

RAPPORT DE RECHERCHE

Peter Silverans, Marilys Drevet et Ward Vanlaar

**Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière
2003-2004**

RAPPORT DE RECHERCHE

Peter Silverans, Marilys Drevet et Ward Vanlaar
Décembre 2005

**Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière
2003-2004**

Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl
Chaussée de Haecht, 1405
1130 Bruxelles

Tél. : + 32.2.244.15.11
Fax : + 32.2.244.43.42
E-mail : info@ibsr.be
Internet : www.bivv.be

Département Comportement des usagers et
Support Politique
Cellule Recherche



*Peter Silverans, Marilyns Drevet et Ward Vanlaar, Département Comportement des Usagers
et Support Politique, Cellule Recherche, IBSR*

Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2003-2004

Rapport de recherche

-EXECUTIVE SUMMARY-

Entre fin 2003 et début 2004, l'IBSR a réalisé un vaste sondage d'opinion en vue de connaître l'avis des automobilistes belges sur les grands thèmes de sécurité routière. Afin de suivre l'évolution des attitudes des conducteurs au fil du temps, l'IBSR répétera ce type de mesure tous les trois ans. Le présent rapport reprend les principaux résultats de ce premier sondage d'opinion.

Dans le cadre de cette enquête, 1063 conducteurs ont été interrogés, à leur domicile, à propos de quatre grands thèmes de sécurité routière, à savoir la vitesse inadaptée et excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues et le port de la ceinture de sécurité. Les personnes susceptibles de participer à l'enquête devaient avoir parcouru au moins 1500 km au volant d'une voiture au cours des 6 derniers mois.

D'après les résultats en matière de vitesse excessive, 70 % des conducteurs considèrent les excès de vitesse comme socialement inacceptables tandis que 84 % estiment que conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres. Les objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière en matière d'attitudes sont donc largement atteints. D'autres résultats liés à la vitesse montrent toutefois que ces chiffres ne peuvent être interprétés de façon trop optimiste. Pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites, il s'avère, dans les deux cas, que le risque subjectif de se faire prendre est très réduit et largement inférieur aux objectifs des Etats Généraux. Enfin, les opinions et le comportement avoué en matière de port de la ceinture révèlent, notamment, que le port de la ceinture à l'arrière est encore loin d'atteindre les objectifs fixés en la matière. Par ailleurs, le rapport contient également, pour chacun des thèmes évoqués, des résultats détaillés sur les attitudes des conducteurs, leur comportement avoué et leur perception du risque de se faire prendre alors qu'ils sont en infraction.

Comme la présente mesure n'est que la première d'une série, nous ne pouvons pas en tirer de conclusions concernant l'évolution des attitudes au fil du temps. Nos résultats montrent néanmoins que, si l'on veut réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2010, le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues devra augmenter de manière drastique. Les résultats actuels révèlent également la nécessité de fournir des efforts permanents en matière de vitesse inadaptée et de port de la ceinture de sécurité.

*Peter Silverans, Marilys Drevet en Ward Vanlaar, Afdeling Gedrag en Beleid,
Onderzoeksceel, BIVV*

Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004

Onderzoeksrapport

-EXECUTIVE SUMMARY-

Eind 2003, begin 2004 voerde het BIVV een grootschalige opiniepeiling uit waarin gepeild werd naar de meningen van de Belgische autobestuurders over de grote verkeersveiligheidsthema's. Om de evolutie van de attitudes van de bestuurders in de loop der tijd op te volgen zal het BIVV deze meting vanaf nu om de drie jaar uitvoeren. In dit rapport worden de belangrijkste resultaten van deze eerste opiniepeiling samengevat.

Voor dit onderzoek werden 1063 bestuurders op hun thuisadres ondervraagd over vier belangrijke verkeersveiligheidsthema's: overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en het dragen van de veiligheidsgordel. Om aan de enquête te kunnen deelnemen moest men gedurende de laatste 6 maanden minstens 1500 km zelf met de wagen gereden hebben.

Uit de resultaten betreffende overdreven snelheid bleek dat 70 procent van de bestuurders snel rijden sociaal onaanvaardbaar vindt en dat 84 procent akkoord ging met de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet. Hiermee worden de attitudedoelstellingen van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid ruim gehaald. Uit andere resultaten inzake snelheid blijkt echter dat men deze resultaten echter niet te optimistisch mag interpreteren. Met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs blijkt dat de subjectieve pakkans in beide gevallen zeer laag liggen en ver onder de doelstellingen van de Staten Generaal blijven. Uit de opinies en het zelfgerapporteerde gedrag betreffende de gordeldracht blijkt tenslotte - onder meer - dat de gordeldracht achterin de wagen wellicht nog niet in de buurt komt van de hiervoor vooropgestelde doelstellingen. In het rapport worden verder voor elk van de vermelde thema's gedetailleerde resultaten voorgesteld over de attitudes van de bestuurders en over hun zelfgerapporteerde gedrag en hun perceptie van de kans om betrapt te worden op overtredingen.

Aangezien de huidige meting slechts de eerste is van een reeks kunnen uit deze resultaten uiteraard nog geen conclusies getrokken worden over de evolutie van de attitudes in de loop der tijd. Uit onze resultaten blijkt echter wel dat om de vooropgestelde halvering van het verkeersdoden tegen 2010 te halen de pakkans voor rijden onder invloed drastisch zal moeten verhogen. Daarnaast roepen de huidige resultaten eveneens op tot voortdurende inspanningen op het vlak van onaangepaste snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel.

*Peter Silverans, Marilys Drevet and Ward Vanlaar, Behaviour and Policy Department,
Research cell, BRSI*

Attitude measurements on road safety 2003-2004

Research report

-EXECUTIVE SUMMARY-

At the end of 2003 and in the beginning of 2004, the Belgian Road Safety Institute conducted a large-scale survey in which Belgian drivers were asked for their opinions on the major road safety themes. From now on, the Belgian Road Safety Institute will conduct such a survey every three years, in order to follow-up the evolution of the drivers' attitudes. This report contains a summary of the main results of this first survey.

In this survey, 1063 drivers were interviewed at their home addresses. The questions dealt with four major road safety themes : exaggerated and unadapted speed, driving under the influence of alcohol and/or drugs and the use of the safety belt. Only drivers that had conducted a car for more than 1500 kilometres over the last 6 months were interviewed.

The results with regard to exaggerated speed have shown that 70 per cent of the drivers are convinced that speeding is socially unacceptable and that 84 per cent agreed on the statement that speeding endangers the own life and the life of others. This means that the attitude objectives of the *General Assembly on Road Safety* (large-scale official consultation on road safety) have been largely achieved. However, other results on speeding behaviour reveal that these results are not to be interpreted too optimistically. With regard to driving under the influence of alcohol and illegal drugs, the subjective likelihood of being caught seems to be very low in both cases and remains far below the objectives set forward by the *General Assembly on Road Safety*. Finally, the opinions and the self-reported behaviour on the seatbelt wearing reveal, among others, that the seatbelt wearing in the back of the car probably does not come close to the objectives set forward. Furthermore, the report gives detailed results for each of the themes, both in terms of the drivers' attitudes and their self-reported behaviour as in terms of their perception of the likelihood to get caught.

