloises ont été sélectionnées 3 fois et les autres 7 communes 2 fois. La sélection des communes s'est effectuée sur base de la méthode d'intervalle¹³. Par région, les personnes de la base de données ont été triées par commune (et pas par profil). 50 personnes alors ont été sélectionnées avec la méthode d'intervalle. Les communes où elles habitaient constituaient alors les 50 communes retenues. Les communes les plus peuplées avaient donc plus de chances d'être tirées au sort que les plus petites communes. Cette méthode de travail (tirage par intervalle par région) garantit que chaque province est représentée dans l'échantillonnage.

Au cours d'une deuxième phase, 9 autres personnes ont été tirées au sort de manière aléatoire dans chaque commune mais en tenant compte d'un quota fixé en termes d'âge et de sexe. Les quotas pour l'âge et la région sont établis au niveau de la région et pas par commune (Tableau

¹³ La méthode d'intervalle signifie qu'on sélectionne une personne par chaque x-ième adresse. Par exemple, si nous devons tirer 50 adresses d'une base de donnée qui consiste de 10.000 adresses, nous décidons d'ajouter chaque 200-ième adresse dans l'échantillon.

48). La répartition de l'échantillon en 5 catégories d'âge a eu lieu en conformité avec la mesure d'attitude de 2003 (et donc également celle de 2006), pour laquelle nous avons utilisé les mêmes groupes d'âge¹⁴ (Silverans et al. 2005, p. 20). Le bureau d'étude voulait être certain de réaliser 1500 interviews et avait prévu un sur-échantillonnage dès le départ du travail de terrain. Il a choisi de tirer au sort 520 personnes par région, réparties en groupes de 10, afin de sélectionner 52 communes (donc 2 communes supplémentaires par région). Après cette seconde phase, nous avons obtenu la répartition du sur-échantillonnage par région, sexe et groupe d'âge, comme l'illustre le Tableau 49.

Tableau 48. Répartition théorique de l'échantillon selon le sexe, l'âge et la région

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

Tableau 49. Répartition du sur-échantillonnage selon le sexe, l'âge et la région

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

La troisième et dernière phase comportait le tirage au sort des adresses de réserve nécessaires pour faire face au faible taux de réponse espéré. Pour contrer l'absence de réponse, 8 adresses étaient prévues pour 1 interview (et même 12 dans la Région de Bruxelles-Capitale). Pour le groupe d'âge le plus âgé (77+), 11 adresses de remplacement étaient prévues pour 1 interview d'une personne donnée. Les adresses de remplacement étaient des adresses de personnes du même sexe dans la même catégorie d'âge que le répondant de l'adresse originale. Les adresses de réserve ont été cherchées en priorité dans la même rue, puis dans la même commune, pour des raisons de faisabilité pratique.

5.1.2. Travail de terrain

Le travail de terrain a été réalisé entre le 1er septembre 2009 et le 31 octobre 2009. Chaque interviewer devait traiter un nombre de 10 ou 20 interviews (et donc dans 1 ou 2 communes) et avait reçu à cet effet 80 ou 160 adresses (ou même plus d'adresses de réserve dans le cas de la

¹⁴ Les groupes d'âge ont été délimités en 2003 de façon que la population totale (titulaires de permis de conduite de l'époque) puisse être répartie en 5 grands groupes d'âge identiques.

Région de Bruxelles-Capitale ou des 77+). Il était tenu de retourner chaque fois aux 8 ou 12 mêmes adresses jusqu'à ce qu'il puisse procéder à l'enregistrement effectif de l'interview.

Avant que l'interviewer ne puisse commencer l'interview proprement dite, l'interviewer devait vérifier si la personne sélectionnée se situait dans le quota de l'étude. Les personnes sondées qui n'étaient pas en possession d'un permis de conduire ou n'avaient pas parcouru 1.500 km au volant d'une voiture au cours des 6 derniers mois ne pouvaient pas participer. Les personnes qui ont participé à l'interview ont reçu, comme récompense, un billet à gratter de la loterie nationale d'une valeur de 3€.

La durée moyenne d'une interview était d'environ 33 minutes. L'interview la plus courte a duré 10 minutes, la plus longue 116 minutes. Le nombre d'adresses requises en moyenne pour réaliser 1 interview par feuille de contact (sets de 8 ou 12 adresses) se situait autour de 3. Le bureau d'étude a fait savoir qu'il fallait un peu plus d'adresses pour les femmes dans la catégorie d'âge 30-38 ans et à Bruxelles pour réaliser une interview.

5.1.3. Absence de réponse

A cause du système des adresses de remplacement pour 1 personne sondée (série de 8 adresses pour la Flandre et la Wallonie, ou 12 adresses pour Bruxelles et les 77+), un fichier de données à été produit comportant $(992 \times 8) + (568 \times 12) = 14752$ adresses. Pour interroger l'échantillon final de 1500 personnes sondées, toutes les adresses n'ont pas été utilisées. Dès qu'une personne de la série acceptait de participer à l'enquête, les adresses qui restaient n'ont plus été utilisées. Parmi les 14752 adresses, seules 4719 adresses ont été effectivement utilisées. 1533 interviews ont été réalisées, ce qui nous amène à une première évaluation d'absence de réponse de 67,51%. 32,5% des adresses initialement sélectionnées ont été interviewées.