As the current measurement is only the first of a whole series, these results cannot be used to draw conclusions about the evolution of the attitudes in time. Our results do show however that the likelihood of being caught for driving under the influence of alcohol or illegal drugs, will have to increase considerably to reach the objective of halving the number of traffic fatalities by the year of 2010. Moreover, the present results prove that continuous efforts should be made in the fields of unadapted speed and the wearing of the safety belt.

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
1.1 VITESSE INADAPTEE OU EXCESSIVE	1
1.2 ALCOOL AU VOLANT	2
1.3 CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE DROGUES ILLICITES	3
1.4 LE PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE	3
2 METHODE	5
2.1 UNITES DE SONDAGE	5
2.2 ECHANTILLON, COLLECTE DE DONNEES ET ANALYSE DES DONNEES	5
3 RESULTATS	6
3.1 ECHANTILLONNAGE	6
3.2 VITESSE INADAPTEE OU EXCESSIVE	7
3.2.1 Objectifs des Etats Généraux: trois attitudes par rapport à la vitesse	7
3.2.2 Autres indicateurs: comportement avoué, risque subjectif de se faire prendre et excès de vitesse avoués	8
3.3 ALCOOL AU VOLANT	9
3.3.1 Objectif des Etats Généraux: Risque subjectif de se faire prendre	9
3.3.2 Autres indicateurs pour la conduite sous l'influence d'alcool	9
3.4 CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE DROGUES ILLICITES	11
3.4.1 Objectif des Etats Généraux: risque subjectif de se faire prendre	11
3.4.2 Autres indicateurs en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites	12
3.5 LE PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE	13
4 DISCUSSION	16
4.1 ÉCHANTILLON	16
4.2 VITESSE EXCESSIVE OU INADAPTEE	16
4.2.1 Objectifs des Etats Généraux	16
4.2.2 Autres indicateurs en matière de vitesse	17
4.3 ALCOOL AU VOLANT	17
4.4 CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE DROGUES ILLICITES	19
4.5 LE PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE	20
5 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	22
5.1 BANQUE DE DONNEES ET ECHANTILLONNAGE	22
5.2 VITESSE EXCESSIVE ET INADAPTEE	22
5.3 ALCOOL AU VOLANT	23
5.4 CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE DROGUES ILLICITES	23
5.5 PORT DE LA CEINTURE	24
6 REFERENCES	25

1. Introduction

Le présent rapport est une conséquence directe des Etats Généraux de la Sécurité Routière (dénommés ci-après Etats Généraux). Dans le rapport du Comité d'Accompagnement au Comité de Pilotage (Etats Généraux, s.d.) différents indicateurs ont, en effet, été définis afin de pouvoir évaluer, au fil du temps, la sécurité routière en Belgique. Outre des indicateurs relatifs au nombre d'accidents et des indicateurs portant sur des observations objectives, une série d'objectifs au niveau des attitudes en matière de sécurité routière ont également été formulés. Le but était par exemple qu'en 2004, au moins 60% des personnes interrogées considèrent une vitesse excessive comme socialement inacceptable et qu'en 2005, au moins 90 % des sondés considèrent le risque de se faire arrêter pour conduite sous l'influence d'alcool comme très élevé. La présente mesure d'attitudes est destinée, en premier lieu, à confronter ces objectifs explicites des Etats Généraux à la réalité. Comme le nombre d'objectifs explicites des Etats Généraux en matière d'attitudes est assez limité, nous avons également mis cette étude à profit pour analyser une série d'attitudes proches de ces objectifs. Le but est de donner un aperçu plus détaillé de l'opinion des conducteurs belges concernant un certain nombre de thèmes importants de sécurité routière.

Ce rapport récapitulatif commente les principaux résultats du sondage d'opinion réalisé fin 2003 et début 2004. Nous nous limitons aux questions qui concernent directement les objectifs des Etats Généraux vis-à-vis de quatre grands thèmes, à savoir la vitesse excessive, la conduite sous l'influence d'alcool et de drogues et le port de la ceinture. Dans ce qui suit, nous commentons d'abord les objectifs explicites des Etats Généraux pour chaque thème avant d'aborder une série de questions permettant de dresser un tableau plus précis de ces objectifs. Un commentaire plus détaillé et plus nuancé de la présente mesure d'attitude est repris dans le rapport scientifique consacré à cette mesure d'attitudes (Silverans, Drevet & Vanlaar, 2005)

1.1 Vitesse inadaptée ou excessive

Les objectifs en matière d'attitude par rapport à une vitesse excessive sont résumés par les Etats Généraux dans le tableau ci-après (Etats Généraux, dossier 1, p. 15).

Tableau 1: Objectifs des Etats Généraux concernant les attitudes en matière de vitesse

Taux de réponses "oui"	Données 1999	Objectif 2004	Objectif 2006	Objectif 2008
1) La vitesse excessive, c'est risquer sa vie et celle des autres	52 %	60 %	70 %	80 %
2) La vitesse est un moyen de gagner du temps	26 %	20 %	15 %	8 %
3) Commettre des excès de vitesse est socialement inacceptable	40 %	60 %	70 %	80 %

Etant donné que les chiffres de 1999 proviennent du post-test qui a suivi la campagne "si tu roules vite, je t'évite" (Prigogine, s.d.), nous pouvons partir du principe que ces objectifs doivent être opérationnalisés de la même manière que dans ce post-test. Les questions qui y sont posées reviennent également dans le post-test de la campagne de 2000 avant d'être

reprises, chaque année, dans le cadre du projet de recherche "*Killing Speed, saving lives*" (IBSR, 2001, 2002, 2003a, 2003b). Pour ce projet, les mesures ont, à chaque fois, été réalisées en dehors des périodes de campagnes vitesse. Lors du compte-rendu de nos résultats, nous ne manquerons donc pas de les comparer à ceux des études précédentes. En résumé, on peut dire que le premier et le troisième thème de l'étude "killing speed" se sont chacun soldés par des résultats avoisinant les 60 % alors que les attitudes en matière de vitesse comme moyen de gagner du temps ont, à chaque fois, remporté environ 50 % de réponses "d'accord".

Outre les objectifs spécifiques, nous avons également demandé dans quelle mesure les conducteurs prétendent respecter les limitations de vitesse. La question a été posée de manière générale et pour chacun des différents régimes de vitesse (120 km/h, 90 km/h, 70 km/h, 50 km/h, 30 km/h). Une autre question concernait la probabilité de subir un contrôle vitesse ainsi que la probabilité de se faire sanctionner en cas de contrôle de vitesse positif. Enfin, nous avons également demandé aux personnes interrogées combien de fois elles avaient déjà été contrôlées et/ou sanctionnées pour excès de vitesse.

1.2. Alcool au volant

Les Etats Généraux exigent que "pour 2005 au plus tard, le risque subjectif de se faire prendre doit être tel qu'au moins 90 % de la population belge en possession d'un permis de conduire estiment que le risque de se faire prendre en état de conduite sous l'influence d'alcool et/ou de drogues illicites est très élevé" (Etats Généraux, dossier 2, p. 4). Dans le cadre de l'étude SARTRE, le risque subjectif de se faire prendre avait déjà été analysé par le biais de vastes enquêtes menées en 1996 et 2002. Il ressort de cette étude que parmi les possibilités de réponses "jamais, rarement, quelquefois, souvent, très souvent et toujours" seuls 10 % environ des personnes interrogées avaient répondu "souvent, très souvent et toujours" pour les deux études confondues. Cela montre que les Etats Généraux ont mis la barre très haut pour le risque subjectif de se faire prendre. Concernant le risque subjectif de se faire arrêter pour conduite sous l'influence d'alcool, la question suivante a été posée lors de notre enquête : "Quel est le risque d'être soumis à un contrôle alcool par la police (risque très limité, risque limité, risque moyen, risque élevé et risque très élevé)". Pour atteindre l'objectif de 90 % de réponses "risque très élevé" en 2005, il faudrait qu'en 2003, une majorité de personnes répondent "risque élevé" ou "risque très élevé".

Comme les novices sont généralement très mauvais en matière d'estimation des probabilités et qu'il n'est pas vraiment évident de savoir sur la base de quels critères le risque subjectif est évalué, nous avons également demandé aux personnes interrogées si elles avaient déjà subi un contrôle alcool. Les réponses à cette question serviront à interpréter les résultats du risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence d'alcool. C'est pourquoi nous avons également demandé aux conducteurs s'ils avaient déjà été sanctionnés et/ou condamnés pour conduite sous influence.

Le risque subjectif de se faire prendre aura un impact plus grand sur le comportement si les conducteurs sont convaincus qu'ils seront effectivement sanctionnés en cas d'infraction. S'ils considèrent que le risque de sanction effective en cas d'alcootest positif est limité, le risque subjectif de se faire prendre n'a, à strictement parler, aucune importance. Afin de tenir compte de ce facteur, nous avons également demandé quel est le risque d'être sanctionné en cas de contrôle positif.

Enfin, nous avons également demandé aux personnes à quelle fréquence elles conduisent avec un taux d'alcool supérieur à la limite autorisée. Comme la mesure dans laquelle les conducteurs déclarent respecter la limite légale en matière d'alcool au volant doit évidemment être considérée en fonction de la notion de limite légale par les conducteurs,

nous avons également soumis aux personnes interrogées une question à choix multiple concernant le taux d'alcool légal autorisé dans le sang. Les possibilités de réponses étaient 0,2 ‰ (limite parfois évoquée dans les médias dans le cadre de l'abaissement de la limite pour des groupes cibles spécifiques), 5 ‰ (réponse correcte), 0,8 ‰ (ancienne limite), 1,2 ‰ et 1,5 ‰.

1.3. Conduite sous l'influence de drogues illicites

L'objectif fixé par les Etats Généraux en matière de conduite sous l'influence de drogues est le même que pour la conduite sous l'influence d'alcool, à savoir que 90 % des personnes interrogées doivent estimer que le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues est très élevé. Pour sonder ce risque subjectif, nous avons posé la même question pour les drogues illicites que pour l'alcool, en spécifiant qu'il s'agissait du cannabis et de ses dérivés, de l'opium et de ses dérivés, de la cocaïne, de l'ecstasy, des amphétamines, du LSD et des champignons hallucinogènes. La conduite sous l'influence de médicaments n'a donc pas été prise en compte.

Comme pour la conduite sous l'influence d'alcool et pour les mêmes raisons, nous avons analysé, pour les drogues illicites également, le nombre de contrôles et d'amendes avoués ainsi que le risque subjectif d'être sanctionné en cas de contrôle positif. La conduite sous l'influence de drogues illicites a été sondée de la même manière que pour l'alcool. Etant donné qu'il n'existe que peu de données de recherche systématiques concernant la conduite sous l'influence de drogues illicites, nous estimons qu'il est d'autant plus important de sonder dans quelle mesure les personnes interrogées ont reconnu conduire sous l'influence de drogues illicites.

1.4. Le port de la ceinture de sécurité

Le dossier 7 "ceinture, sièges pour enfants, casque" des Etats Généraux ne formule pas d'objectifs en matière d'attitudes à l'égard du port de la ceinture. Il formule toutefois des objectifs au niveau des mesures du comportement, à savoir que le pourcentage de port de la ceinture constaté lors des mesures standardisés du comportement doit évoluer conformément au Tableau 2 ci-après:

Tableau 2: Objectifs des Etats Généraux en matière de port de la ceinture (comportement observé)

% port de la ceinture	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Conducteur	56	58	61	63	66	71	76	81	86
Passager avant	58	60	63	65	68	73	78	83	88
Passager arrière	45	47	50	52	55	60	65	70	75
Enfants protégés	71	75	80	87	95				
Enfants protégés correctement	40	55	70	85	95				

Comme pour les objectifs en matière de comportement à l'égard de la conduite sous l'influence de drogues et d'alcool, nous avons interrogé les interviewés en tant que conducteur et en tant que passager avant et arrière sur leur port de la ceinture. Une constatation typique qui sert de fil conducteur dans ce genre d'enquête est que le pourcentage de données avouées pour des comportements socialement non souhaitables est presque toujours supérieur au pourcentage de données observées. Le dossier des Etats Généraux consacré au port de la ceinture (dossier 7, p. 1) mentionne même un écart de 20 à 34 points entre le comportement avoué et le comportement observé en faveur de la réponse

socialement souhaitable. Si nous tenons compte de cet aspect, nous pouvons considérer, avec une certaine prudence, que les mesures d'attitudes représentent la limite supérieure pouvant être atteinte en matière de mesures du comportement. D'après des comptages ceintures réalisés par l'IBSR, 60,3 % des conducteurs et 61,5 % des passagers avant portaient leur ceinture en 2003. Dans l'étude *Sartre 3*, les personnes ont été interrogées sur leur fréquence de port de la ceinture (jamais, rarement, quelquefois, souvent, très souvent, toujours) en fonction de différents régimes de vitesse. D'après les résultats, le pourcentage de personnes qui prétendent *toujours* mettre la ceinture était déjà, *en soi*, systématiquement supérieur aux pourcentages observés (le pourcentage de réponses « toujours » tournait autour des 65 à 75 %, en fonction du régime de vitesse mentionné). Ces données confirment donc l'hypothèse selon laquelle les données avouées représentent souvent une surestimation des données observées.

Nous avons également analysé la fréquence à laquelle les personnes prétendent attacher les enfants de moins de 12 ans. Ceci permet, en effet, de se faire une idée du caractère réalisable des objectifs comportementaux en matière de protection des enfants. Comme pour les autres thèmes, nous avons aussi analysé le risque subjectif de se faire prendre, le risque subjectif de sanction si l'on se faisait prendre et le nombre avoué de contrôles de police et d'amendes.