Tableau 50. Absence de réponse subdivisée selon les raisons de la dite absence

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Adresse inutilisable (personne ayant déménagé, décédée ou inconnue)	201	4,26
Aucun contact	1504	31,87
Contact mais participation impossible (langue, problème mental, vacances...)	107	2,27
Contact mais ne satisfait pas aux critères de sélection	591	12,52
Contact mais refus de participation (autres raisons)	783	16,59
Personnes interviewées	1533	32,49
Total	4719	100,00

Dans le Tableau 50 cette non-réponse est subdivisée à son tour en différentes causes. Comme pour chaque enquête, un certain nombre d'adresses se sont également révélées inutilisables parce que les personnes sondées avaient déménagé ou étaient décédées, ou en raison d'erreurs administratives. Ceci s'est avéré le cas pour 201 adresses. Avec pour conséquence que pour sélectionner les personnes effectivement interrogées, le bureau a tenté de contacter $4719 - 201 = 4518$ adresses. On peut aussi interpréter la non-réponse de différentes manières. Les possibilités sont : en fonction du nombre de personnes sondées que l'on a pu effectivement contacter, en fonction

du nombre de personnes sondées qui étaient finalement en état d'accorder une interview, ou en fonction de celles qui, au sein de ce dernier groupe, répondaient également aux critères de sélection, etc.. Le Tableau 51 résume les pourcentages respectifs pour ces différents modes de calcul.

Tableau 51. Différents points de non-réponse

Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Aucun contact	1504	33,29
Contact mais participation impossible (langue, problème mental, vacances...)	107	2,37
Contact mais ne satisfait pas aux critères de sélection	591	13,08
Contact mais refus de participation (autres raisons)	783	17,33
Personnes interviewées	1533	33,93
Total	4518	100,00
Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Contact mais participation impossible (langue, problème mental, vacances...)	107	3,55
Contact mais ne satisfait pas aux critères de sélection	591	19,61
Contact mais refus de participation (autres raisons)	783	25,98
Personnes interviewées	1533	50,86
Total	3014	100,00
Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Contact mais ne satisfait pas aux critères de sélection	591	20,33
Contact mais refus de participation (autres raisons)	783	26,93
Personnes interviewées	1533	52,73
Total	2907	100,00
Résultat par adresse	Nombre absolu	%
Contact mais refus de participation (autres raisons)	783	33,81
Personnes interviewées	1533	66,19
Total	2316	100,00

La procédure pour contacter les personnes sondées reposait, en grande partie, sur la présence éventuelle de ces personnes à leur domicile en Flandre et en Wallonie. Les interviewers se rendaient sans rendez-vous à l'adresse d'une personne sondée potentielle avec une lettre de présentation décrivant l'objectif et le contenu de l'enquête. Cette dernière pouvait constituer un moyen supplémentaire pour convaincre (logo IBSR, personne de contact IBSR, numéro gratuit du bureau d'étude ...) ou pouvait être laissée dans la boîte aux lettres en cas d'absence. La procédure a conduit au fait qu'une grande partie de l'absence totale de réponse est donc due à l'absence de la personne sondée de chez elle. Dans la Région de Bruxelles Capitale la liste d'adresses des personnes sondées potentielles comportait aussi les numéros de téléphone. A Bruxelles, la procédure permettait d'appeler d'abord les personnes par téléphone pour prendre un rendez-vous. Le Tableau 51 montre que pour 1504 adresses (1 sur 3), il n'y a pas eu de contact (téléphonique ou personnel) avec la personne sondée potentielle. Si on limite l'analyse de l'absence de réponse aux personnes avec lesquelles les interviewers ont effectivement eu un contact (3014 au total), ce chiffre retombe à 49,1% (100%-

50,86%). Parmi ces personnes, 3,6% n'ont pas pu participer à l'interview pour des problèmes linguistiques ou d'autres problèmes physiques ou mentaux.

Si nous excluons ce dernier groupe de l'analyse, nous voyons que sur les 2907 personnes sondées potentiellement capables de répondre, 26,9% ont refusé de participer et 20,3% ne répondaient pas aux critères de sélection. Cela signifie donc que 1 personne sur 5 n'était pas en possession d'un permis de conduire B et/ou n'avait pas assez conduit (au moins 1500 km) les 6 derniers mois. Le Tableau 52 présente les caractéristiques des personnes ne satisfaisant pas aux critères de sélection. La catégorie de population où c'était le plus fréquent était celle des femmes de plus de 63 ans. On observe également un peu plus de 'non conducteurs' en Flandre. Quelques répondants potentiels ont immédiatement refusé de participer à l'enquête (sans vraiment donner de raison). Seul ce groupe spécifique de personnes ayant refusé a été analysé par le bureau d'étude. La comparaison directe a produit le résultat suivant (Tableau 52) : autant d'hommes que de femmes, et surtout des Belges entre 30 et 60 ans, refusent l'interview. Les personnes ayant refusé directement sont réparties de manière plus ou moins égale dans les trois régions.

Tableau 52. Analyse des répondants qui ne satisfont pas aux critères de sélection ou ayant directement refusé

	Contact mais refus sans raison (545 répondants)		Contact mais ne satisfait pas aux critères de sélection (591 répondants)	
	Absolu	%	absolu	%
Sexe				
Homme	245	44,95	200	33,84
femme	300	55,05	391	66,16
Age				
18-29j	83	15,23	122	20,64
30-38j	113	20,73	86	14,55
39-49j	111	20,37	56	9,48
50-62j	126	23,12	104	17,60
63-74j	90	16,51	141	23,86
75+j	22	4,04	82	13,87
Région				
Flandre	194	35,60	237	40,10
Wallonie	164	30,09	181	30,63
Bruxelles	187	34,31	173	29,27

Les dernières lignes du Tableau 51 montrent que parmi les personnes effectivement contactées satisfaisant aux critères de sélection, 66,2% ont été interviewées et 33,8% ont refusé (pour diverses raisons) de participer. Etant donné que la mesure la plus courante du taux de réponse des sondages par interview est le nombre d'interviews effectives, divisé par la somme des refus et des interviews effectives (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), nous pouvons donc conclure que nous avons obtenu un taux de réponse de 66,2% (exactement le même chiffre qu'en 2006). En comparaison avec d'autres enquêtes, on peut conclure que ce chiffre correspond à un pourcentage de réponse élevé.