2 Methode

2.1. Unités de sondage

Etant donné que les Etats Généraux ont formulé leurs objectifs en matière d'attitudes par rapport à la population belge possédant un permis de conduire, nous nous sommes basés sur le fichier "permis de conduire" du Service Public Fédéral Mobilité pour sélectionner notre échantillon. Nous nous sommes limités aux personnes titulaires d'un permis B, en possession d'un permis valable au moment de l'enquête et ayant conduit un véhicule au cours des six derniers mois. Sur la base de ce fichier de permis, nous avons réalisé un échantillonnage stratifié.

2.2. Echantillon, collecte de données et analyse des données

L'échantillon théorique comportait 1500 personnes au total, réparties en trois parties égales sur les régions. Pour faciliter la collecte des données, dix communes ont été sélectionnées par province en Flandre et en Wallonie (*primary sampling units*). Dix communes ont également été sélectionnées en Région bruxelloise. Les communes ont été choisies proportionnellement à leur nombre d'habitants. En Flandre et en Wallonie, cent unités de recherche ont ensuite été sélectionnées dans dix communes de chaque province. En Région de Bruxelles-Capitale, cinquante unités de recherche ont, à chaque fois, été sélectionnées dans dix communes. Les habitants ont été stratifiés en fonction du sexe et de cinq tranches d'âge. Pour chaque personne sélectionnée par commune, trois personnes de réserve du même sexe et de la même tranche d'âge ont également été retenues dans la même commune. Pour les grandes villes d'Anvers, Bruxelles et Gand (où il fallait s'attendre à des problèmes supplémentaires), nous avons prévu, par personne sélectionnée, dix personnes de réserve appartenant à la même catégorie d'âge et au même sexe. Le fait d'avoir suivi une procédure bien définie pour inviter les personnes interrogées et, plus particulièrement, d'avoir demandé aux personnes de réserve de participer à l'enquête dans un ordre (aléatoire) pré-défini, a permis d'éviter de n'inviter systématiquement que des personnes motivées.

Les interviews se sont déroulées en face à face entre octobre 2003 et février 2004. Mis à part la campagne Bob, aucune campagne de sensibilisation spécifique consacrée à l'un des quatre thèmes analysés ne s'est déroulée dans cette période-là. Le questionnaire complet est repris en annexe du rapport scientifique sur les mesures d'attitudes. Lors de l'analyse des résultats, il a été tenu compte de la stratification en termes d'âge et de sexe, des unités primaires d'échantillonnage et de la considération des données en fonction de l'étendue de la commune au sein de laquelle les personnes ont été sélectionnées. Les limites inférieures et supérieures dont il est question dans le texte et les tableaux ci-après représentent à chaque fois les limites d'un intervalle de confiance (IC) de 95 %.

3 Résultats

3.1. Echantillonnage

Le tableau ci-après reprend les réponses pour toutes les adresses sélectionnées.

Tableau 3: Non-réponses pour l'ensemble des adresses contactées

Résultats pour toutes les adresses

	FLA	WAL	BRU	Total
D'accord de participer, enquête complète	476	358	129	963
%	12,40 %	14,92 %	2,35 %	8,20 %
D'accord de participer, mais hors quota	14	43	45	102
%	0,36 %	1,79 %	0,82 %	0,87 %
Personne non contactable après 2 prises de contact	123	233	111	467
%	3,20 %	9,71 %	2,02 %	3,98 %
Personne n'habite plus à l'adresse indiquée, inconnu	186	177	732	1095
%	4,84 %	7,38 %	13,31 %	9,33 %
Refus de participer	232	349	274	855
%	6,04 %	14,54 %	4,98 %	7,28 %
Adresse non utilisée	1110	627	711	2448
%	28,91 %	26,13 %	12,93 %	20,85 %
Ne parle pas le français/néerlandais	29	25	9	63
%	0,76 %	1,04 %	0,16 %	0,54 %
Personne décédée	3	19	21	43
%	0,08 %	0,79 %	0,38 %	0,37 %
Non utilisé Bruxelles / Lux / Brabant wallon	0	100	252	352
%	0,00 %	4,17 %	4,58 %	3,00 %
Pas reçu d'info	1667	469	3216	5352
%	43,41 %	19,54 %	58,47 %	45,59 %
Total	3840	2400	5500	11740
Total %	100	100	100	100

Il ressort de ce tableau que nous avons essayé de contacter en tout 8.932 personnes (nombre total moins les adresses non utilisées), pour finalement nous retrouver avec 963 participants. Cela ne signifie pas que ces 8.932 personnes ont refusé de participer à l'enquête. En effet, une partie des gens sélectionnés étaient décédés, tandis que toute une série d'autres n'habitaient pas ou n'étaient pas joignables à l'adresse indiquée. Pour la grande majorité des non-réponses (45,59 %), le bureau d'enquête n'a pas reçu d'informations concernant les raisons pour lesquelles la personne concernée n'a pu être contactée. Les données dont nous disposons ne nous permettent donc pas d'évaluer correctement le taux de non-réponses. A noter que le nombre de personnes qui ont accepté de participer à l'enquête (963) correspond environ au nombre de personnes qui ont refusé (855). Sur la base de ces données, on ne peut dès lors exclure une certaine auto-sélection du groupe cible qui sera finalement interrogé.

Les enquêteurs ne sont parvenus à interroger que 129 Bruxellois suivant la méthode prédéfinie. Comme ce nombre s'écartait fortement de l'objectif théorique de 500 personnes, l'échantillon bruxellois a été élargi de 100 personnes sélectionnées via une procédure appelée "échantillonnage par quota". Par quota sampling, le bureau d'enquête veut dire que les interviewers opérant à Bruxelles se sont vu imposer certains profils concernant l'âge, le sexe et la commune dans laquelle les interviews devaient se dérouler. Les interviewers ont ensuite utilisé diverses méthodes pour rechercher des personnes répondant à ces

paramètres, notamment via leur réseau, via des méthodes de "porte à porte", via des références fournies par d'autres répondants, etc.

Pour l'ensemble de la Belgique, 388 interviews au total ont été réalisées parmi les premières personnes sélectionnées. Les 575 interviews restantes ont été réalisées avec les personnes de réserve, auxquelles s'ajoutent les 100 personnes sélectionnées via *quota sampling*. Pour plus de détails sur la composition de l'échantillon sélectionné, nous renvoyons au rapport scientifique.

3.2. Vitesse inadaptée ou excessive

3.2.1. Objectifs des Etats Généraux: trois attitudes par rapport à la vitesse

Dans le tableau ci-après, nous avons placé les résultats actuels à côté des résultats des enquêtes précédentes et des objectifs des Etats Généraux.

Tableau 4: attitudes en matière de vitesse de 1999 à 2004 comparé aux objectifs pour 2004-2008

Taux de réponses oui (1999 et 2000) et taux de réponses d'accord (2001 et suivantes) (*)	DONNEES 1999 post-test	DONNEES 2001	DONNEES 2002	DONNEES 2003	DONNEES 2004	Objectif 2004	Objectif 2006	Objectif 2008
Pour vous, conduire vite c'est risquer sa vie et celle des autres	52	52	60	60	83,8	60	70	80
Pour vous, conduire vite c'est un moyen de gagner du temps	26	59	54	53	38,2	20	15	8
Pour vous, conduire vite c'est socialement inacceptable	40	56	61	58	69,7	60	70	80

(*) Les résultats de 1999 et 2000 ont été collectés dans le cadre d'un post-test campagnes vitesse. Les résultats de toutes les enquêtes dans ce tableau ont été obtenus par le biais d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif (voir rapport scientifique). Pour les enquêtes de 2001 à 2003, seuls les résultats concernant les conducteurs ont été repris dans ce tableau.

Concernant l'affirmation selon laquelle conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres, on constate que 83,8 % des personnes interrogées partagent cette opinion (IC de 79,9 à 87,7 %). Le pourcentage de réponses "d'accord" (d'accord et entièrement d'accord confondus) fait ainsi un saut de plus de vingt points par rapport aux deux années précédentes. L'objectif en matière d'attitudes pour 2004 est donc largement dépassé et atteint même celui de 2008.

Avec 69,7 % de réponses "d'accord" (IC de 65,1 à 74,4 %), l'affirmation selon laquelle une conduite trop rapide est socialement inacceptable gagne également dix points par rapport

aux deux mesures précédentes. L'objectif 2004 est donc, lui aussi, largement dépassé et on peut même affirmer que l'objectif 2006 est également atteint.

38,2 % des personnes interrogées sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle la vitesse représente un moyen de gagner du temps (IC de 33,4 à 42,9 %). L'objectif 2004 qui était de ne pas dépasser 20 % de réponses "d'accord" n'a donc manifestement pas été atteint. Ce pourcentage est également nettement supérieur à ceux des post-tests qui ont suivi les campagnes vitesse, ce qui n'est pas vraiment étonnant. Par rapport aux pourcentages constatés entre 2001 et 2003, on note toutefois une baisse sensible.

3.2.2. Autres indicateurs: comportement avoué, risque subjectif de se faire prendre et excès de vitesse avoués

Le tableau ci-après montre, pour chaque régime de vitesse, le pourcentage de personnes qui affirment respecter les limitations de vitesse à 5 km/h près (les catégories de réponses "au km près" et "à 5 km/h près" ont été rassemblées).

Tableau 5. Pourcentage de personnes qui affirment respecter les limitations de vitesse à 5 km/h près (au km/h près ou avec une marge de 5 km/h)

Respect des limitations de vitesse (pourcentage)	Moyenne	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
De manière générale	43,7	38,7	48,7	2,5
120 km/h	38,4	33,8	43,0	2,3
90 km/h	47,8	43,1	52,6	2,4
70 km/h	49,7	44,6	54,7	2,5
50 km/h	54,7	49,6	59,7	2,6
30 km/h	66,7	61,7	71,6	2,5

De manière générale, 43,7 % des personnes interrogées affirment respecter les limitations de vitesse à 5 km/h près. Si nous considérons les pourcentages par régime de vitesse, nous constatons, comme prévu, qu'au plus le régime de vitesse est bas, au plus le nombre de personnes qui affirment respecter les limitations de vitesse à 5 km/h près est élevé.

Si nous additionnons le nombre de réponses "risque très limité" et "risque limité", nous constatons que 21,0 % des personnes interrogées (IC de 17,1 à 25,0 %) estiment courir peu de risques de subir un contrôle vitesse. Une majorité relative de 48,4 % des personnes interrogées (IC de 42,8 à 54,0 %) estiment toutefois que le risque de contrôles est élevé (risque élevé et très élevé confondus).

Seuls 11,1 % des personnes interrogées considèrent que le risque d'être sanctionné en cas de contrôle positif pour excès de vitesse est petit (risque limité et très limité confondus) (IC de 7,0 à 15,2 %). La majorité des 70,9 % de personnes interrogées considèrent le risque de sanction comme élevé ou très élevé (IC de 64,1 à 77,7 %).

34,7 % (IC de 30,2 à 39,1 %) des personnes interrogées déclarent avoir déjà reçu une amende pour excès de vitesse. 3,2 % disent avoir déjà été condamnés par le tribunal pour conduite trop rapide (IC de 1,9 à 4,5 %). Mis à part trois personnes (0,4 %) qui prétendent avoir été condamnées par le tribunal mais ne pas avoir payé d'amende, les 3,2 % des personnes interrogées condamnées par le tribunal font partie des 34,7 % personnes interrogées qui ont payé une amende pour excès de vitesse.

3.3. Alcool au volant

3.3.1. Objectif des Etats Généraux: Risque subjectif de se faire prendre

La distribution de fréquence des réponses à la question "Quelle est la probabilité de subir un contrôle de police visant à vérifier si le conducteur roule sous l'influence de l'alcool ?" est reprise au Tableau 6.

Tableau 6. Risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence d'alcool.

Risque de contrôle conduite sous l'influence de l'alcool (%)	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
très petite chance	12,8	9,6	16,1	1,6
petite chance	31,4	27,1	35,9	2,2
chance moyenne	34,8	30,9	38,8	2,0
grande chance	18,3	16,7	21,9	1,8
très grande chance	2,5	1,0	4,1	0,8

Les intervalles de confiance montrent que l'objectif des Etats Généraux est loin d'être atteint. Avec 18,3 % de réponses "risque élevé" et 2,5 % de réponses "risque très élevé", nous nous approchons à peine des 20 % de réponses "risque élevé", ce qui contraste fortement avec les 90 % de réponses "risque très élevé" préconisés par les Etats Généraux. Si, comme le recommandent les Etats Généraux, on tient compte de la limite inférieure avec un intervalle de confiance de 95 %, on peut seulement dire avec certitude que 1 % des conducteurs considère le risque comme "très élevé" et 16,7 % comme "élevé".

Etant donné que les Etats Généraux ont formulé des objectifs clairs en matière de risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous influence, nous avons analysé les réponses à cette question région par région. Pour les comparaisons deux par deux de chacune des catégories de réponses, nous renvoyons au rapport scientifique. Dans ce résumé, nous nous contentons de faire le compte rendu de l'analyse du pourcentage de personnes interrogées qui considèrent le risque comme très élevé. Cette analyse ne révèle aucune différence significative entre les trois régions concernant le pourcentage de réponses « risque très élevé » A Bruxelles, 4,1 % de réponses « risque très élevé » ont été enregistrées (IC de 0 à 10,2 %), par rapport à 2,6 % en Flandre (IC de 0 à 4,5 %) et 1,5 % en Wallonie (IC de 0 à 3,2 %).

3.3.2. Autres indicateurs pour la conduite sous l'influence d'alcool

24,1 % des personnes interrogées déclarent avoir déjà subi un contrôle alcool (IC de 21,0 à 27,3 %). 75,9 % des personnes prétendent, en d'autres termes, ne jamais avoir subi un tel contrôle. Si l'on tient compte de cette donnée, les résultats en matière de risque subjectif de se faire prendre ne sont pas vraiment surprenants. Ces résultats sont confirmés par le nombre de contrôles de police (contrôles vitesse et contrôles par radars automatiques inclus) que les personnes déclarent avoir subis. D'après les résultats repris dans le tableau ci-après, pratiquement une personne sur trois prétend, en effet, ne jamais avoir été contrôlée, même par un radar, une personne sur deux affirme ne pas avoir subi plus de deux contrôles dans sa vie tandis que seule une personne sur cinq déclare avoir été contrôlée plus de 4 fois dans sa vie (23,2 %).