5.1.4. Echantillonnage et analyse

La mission était d'interviewer 1500 conducteurs belges, compte tenu des quotas pour la région, le sexe et l'âge (Tableau 48). Le bureau d'étude a décidé de prévoir un suréchantillonnage (Tableau 49). Etant donné le taux de réponse inférieur attendu pour certains groupes cibles, 1533 interviews ont finalement été réalisées. En fin de compte, la répartition effective des personnes ayant répondu selon la région, le sexe et l'âge se présente comme indiqué dans le Tableau 53.

Tableau 53. Répartition effective des personnes interrogées par région, sexe, âge

	hommes						femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Flandre	48	47	56	56	46	9	51	49	54	53	42	9	520
Wallonie	49	48	50	53	47	9	47	54	50	53	40	9	509
Bruxelles	53	54	50	50	38	9	52	51	50	49	37	11	504
	150	149	156	159	131	27	150	154	154	155	119	29	1533

Une répartition similaire des individus compris dans le fichier des permis de conduire utilisé pour chaque mesure d'attitude¹⁵ a produit la distribution reprise au Tableau 54.

Tableau 54. Répartition du fichier des permis de conduire par région sexe et âge

	hommes						femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	
Flandre	311 864	355 319	489 341	460 311	397 401	2 014 236	273 710	327 540	460 045	421 711	372 591	1 855 597	3 869 833
Wallonie	134 519	165 480	213 606	209 709	173 452	896 766	104 085	139 420	185 091	174 103	158 410	761 109	1 657 875
Bruxelles	36 695	58 939	79 779	80 323	88 789	344 525	22 593	41 639	61 081	63 169	70 717	259 199	603 724
Total	483 078	579 738	782 726	750 343	659 642	3 255 527	400 388	508 599	706 217	658 983	601 718	2 875 905	6 131 432

La comparaison des dernières lignes du Tableau 55, dans lesquelles le nombre théorique (et empirique) de personnes interrogées et celui de la population totale des conducteurs sont respectivement exprimés en tant que proportion du total, montre de manière évidente que l'échantillon théorique et la population diffèrent sur plusieurs plans. Une subdivision plus détaillée de ces différences révèle toutefois que la disproportion constatée est due en grande partie à la disproportion volontaire concernant les régions (voir Tableau 48). Le but de celle-ci était d'interroger un nombre suffisant de personnes dans la Région de Bruxelles Capitale pour pouvoir établir une comparaison statistiquement pertinente entre groupes de personnes sondées au sein de cette région relativement réduite (comme les groupes d'âge).

¹⁵ Le fichier des permis de conduire a été mis à disposition de l'IBSR en 2003 par le Service Public Fédéral Mobilité pour cette étude.

Tableau 55. Comparaison des proportions dans l'échantillon théorique et empirique et dans la population en fonction de la région, de l'âge et du sexe

Théorique	hommes						femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63	sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	
Flandre	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Wallonie	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Bruxelles	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	100,00

Empirique	hommes						femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	
Flandre	3,13	3,07	3,65	3,65	3,59	17,09	3,33	3,20	3,52	3,46	3,33	16,83	33,92
Wallonie	3,20	3,13	3,26	3,46	3,65	16,70	3,07	3,52	3,26	3,46	3,20	16,50	33,20
Bruxelles	3,46	3,52	3,26	3,26	3,07	16,57	3,39	3,33	3,26	3,20	3,13	16,31	32,88
	9,78	9,72	10,18	10,37	10,31	50,36	9,78	10,05	10,05	10,11	7,76	49,64	100,00

Population	hommes						femmes						Total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	sous-total	
Flandre	5,09	5,80	7,98	7,51	6,48	32,85	4,46	5,34	7,50	6,88	6,08	30,26	63,11
Wallonie	2,19	2,70	3,48	3,42	2,83	14,63	1,70	2,27	3,02	2,84	2,58	12,41	27,04
Bruxelles	0,60	0,96	1,30	1,31	1,45	5,62	0,37	0,68	1,00	1,03	1,15	4,23	9,85
Total	7,88	9,46	12,77	12,24	10,76	53,10	6,53	8,29	11,52	10,75	9,81	46,90	100

Souvent, un échantillonnage ne reflète pas parfaitement la population dans laquelle il est prélevé. La cause principale est l'occurrence de l'absence de réponse. De plus, la mesure des attitudes de 2009 été effectuée avec des quotas pour la région, l'âge et le sexe. Grâce au fichier des permis de conduire selon la région, l'âge et le sexe, on peut connaître la répartition en pourcentage dans les groupes pour la population. Par exemple, en ce qui concerne les hommes flamands entre 18 et 29 ans, ils constituent 3,13% de l'échantillon alors que dans la population, 5,09% de titulaires d'un permis de conduire sont en fait des jeunes hommes flamands (Tableau 55). On peut donc conclure que l'étude n'est pas représentative pour ce qui concerne la région, l'âge et le sexe. Pour corriger cette disparité, nous devons fixer un facteur de pondération pour chaque groupe.

En réalité, le rapport entre les régions est donc approximativement de 63-27-10 pour la Flandre, la Wallonie et Bruxelles, respectivement, ce qui bien entendu est fortement disproportionné à l'égard du rapport 50-50-50 correspondant au sein de l'échantillon. En ce qui concerne la répartition selon le sexe, nous constatons, de manière globale, qu'avec un rapport de 50-50 entre hommes et femmes au sein de l'échantillon reflète bien le rapport 53-47 dans la population.

Les décalages entre la population (sur la base du fichier de permis de conduire) et l'échantillon de personnes effectivement interrogées ont été corrigés lors de l'analyse des données en pondérant les réponses de manière inversement proportionnelle avec le risque de sélection de personnes sondées dans une strate d'âge de sexe et régionale de la subdivision de la population et de l'échantillon. Ceci peut être parfaitement illustré par un exemple. Dans le groupe d'hommes flamands

de 18 à 29 ans, par exemple, 48 personnes, ont été interrogées. Etant donné que ce groupe est constitué d'un total de 311864 titulaires d'un permis de conduire, les réponses de ce groupe ont donc été pondérées par un coefficient de $1 / (48 / 311864) = 6497,2$. Ces coefficients ont été calculés pour chaque groupe. En raison de la part disproportionnellement grande de personnes sondées dans la Région de Bruxelles Capitale, leurs réponses ont donc été pondérées par un facteur moindre dans le résultat final.

En outre, nous avons également intégré dans l'analyse le procédé d'échantillonnage en tenant compte de la stratification de l'échantillon et du fait que celui-ci a été constitué sur la base d'une sélection d'unités primaires d'échantillonnage (les communes sélectionnées proportionnellement à leur importance) dont les éléments ont été tirés de manière purement aléatoire (étant entendu que des tirages ont été opérés séparément par catégorie d'âge et de sexe). Les analyses ont été effectuées avec le programme STATA 9.0.

5.2. Liste des tableaux

Tableau 1. Pourcentage de préoccupation par rapport aux problèmes sociaux de 2002 à 2009.....	10
Tableau 2. Estimation subjective du nombre d'accidents par cause.....	12
Tableau 3. Comparaison des 5 plus importantes causes d'accidents de la route de 2002 à 2009.....	13
Tableau 4. Perception des mesures qui aident à conduire de manière plus sûre.....	15
Tableau 5. Support social pour la sévérité des lois.....	17
Tableau 6. Perception de l'impossibilité de respecter les règles.....	18
Tableau 7. Perception au sujet du manque de clarté des règles.....	19
Tableau 8. Support social pour la surveillance par la police des règles de la route.....	20
Tableau 9. La sévérité perçue des sanctions.....	21
Tableau 10. Risque subjectif de contrôle concernant la conduite sous influence d'alcool.....	24
Tableau 11. Risque subjectif de procès-verbal en cas de conduite sous influence d'alcool.....	25
Tableau 12. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous influence d'alcool.....	25
Tableau 13. Motifs de risque réduit de sanction pour conduite sous l'influence de l'alcool.....	26
Tableau 14. Estimation du risque subjectif de sanctions pour conduite sous influence d'alcool (bonne interprétation de la question).....	27
Tableau 15. Risque subjectif de contrôle pour conduite sous influence de drogues.....	27
Tableau 16. Risque subjectif de procès-verbal en cas de conduite sous influence de drogues.....	28
Tableau 17. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sous influence de drogues.....	28
Tableau 18. Motifs de risque réduit de sanction pour conduite sous influence de drogues.....	29
Tableau 19. Estimation du risque subjectif de sanction pour conduite sous influence de drogues (bonne interprétation de la question).....	29
Tableau 20. Risque subjectif de contrôle du port de la ceinture.....	30
Tableau 21. Risque subjectif de procès-verbal pour conduite sans ceinture.....	31
Tableau 22. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour conduite sans ceinture.....	31
Tableau 23. Motifs de risque réduit de sanction pour conduite sans ceinture.....	32
Tableau 24. Estimation du risque subjectif de sanction pour conduite sans ceinture (bonne interprétation de la question).....	32
Tableau 25. Risque subjectif de contrôle du respect des limitations de vitesse.....	33
Tableau 26. Risque subjectif de procès-verbal pour infraction de vitesse.....	33
Tableau 27. Risque subjectif de sanction après un procès-verbal pour une infraction de vitesse.....	34
Tableau 28. Motifs de risque réduit de sanction pour une infraction de vitesse?.....	34
Tableau 29. Estimation du risque subjectif de sanctions pour infractions de vitesse (bonne interprétation de la question).....	35
Tableau 30. Perception du nombre de verres standard que l'on peut boire au maximum.....	40
Tableau 31. Conduite avouée sous influence d'alcool pendant le mois écoulé.....	40
Tableau 32. Nombre avoué de tests d'haleine subis au cours des 12 mois écoulés.....	41
Tableau 33. Conduite avouée sous influence de drogues pendant le mois écoulé.....	42
Tableau 34. Objectifs en matière d'attitudes des États Généraux 2002 concernant la vitesse.....	43
Tableau 35. Attitude vis-à-vis du fait de conduire vite pour gagner du temps.....	44
Tableau 36. Attitude vis-à-vis de l'acceptabilité sociale du fait de conduire vite.....	44
Tableau 37. Attitude vis-à-vis des risques de conduire vite.....	44
Tableau 38. Attitudes en matière de vitesse comparées aux objectifs des États Généraux.....	44