Tableau 7. Nombre de contrôles de police avoués

Nombre de contrôles de police subis	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
Jamais contrôlé	29,8	25,6	34,0	2,1
1 fois	18,6	15,2	22,1	1,8
2 fois	11,1	8,7	13,4	1,2
3 fois	13,1	10,4	15,9	1,4
4 fois	4,2	2,4	6,0	0,9
5 à 9 fois	12,2	9,0	15,4	1,6
Plus de 10 fois	11,0	7,9	14,1	1,6

2,3 % des personnes interrogées déclarent déjà avoir été sanctionnées et/ou condamnées pour conduite sous l'influence d'alcool (19 personnes interrogées sur 1063; parmi elles, 10 ont reçu une amende et ont été condamnées, 4 ont été condamnées mais affirment ne pas avoir payé d'amende et cinq ont reçu une amende sans être condamnées).

La distribution de fréquence des réponses à la question concernant la probabilité d'être sanctionné en cas de contrôle alcool positif est reprise au Tableau 8.

Tableau 8: Risque subjectif de sanction en cas de contrôle alcool positif.

Risque de sanction en cas de contrôle alcool positif	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
très petite chance	9,1	4,8	13,4	2,2
petite chance	12,6	8,9	16,2	1,9
chance moyenne	17,1	12,6	21,5	2,3
grande chance	36,0	30,5	41,4	2,8
très grande chance	25,3	20,7	29,9	2,4

Avec 25,3 % de "très grande chance" et 36 % de "grande chance", les réponses penchent du côté "grande chance". Un groupe important, rassemblant environ un cinquième des personnes interrogées, se situe encore du côté "petite chance" du spectre de réponses possibles. Ces personnes semblent partir du principe que, même en cas d'alcootest positif, il y a de grandes chances que l'on ne soit finalement pas sanctionné.

La fréquence à laquelle les personnes affirment respecter la limite légale en matière de conduite sous influence est reprise au Tableau 9:

Tableau 9: Respect avoué de la limite légale en matière d'alcool au volant

Dans quelle mesure respectez-vous la limite légale ?	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
jamais	1,0	0,2	1,7	0,4
rarement	1,2	0,2	2,2	0,5
quelquefois	4,8	2,3	7,2	1,3
souvent	11,6	8,7	14,5	1,5
très souvent	19,0	16,4	21,6	1,3
toujours	62,4	58,3	66,5	2,1

38 % des conducteurs avouent dépassé au moins une fois la limite légale. 1 % des conducteurs prétend ne jamais respecter la limite légale et 1,2 % rarement. Des analyses complémentaires qui sont publiées dans le rapport scientifique révèlent qu'une grande partie des conducteurs qui ont répondu "jamais" ou "rarement" ont mal compris la question. C'est pourquoi nous ne tiendrons pas compte de ces résultats.

La distribution de fréquence des réponses à la question de savoir quel est le taux d'alcool autorisé dans le sang (en grammes par litre de sang), résumée dans le tableau ci-après, donne un aperçu de la manière dont les personnes interrogées conçoivent la limite légale:

Tableau 10: Connaissance de la limite légale en matière d'alcool au volant

Connaissance limite légale	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
1,5 (mg/litre)	0,5	0,1	0,8	0,2
0,5 (mg/litre)	67,8	63,5	72,0	2,2
0,8 (mg/litre)	15,2	11,6	18,9	1,9
0,2 (mg/litre)	7,6	5,2	10,1	1,2
1,2 (mg/litre)	0,4	0	0,8	0,2
ne sait pas	8,5	5,8	11,3	1,4

Deux personnes sur trois (67,8 %) ont répondu correctement à la question à choix multiple concernant le taux d'alcool maximal autorisé dans le sang. L'ancienne limite de 0,8 ‰ a été choisie par 15,2 % des personnes interrogées. Environ un dixième (8,5 %) des personnes a avoué ne pas connaître la réponse. Les deux taux les plus élevés (1,5 et 1,2 mg/litre) parmi les réponses à choix multiple n'ont été cités que par une petite minorité (respectivement 0,5 % et 0,4 %) de personnes interrogées, tandis que le taux le moins élevé a été choisi par un nombre assez élevé, à savoir 7,6 % des personnes interrogées.

3.4. Conduite sous l'influence de drogues illicites

3.4.1. Objectif des Etats Généraux: risque subjectif de se faire prendre

La distribution de fréquence des réponses à la question "Quelle est la probabilité d'être contrôlé(e) par la police pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de drogues illégales?" est reprise dans le tableau ci-après:

Tableau 11: Risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites

Risque de contrôle conduite sous l'influence de drogues illicites	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
très petite chance	31,9	26,5	37,4	2,8
petite chance	38,6	33,8	43,5	2,5
chance moyenne	21,8	18,2	25,3	1,8
grande chance	6,6	4,8	8,4	0,9
très grande chance	1,1	0,4	1,8	0,3

En résumé, ces résultats montrent donc que 70,6 % des personnes interrogées estiment que le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites est *limité* et que seuls 7,7 % trouvent ce risque *élevé* (risque élevé ou très élevé). Etant donné que l'objectif des Etats Généraux était d'obtenir au moins 90 % de réponses "risque très élevé", nous avons également analysé le taux de personnes qui estiment que le risque de se faire prendre est "très élevé" par région. Il ressort de cette analyse qu'à Bruxelles, 1,6 % des personnes interrogées estiment que le risque de se faire prendre est très élevé, contre 1,3 % en Flandre et 0,2 % en Wallonie. La différence entre la Flandre et la Wallonie s'avère significative ($F(1, 97) = 5,15, p = .025$). L'écart plus grand, en chiffres absolus, entre Bruxelles et la Wallonie, ne s'avère toutefois pas significatif ($F(1, 97) = 1,91, p = .17$).

Comme il fallait s'y attendre, l'écart de 0,3 point entre Bruxelles et la Flandre ($F(1, 97) = 0,09$, $p = .76$) n'est pas non plus significatif. La seule conclusion est donc que le taux de personnes qui considèrent le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites est plus élevé en Flandre qu'en Wallonie. La principale constatation en matière de risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites est que, sur l'ensemble des régions, 1,1 % seulement des personnes interrogées considèrent ce risque comme très élevé. Ce résultat est totalement opposé à l'objectif poursuivi (90 %).

3.4.2. Autres indicateurs en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites

Seuls 2,3 % des personnes interrogées déclarent avoir déjà subi un contrôle en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites (25 personnes sur 1063, IC de 1,1 à 3,4 %). Seules deux personnes (0,34 %) ont déjà reçu une amende pour conduite sous l'influence de drogues illicites. Une seule personne déclare déjà avoir été condamnée pour cette même raison.

La distribution de fréquence des réponses à la question concernant la probabilité d'être sanctionné en cas de contrôle drogues positif (ou, en d'autres termes, le risque subjectif de sanction) est reprise dans le tableau ci-après.

Tableau 12: Risque subjectif de sanction en cas de contrôle drogues positif

Risque de sanction en cas de contrôle drogues positif	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
très petite chance	17,6	10,7	24,4	3,5
petite chance	15,9	12,1	19,6	1,9
chance moyenne	18,3	14,6	21,9	1,9
grande chance	27,6	22,8	32,5	2,5
très grande chance	20,7	16,1	25,3	2,3

Avec 48,3 % de réponses "risque élevé" (risque élevé ou très élevé) et 33,4 % de réponses "risque limité" (risque limité ou très limité), les résultats s'orientent plus vers le "risque limité" que pour la conduite sous l'influence d'alcool.

Le fait que 7,5 % des personnes interrogées ont répondu n'avoir jamais respecté l'interdiction de conduire sous l'influence de drogues illicites et déclarent donc, de ce fait, toujours rouler sous influence, nous amène à conclure qu'un groupe relativement important de personnes a mal compris la question. Cette conclusion est confirmée par le croisement de ces résultats avec les réponses à la question concernant la fréquence à laquelle les personnes consomment des drogues illicites. Parmi ces 7,5 %, un important sous-groupe affirme ne jamais consommer de drogues, ce qui tend à prouver la contradiction interne des réponses (pour plus de détails, nous renvoyons au rapport scientifique). Il nous est donc impossible, sur la base des données actuelles, de faire une estimation du comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites.

3.5. Le port de la ceinture de sécurité

Les distributions de fréquence de la mesure dans laquelle les personnes prétendent généralement porter la ceinture sont reprises dans le tableau ci-après (Tableau 13).

Tableau 13: Comportement avoué en matière de port de la ceinture

Conducteur	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
jamais	5,5	3,5	7,4	1,0
rarement	8,0	5,6	10,4	1,2
souvent	23,9	19,5	28,2	2,2
toujours	62,7	58,2	67,2	2,3

Passager avant	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
jamais	5,5	3,6	7,4	1,0
rarement	6,6	4,5	8,7	1,1
souvent	20,1	16,1	24,0	2,0
toujours	67,8	63,3	72,3	2,3

Passager arrière	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
jamais	26,3	20,7	31,8	2,8
rarement	16,2	12,8	19,5	1,7
souvent	16,7	12,6	20,7	2,1
toujours	40,9	35,2	46,6	2,9

62,7 % des personnes interrogées déclarent toujours s'attacher lorsqu'elles conduisent tandis que 23,9 % prétendent s'attacher souvent. Au bas de l'échelle de réponses, on retrouve 5,5 % des conducteurs qui prétendent ne jamais s'attacher et 8,0 % qui disent ne s'attacher que rarement.

Concernant le comportement avoué en matière de port de la ceinture chez les passagers avant, nous obtenons pratiquement les mêmes pourcentages: 67,8 % d'entre eux prétendent toujours s'attacher et 20,1 % souvent. 5,5 % des personnes interrogées affirment ne jamais mettre la ceinture en tant que passagers tandis que 6,6 % ne la portent que rarement.

Le pourcentage de comportement avoué en matière de port de la ceinture à l'arrière est nettement inférieur à celui des passagers avant; seuls 40,9 % des passagers arrière déclarent toujours s'attacher (par rapport à respectivement 62,7 et 67,8 % des conducteurs ou des passagers avant). La même tendance apparaît au bas de l'échelle de réponses: 26,3 % des passagers arrière déclarent ne jamais porter la ceinture tandis que 16,2 % affirment ne s'attacher que rarement.

Sur l'ensemble des personnes interrogées, 48,9 % (IC de 44,2 à 53,7 %) déclarent ne jamais transporter d'enfants de moins de 12 ans. La fréquence à laquelle les personnes interrogées transportant des enfants de moins de 12 ans déclarent les attacher est reprise dans le Tableau 14 ci-après:

Tableau 14: Fréquence à laquelle les personnes qui transportent parfois des enfants les attachent en voiture

Fréquence à laquelle les personnes déclarent attacher les enfants en voiture	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
jamais	3,4	1,4	5,4	1,0
rarement	6,0	3,5	8,5	1,3
souvent	14,9	10,5	19,4	2,3
toujours	75,7	70,0	81,4	2,9

Trois personnes interrogées sur quatre prétendent donc toujours attacher les enfants de moins de douze ans en voiture. 9,4 % des personnes qui transportent parfois des enfants de moins de douze ans avouent ne les attacher que rarement ou jamais.

La distribution de fréquence des réponses à la question concernant la probabilité de subir un contrôle de police visant à vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité est reprise au Tableau 15.

Tableau 15: Risque subjectif de se faire prendre pour non-port de la ceinture

Risque de se faire prendre pour non-port ceinture	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
très petite chance	20,8	17,3	24,3	1,8
petite chance	36,9	33,1	40,8	2,0
chance moyenne	27,1	23,0	31,3	2,1
grande chance	13,1	10,3	16,0	1,4
très grande chance	2,0	0,9	3,2	0,6

Comme pour la vitesse excessive et la conduite sous influence, ces résultats penchent vers la possibilité de réponse "très petite chance". 20,8 % estiment que le risque de se faire prendre pour non-port de la ceinture est très limité tandis que 36,9 % pensent que le risque est limité. 57,7 % des personnes interrogées considèrent donc que le risque subjectif de se faire prendre pour non-port de la ceinture est *limité*.

La distribution de fréquence des réponses à la question concernant la probabilité de sanction en cas de contrôle positif pour non-port de la ceinture est reprise au Tableau 16.

Tableau 16: risque subjectif de sanction en cas de contrôle positif pour non-port de la ceinture

Risque de sanction non-port ceinture	Proportion	Limite inférieure	Limite supérieure	Erreur standard
très petite chance	12,5	8,3	16,8	2,2
petite chance	21,6	17,8	25,4	1,9
chance moyenne	31,5	26,7	36,4	2,5
grande chance	24,3	20,3	28,4	2,1
très grande chance	10,0	6,6	13,3	1,7

Par rapport au risque subjectif de se faire prendre, le risque de sanction en cas de non-port de la ceinture est considéré comme légèrement supérieur: seuls 12,5 % des personnes interrogées estiment que ce risque est très limité, 21,6 % le considèrent comme limité tandis que 31,5 % estiment que ce risque est moyen et 24,3 % le trouvent élevé. A noter, toutefois, que seule une petite minorité de 10 % considère le risque de sanction comme très élevé.

Sur l'ensemble des personnes interrogées, seuls 12,5 % déclarent avoir déjà subi un contrôle ceinture (IC de 9,9 à 15,0 %). Enfin, 5,8 % (IC de 3,9 % à 7,9 %) avouent avoir déjà reçu (au moins une fois) dans leur vie une amende pour non-port de la ceinture.

4 Discussion

4.1. Échantillon

Afin d'assurer une représentativité maximale à notre échantillon, nous avons suivi rigoureusement une procédure prédéfinie au moment de contacter les personnes reprises dans le fichier de permis. Ceci nous a permis d'éviter de n'interroger systématiquement que des personnes motivées. La répartition des personnes interrogées par province, tranche d'âge et sexe (cf. rapport scientifique) montre que cette procédure a été suivie correctement dans toutes les provinces, sauf à Bruxelles, où nous avons finalement dû appliquer une procédure de quota sampling.