Tableau 39. Évolution des contrôles de vitesse par rapport à l'année dernière	46
Tableau 40. Comportement avoué en matière de port de la ceinture en 2003, 2006 et 2009.....	46
Tableau 41. Objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière 2007 pour le port de la ceinture	48
Tableau 42. Protection avouée des enfants de moins de 1,35 m.....	49
Tableau 43. Nombre avoué d'accidents avec dégâts matériels	50
Tableau 44. Nombre avoué de contrôles de police au cours des 12 derniers mois	51
Tableau 45. Raisons du/des contrôles avoué(s) au cours des 12 derniers mois.	52
Tableau 46. Nombre avoué d'amendes pour infractions au code de la route au cours des 12 derniers mois	53
Tableau 47. Raisons des amendes avouées au cours des 12 derniers mois.....	53
Tableau 48. Répartition théorique de l'échantillon selon le sexe, l'âge et la région	59
Tableau 49. Répartition du sur-échantillonnage selon le sexe, l'âge et la région.....	59
Tableau 50. Absence de réponse subdivisée selon les raisons de la dite absence	60
Tableau 51. Différents points de non-réponse	61
Tableau 52. Analyse des répondants qui ne satisfont pas aux critères de sélection ou ayant directement refusé	62
Tableau 53. Répartition effective des personnes interrogées par région, sexe, âge.....	63
Tableau 54. Répartition du fichier des permis de conduire par région sexe et âge.....	63
Tableau 55. Comparaison des proportions dans l'échantillon théorique et empirique et dans la population en fonction de la région, de l'âge et du sexe	64

5.3. Liste des figures

Figure 1. Evolution de la préoccupation par rapport aux problèmes sociaux (2002-2009)	10
Figure 2. Nombre d'accidents de la route en fonction de leur cause dans l'ordre d'importance	13
Figure 3. Mesures de sécurité routière classées par ordre d'efficacité subjective (2006-2009)	15
Figure 4. Support social pour le renforcement des règles, classées par ordre décroissant (2006-2009).....	17
Figure 5. Perception de l'impossibilité de respecter les règles dans l'ordre décroissant (2006-2009).	18
Figure 6: Perception au sujet du manque de clarté des règles dans l'ordre décroissant (2006-2009).....	19
Figure 7: Support social pour la surveillance par la police des règles de la route dans l'ordre décroissant (2006-2009)	21
Figure 8: La sévérité perçue des sanctions dans l'ordre décroissant (2006-2009)	22
Figure 9. Risque subjectif de se faire prendre, risque subjectif d'un procès-verbal après une infraction et risque subjectif de sanction après un procès-verbal.....	36
Figure 10. Comparaison des données originales avec des données corrigées pour le risque subjectif d'un procès-verbal après une infraction et le risque subjectif de sanction après un procès-verbal	36
Figure 11. Evolution du risque subjectif de 2003 à 2009	38
Figure 12. Comparaison du port de la ceinture avoué et observé (2003 à 2009)	47
Figure 13. Evolution de la protection des enfants de moins de 1,35 m (2003 à 2009).....	49

5.4. Liste des questions

INTRODUCTION

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

Nous tenons tout particulièrement à insister sur le fait que le but n'est pas de vous juger, mais uniquement de connaître votre avis. Vous n'êtes, bien entendu, pas obligé de participer à cette enquête ni de répondre à toutes les questions. Si vous acceptez de participer à l'enquête, nous vous offrirons néanmoins un billet de grattage de 3 € pour vous remercier de votre collaboration. Le temps nécessaire pour répondre aux questions est d'environ 25 minutes.

Les réponses au questionnaire ne seront pas analysées de manière individuelle et resteront donc strictement confidentielles et anonymes. Les seules personnes qui ont accès aux données sont les collaborateurs de Significant GfK et les chercheurs de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

IDENTIFICATION

Numéro unique du répondant

QUESTIONS DE RECRUTEMENT

Question A

Avez-vous un permis de conduire B ?

- oui
- non
- ne sait pas (ne pas lire)

Question B

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

- oui
- non
- ne sait pas (ne pas lire)

Question C

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

_____ km (arrondi à la centaine)

ou

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

Question D

Vous êtes un/une :

- homme
- femme

Question E

Quel est votre âge en années ? ___

Question F

Quel est votre code postal ? _ _ _ _ _

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

A. Sécurité routière en général

Question 1 :

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

<i>(présenter les items dans un ordre de succession fixe)</i>	Tout à fait préoccupé	Plutôt préoccupé	Plutôt pas préoccupé	Pas du tout préoccupé	NSP/PR <i>(ne pas lire)</i>
Le développement de la criminalité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La pollution	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les accidents de la route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La qualité des soins médicaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les encombrements de circulation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le chômage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 2

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

<i>(rotation des items)</i>	Inacceptable				Acceptable	NSP <i>(ne pas lire)</i>
Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conduire sous influence de cannabis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rouler à 70 km/h en agglomération.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Envoyer un sms avec son GSM en conduisant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Téléphoner avec un GSM en main en conduisant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conduire après avoir consommé de la drogue.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Rouler sans assurance.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Effectuer un stationnement interdit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 3

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

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP (ne pas lire)
Les conducteurs pris (plus d'1 fois) pour conduite sous influence d'alcool doivent installer un alcolock*.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les excès de vitesse devraient être sanctionnés plus sévèrement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les sanctions pour conduite sous influence (alcool et/ou drogues) devraient être beaucoup plus sévères.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un système à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En matière d'alcool, il faut appliquer la tolérance zéro (0,0‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les titulaires d'un permis de conduire doivent être soumis à un examen médical tous les 10 ans.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

Question 4 :

Si vous pensez à votre expérience en tant que passager d'une voiture, vous est-il arrivé, au cours de ces 3 dernières années, de... ?

(rotation des items)	Oui	Non	NSP/PDA (ne pas lire)
demander au conducteur de réduire sa vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
encourager le conducteur à rouler plus vite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

éprouver un sentiment d'insécurité en raison de la vitesse pratiquée par le conducteur			
refuser de faire route avec un conducteur car vous pensiez qu'il était sous influence d'alcool et/ou de drogues			
faire route avec un conducteur qui était probablement sous influence d'alcool et/ou de drogues			
éprouver un sentiment d'insécurité car le conducteur téléphonait avec son GSM			
éprouver un sentiment d'insécurité car le conducteur était fatigué			

Question 5 :

Pensez à votre expérience en tant que conducteur d'une voiture pendant un trajet ordinaire. À quelle fréquence vous arrive-t-il de... ?

(rotation des items)	Jamais	Rarement	Souvent	Toujours	NSP/PDA (ne pas lire)
envoyer un sms avec votre GSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
rouler à 70 km/h en agglomération	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
téléphoner avec votre GSM en main	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
effectuer un stationnement interdit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 6 :

Dans combien d'accidents chacun des facteurs suivants a-t-il selon vous joué un rôle causal ? Pour chaque facteur, estimez le pourcentage d'accidents. Autrement dit, sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ? Par ex. 30 accidents = 30 accidents sur 100

Facteurs : PAS DE ROTATION	Nombre d'accidents sur 100	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
Conduire en état de fatigue			
Conduire sous influence d'alcool			
Suivre de trop près le véhicule qui précède			
Rouler trop vite			
Prendre des médicaments et conduire			
Prendre des drogues et conduire			
Routes mal entretenues			
Mauvaise infrastructure routière			
Téléphoner avec un GSM en main en conduisant			
Encombres de circulation/embouteillages			
Mauvaises conditions météorologiques			
Défaillance technique			
Style de conduite agressif			
Inattention			
Formation insuffisante			

Question 7 :

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

(rotation des items)	Vitesse	Alcool	Drogue	Ceinture	Aucun	NSP (ne pas lire)	RDP (ne pas lire)
Les règles devraient être plus strictes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les règles sont impossibles à	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

respecter.							
Les règles ne sont pas claires.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les sanctions sont trop sévères.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B. Conduite sous influence d'alcool

Question 8 :

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

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

Question 9 :

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

___ unités d'alcool.

*une unité contient environ 10 grammes d'alcool pur, par exemple : 25 cl de bière = 10 cl de vin = 3,5 cl de spiritueux = 10 g d'alcool pur

Question 10 :

Au cours des 12 mois écoulés, combien de fois avez-vous été soumis à un alcootest par la police ?

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

Question 11 :

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

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

Question 12 :

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

- Je ne bois pas d'alcool. → passez à la question 14
- Lorsque je conduis, je ne bois pas d'alcool.
- Lorsque je conduis une voiture, je limite ma consommation d'alcool au seuil légal.
- Lorsque je conduis une voiture, je limite ma consommation d'alcool.
- Lorsque je conduis une voiture, je ne surveille pas ma consommation d'alcool.

Question 13 :

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec ces assertions relatives à la conduite sous influence d'alcool ?

En matière de conduite sous influence d'alcool... (rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	PDA (ne pas lire)
Je connais mes limites et sais quand je ne suis plus en état de conduire si je suis sous influence d'alcool.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Lorsque je conduis sous influence d'alcool, j'ai peur d'avoir un accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J'adapte ma consommation d'alcool car je risque d'être contrôlé par la police.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lorsque j'ai bu, je rejoins mon domicile en roulant très lentement et prudemment.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J'ai toujours bu et n'ai jamais eu d'accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je bois et conduis sans même y réfléchir, c'est une habitude.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 14 :

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

(présenter les items dans un ordre de succession fixe)	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
de recevoir un procès-verbal (relation officielle écrite des faits) en cas de constatation de conduite sous influence d'alcool.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d'avoir une amende et/ou une autre sanction (interdiction de conduire, condamnation...) en cas de procès-verbal pour conduite sous influence d'alcool.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C. Vitesse

Question 15 :

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

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

Question 16 :

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

Pour vous, rouler vite c'est... (rotation des items)	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
...un moyen de gagner du temps.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...socialement inacceptable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...risquer sa vie et celle des autres.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 17 :

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes relatives à la vitesse ?

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP (ne pas lire)
Lorsque je roule trop vite, j'ai peur d'avoir un accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En agglomération, je peux facilement respecter la limitation de vitesse.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je gère des choses moi-même : j'adapte ma vitesse aux différentes situations.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J'ai toujours roulé vite et n'ai jamais eu d'accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J'adapte ma vitesse car je risque d'être contrôlé/flashé par la police.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si vous augmentez votre vitesse de 10 km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A 80 km/h, les conséquences d'un accident ne seront pas beaucoup plus graves qu'à 70 km/h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 18 :

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

(présenter les items dans un ordre de succession fixe)	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques)							
de recevoir un procès-verbal (relation officielle écrite des faits) en cas de constatation de non-respect des limitations de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d'avoir une amende et/ou une autre sanction (retrait de permis, condamnation...) en cas de procès-verbal pour non-respect des limitations de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D. Port de la ceinture

Question 19 :

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

	Jamais	Parfois	La plupart du temps	Presque toujours	Toujours	NSP/PDA (ne pas lire)
...en tant que conducteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...en tant que passager avant ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...en tant que passager arrière ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 20 :

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

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP (ne pas lire)
En tant que conducteur, je boucle ma ceinture sans même y réfléchir, c'est devenu une habitude.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A l'arrière, il n'est pas nécessaire de s'attacher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans la plupart des accidents, la ceinture réduit le risque de blessure grave des conducteurs et des autres occupants.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sans ceinture, je ne me sens pas à l'aise, comme s'il manquait quelque chose.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Le risque existe d'être bloqué par la ceinture en situation de danger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le port de la ceinture m'irrite.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je demande toujours à mes passagers de boucler leur ceinture.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A 50 km/h, il n'est pas nécessaire de s'attacher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 21 :

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

(présenter les items dans un ordre de succession fixe)	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
de recevoir un procès-verbal (relation officielle écrite des faits) en cas de constatation de non-port de la ceinture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d'avoir une amende et/ou une autre sanction (travail d'intérêt général, condamnation...) en cas de procès-verbal pour non-port de la ceinture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 22 :

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

- Toujours
- Habituellement
- Parfois
- Jamais
- Je ne transporte jamais d'enfants de moins d'1,35 m → Passez à la section E

Question 23 :

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

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP/PDA (ne pas lire)
Les modes d'emploi des	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

sièges pour enfant ne sont pas clairs.						
Avant chaque départ, je vérifie si les enfants sont bien attachés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mes enfants sont habitués à être « attachés » en voiture.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour les petits trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue approprié.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

E. FATIGUE AU VOLANT

Question 24 :

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de vous sentir somnolent au volant ?

Répondez par un chiffre compris entre zéro et trente (inclus) :(si 0, passez à section F)

Question 25 :

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

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP (ne pas lire)
En cas de somnolence, je préfère ne pas prendre le volant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Même lorsque je me sens somnolent au volant, je continue à rouler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lorsque je me sens somnolent au volant, le risque que je sois impliqué dans un accident augmente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F. Conduite sous influence de drogues*

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

Question 26 :

Au cours des 30 derniers jours, combien de fois vous est-il arrivé de conduire sous influence de drogues* ?

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

Question 27 :

Laquelle de ces assertions décrit le mieux votre attitude par rapport à la conduite sous influence de drogues* ?

- Je ne consomme jamais de drogues. → passez à la question 29
- Lorsque je conduis une voiture, je ne consomme jamais de drogues.
- Lorsque je conduis une voiture, je limite ma consommation de drogues.
- Lorsque je conduis une voiture, je ne surveille pas ma consommation de drogues.

Question 28 :

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

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	PDA (ne pas lire)
En matière de consommation de drogues, je connais mes limites et sais quand je ne suis plus en état de conduire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lorsque je consomme des drogues, j'ai peur d'avoir un accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je ne consomme pas de drogues lorsque je conduis car je risque d'être contrôlé par la police.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mon comportement routier n'est pas plus dangereux lorsque j'ai pris quelque chose.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J'ai toujours conduit sous l'emprise de drogues, et il ne m'est jamais rien arrivé.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je conduis sous influence de drogues sans même y réfléchir, c'est une habitude.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 29 :

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

(présenter les items dans un ordre de succession fixe)	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
de recevoir un procès-verbal (relation officielle écrite des faits) en cas de constatation de conduite sous influence de drogues*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d'avoir une amende et/ou une autre sanction (interdiction de conduire, condamnation...) en cas de procès-verbal pour	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

conduite sous influence de drogues*							
-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

G. UTILISATION DU GSM AU VOLANT

Question 30 :
 Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP/PDA (ne pas lire)
Lorsque je téléphone en conduisant, j'ai conscience d'être moins attentif au trafic.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lorsque je conduis et téléphone avec mon GSM en main, je cours davantage de risques d'être impliqué dans un accident.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Au volant d'une voiture, je remarque immédiatement lorsqu'un autre automobiliste est au téléphone.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

H. ACCIDENTS DE LA ROUTE ET CONTRÔLES

Question 31 :
 Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous...

(1 réponse par ligne)	NOMBRE DE FOIS	NSP (ne pas lire)	RDR (ne pas lire)
a) eu un accident avec seulement des dégâts matériels ?			
b) eu un accident avec blessés ou tués ?			
c) été contrôlé par la police ?			
d) dû payer une amende pour délit routier ?			
e) été condamné par le tribunal pour délit routier ?			

Si 0 fois pour tout → passez à la question 33
 Si 0 fois pour c, d ou e → à la question 32, ignorez la sous-question correspondante

Question 32 :
 Pour quelles raisons ... ? Etait-ce pour non-respect des limitations de vitesse, conduite sous influence d'alcool, de drogues, non-port de la ceinture ou pour une autre raison ? Plusieurs réponses possibles !

Pour quelle raison avez-vous... ?	Oui	Non
été contrôlé par la police ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Non-respect des limitations de vitesse	<input type="checkbox"/>

Avez-vous dû payer une amende pour délit routier ?	Conduite sous influence d'alcool	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Conduite sous influence de drogues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Non-port de la ceinture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Autre raison	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Non-respect des limitations de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avez-vous été condamné par le tribunal pour délit routier ?	Conduite sous influence d'alcool	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Conduite sous influence de drogues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Non-port de la ceinture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Autre raison	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Non-respect des limitations de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 33 :

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

(dans un ordre aléatoire, rotation)	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	NSP (ne pas lire)
Amendes plus sévères	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Images de crash tests	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plus de contrôles par la police	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moins d'attention consacrée à la puissance des voitures dans les publicités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Campagnes de sensibilisation via des affiches, la TV et la radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radars automatiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Infrastructure plus sûre (dispositifs surélevés, ronds-points)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 34 :

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

(rotation des items)	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	NSP (ne pas lire)
La détection et la sanction de la plupart des infractions fonctionnent bien.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La mesure dans laquelle la sanction correspond à la	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gravité de l'infraction routière est généralement bonne.					
Le traitement des infractions routières est rapide.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le système de détection et de sanction des infractions routières améliore la sécurité routière.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Question 35 :

Si vous avez répondu « très petite chance » ou « petite chance » à au moins 1 des 2 derniers énoncés des questions relatives au risque de se faire prendre pour conduite sous influence (alcool et/ou drogues), non-respect des limitations de vitesse ou non-port de la ceinture (questions 14, 18, 21 et 29), expliquez pourquoi.

Faible risque de se faire prendre pour :

- conduite sous influence d'alcool :

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si l'alcootest prouve que vous avez trop bu et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour conduite sous influence d'alcool sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?

.....

- non-respect des limitations de vitesse :

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si les limitations de vitesse ont été enfreintes et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour infraction de la limitation de vitesse sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?

.....

- non-port de la ceinture :

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si on n'a pas porté la ceinture et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour le non-port de la ceinture sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?

.....

- conduite sous influence de drogues :

Vous avez dit que le risque de recevoir un procès-verbal si vous conduisez sous influence de drogues et le risque de recevoir une amende/une autre sanction après qu'un procès-verbal ait été dressé pour la conduite sous influence de drogues sont faibles. Pourquoi dites-vous cela ?

.....

.....

I. RENSEIGNEMENTS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Question I :

Quelle est votre profession ?

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

Question II :

À quel âge environ avez-vous obtenu votre permis de conduire B ? ___ ans

Question III :

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

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

Question IV :

À quelle fréquence conduisez-vous une voiture ?

- Tous les jours
- Plusieurs fois par semaine
- 1 fois par semaine
- Moins souvent
- Jamais

Question V :

En ce moment, vous êtes :

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

Question VI :

Avez-vous des enfants ?

- Oui, nombre :
- Non

Question VII :

Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ?

- École primaire
- École secondaire inférieure
- École secondaire supérieure
- Études supérieures non universitaires
- Études universitaires
- Aucun

Un grand merci pour votre collaboration !

6. REFERENCES

- SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie – Direction générale Statistique et Information économique (2007). *Accidents de la route 1997-2005*. Retrieved April 4 2007 from http://statbel.fgov.be/figures/d364_fr.asp#3, site web Direction générale Statistique et Information économique.
- Billiet, J. B. (1996) *Methoden van Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek: Ontwerp en dataverzameling*. Acco, Louvain.
- Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1984). *Het survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden*. Louvain, SOI/Dept. Sociologie.
- Casteels, Y. & Nuytens, N. (2010) *Statistiques de sécurité routière 2008*. IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles.
- De Dobbeleer, W. (Ed.), Nathanail, T. & Adamos, G. (2009) *Pan-european road safety campaign: campaign evaluation*. Belgian Road Safety Report, Bruxelles. Consulté le 20 mai sur <http://www.cast-eu.org/pages/results%20and%20deliverables.html>.
- Drevet, M. (2004). *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges*. IBSR: document interne. <http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr>
- Dupont, E. (2009) *Mesure nationale du comportement – Conduite sous influence d'alcool 2007*. IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles.
- ERSO (2010). *General deterrence versus specific deterrence*. Retrieved 2 July 2010 from http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/general_introduction_to_traffic_law_enforcement/general_deterrence_vs_specific_deterrence.htm
- Riguelle, F. (2009) *Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2003 – 2007*. IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles.
- SARTRE (1994). *European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*. Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
- SARTRE 2 (1998). *The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results*. Leidschendam, SWOV.
- SARTRE 3 (2004). *European drivers and road risk*. SARTRE 3 reports Part 1 Report on principal analyses.
- Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2003-2004. Partie 1: Objectifs des Etats Généraux de 2002*. Observatoire de l'IBSR, Bruxelles.
- Silverans, P. (2007). *Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2006 – Partie 1: Attitudes de la population totale*. Observatoire de l'IBSR, Bruxelles.
- Etats Généraux de la Sécurité Routière (2002). *Rapport du Comité d'accompagnement des Etats Généraux de la Sécurité Routière au Comité de pilotage*. Retrieved 4 April 2007 de <http://www.IBSR.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaalvan2002%20Verkeersveiligheid.shtml?language=fr>
- Etats Généraux de la Sécurité Routière (2002b). *Dossier 1: Vitesse excessive et inappropriée*. Retrieved 4 April 2007 de <http://www.IBSR.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=fr>, site web de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.
- Etats Généraux de la Sécurité Routière (2007). *Rapports des groupes de travail*. Retrieved 2 April 2007 de <http://www.cfsr.be/>, site web de la Commission fédérale de la sécurité routière.
- Etats Généraux de la Sécurité Routière (2007b). *Rapport de la Commission fédérale de la sécurité routière*. Retrieved 4 April 2007 de <http://www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf>, site web de la Commission fédérale de la sécurité routière.
- SWOV (2009). *De werking en effecten van snelheidscamera's*. SWOV Factsheet, Leidschendam.

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

Van Den Steen, I., Van Den Bogaerde, E. & De Bie A. (2009). *Moniteur de sécurité 2008-2009: analyse de l'enquête fédérale*. Police fédérale belge – Direction de l'information policière opérationnelle. Consulté le 8 juin 2010 sur http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2008_2009/monitor2008_2009_fr.php.



Institut Belge pour
la Sécurité Routière