De manière globale, nous pouvons toutefois conclure que nous sommes parvenus à sélectionner un échantillon représentatif au niveau de l'âge, du sexe et du domicile.

Le nombre de personnes qui ont explicitement refusé de participer à l'enquête s'est avéré aussi important que le nombre qui a finalement été interrogé. Une certaine auto-sélection du groupe cible interrogé ne pouvait donc être évitée. La représentativité de l'échantillon en matière d'attitudes vis-à-vis de la sécurité routière ne peut donc être garantie et il s'agit de faire preuve de prudence lors de la généralisation des résultats à l'ensemble de la population. Il s'agira de continuer à étudier, dans le futur, dans quelle mesure la volonté de participer à l'enquête est en corrélation avec les attitudes analysées.

4.2. Vitesse excessive ou inadaptée

4.2.1. Objectifs des Etats Généraux

Avec 83,8 % des conducteurs qui sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle "*la vitesse excessive c'est risquer sa vie et celle des autres*", l'objectif 2004 est largement dépassé (60 % d'accords) et l'on atteint même celui de 2008 (80 % d'accords). Ce pourcentage est nettement supérieur à ceux qui ont été enregistrés lors de l'étude "*killing speed, saving lives*". La façon dont la question a été encadrée dans la présente enquête pourrait toutefois expliquer entièrement ou partiellement l'écart observé par rapport aux années précédentes. Les trois questions cruciales en matière d'attitude par rapport à la vitesse ont, en effet, été intégrées dans un tableau dont les dix-huit premiers items concernent le fait que "conduire trop vite, c'est (au-dessus des limitations autorisées)...". Juste avant de poser les trois dernières questions cruciales, l'affirmation intermédiaire "pour vous, conduire vite, c'est..." (donc sans l'adverbe "trop") a été formulée à l'endroit où devrait normalement se trouver un item. Nous ne pouvons donc exclure que l'affirmation un peu plus tranchante "conduire trop vite" a influencé les trois items cruciaux qui, à proprement parler, se limitent au fait de "conduire vite". Lors des prochaines mesures d'attitudes, il est dès lors conseillé de respecter de manière plus stricte les termes utilisés dans le projet "*killing speed, saving lives*".

Avec 69,7 % des personnes interrogées qui sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle "*conduire vite, c'est socialement inacceptable*", l'objectif 2004 en la matière est également atteint (60 % d'accords). Ce pourcentage est supérieur aux pourcentages d'accords récoltés

en 2001, 2002 et 2003, qui atteignaient respectivement 60, 61 et 62 %. Pour savoir s'il s'agit d'une réelle évolution des attitudes ou plutôt d'une conséquence de la façon de formuler la question, il faudra attendre une nouvelle étude reprenant la formulation textuelle.

Avec 38,2 %, le pourcentage de personnes qui sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle "*la vitesse est un moyen de gagner du temps*" dépasse encore d'environ 20 % l'objectif 2004 des Etats Généraux (20 % d'accords). Comme d'un point de vue strictement logique, on ne peut être que d'accord avec cette affirmation, il est recommandé, dans les prochaines mesures d'attitudes, de rajouter une question sondant de manière plus directe le gain de temps espéré en cas de dépassement des limitations de vitesse avec une certaine marge.

4.2.2. Autres indicateurs en matière de vitesse

Concernant les régimes de vitesse de 30 et 50 km/h, respectivement 66,7 % et 54,7 % des personnes interrogées déclarent généralement respecter les limitations à 5 km/h près. Pour les régimes de vitesse de 70 km/h et 90 km/h, ce pourcentage descend à respectivement 47,8 % et 49,7 %. Le plus petit pourcentage de personnes respectant les limitations de vitesse à 5 km/h près est de 43,7 % et concerne les routes à 120 km/h. La tendance générale montre donc qu'au plus la vitesse maximale autorisée augmente, au plus le pourcentage de personnes qui affirment respecter les limitations de vitesse à 5 km/h près diminue. La mesure dans laquelle ce comportement avoué correspond aux mesures d'attitudes sera évaluée dès que les mesures du comportement correspondantes - qui n'ont été effectuées pour la première fois qu'en 2003 - seront publiées.

La question posée pour évaluer le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse était "quelle est la probabilité d'être contrôlé par la police pour vérifier si le conducteur respecte les limites de vitesse (y compris voiture de police avec flash et/ou flash automatique)". 21 % des conducteurs estiment que ce risque est limité tandis que 48,4 % des personnes interrogées le considèrent comme élevé. Vu l'importante attention accordée, ces dernières années, par les médias à l'augmentation du nombre de radars automatiques et de contrôles, il n'est pas étonnant que les réponses aillent dans le sens d'un risque élevé. Les résultats concernant le risque subjectif d'être puni vont encore plus dans ce sens sur l'échelle de réponses: 71 % pensent que le risque de sanction en cas de contrôle positif est élevé ou très élevé. Etant donné qu'en principe, tout excès de vitesse constaté par la police devrait être sanctionné, ce résultat n'est pas étonnant. Ce sont surtout les réponses qui se situent à l'autre extrémité de l'échelle de réponses qui retiennent notre attention, à savoir les 11,1 % de conducteurs qui estiment que le risque de sanction en cas de contrôle vitesse positif est limité. Ce résultat nous invite à interroger plus en détail ces personnes concernant les raisons qui les incitent à répondre ainsi. Une attention plus particulière devra être accordée à ce point lors des prochaines mesures d'attitudes.

34,7 % ont déjà reçu une amende pour excès de vitesse. 3,2 % reconnaissent déjà avoir été condamnés par le tribunal de police ou par le parquet pour conduite trop rapide. Il serait intéressant de comparer ces données relatives au comportement avoué avec les statistiques objectives en matière d'excès de vitesse. L'analyse des statistiques pertinentes en la matière dépasse toutefois le cadre de la présente mesure d'attitude.

4.3. Alcool au volant

La principale constatation en matière d'attitudes à l'égard de la conduite sous l'influence d'alcool est que l'objectif des Etats Généraux concernant le risque subjectif de se faire prendre n'a, comme prévu, pas été atteint. Avec seulement 2,5 % de réponses "très grande chance", nos résultats se situent toutefois dans la lignée des mesures relatives au risque

subjectif de se faire prendre, effectuées dans le cadre des études Sartre. En effet, concernant la probabilité d'être contrôlé, seuls 3 % des personnes interrogées en 1996 et seuls 2 % en 2002 ont répondu "très souvent" ou "toujours". Sur la base de l'ensemble de ces résultats, nous pensons qu'il faudrait formuler des objectifs plus réalistes en matière de risque subjectif de se faire prendre et élaborer un plan d'action permettant d'atteindre ces objectifs. Sur le plan méthodologique, nous pensons qu'il serait bon d'améliorer la comparabilité avec les études précédentes en reprenant la formulation textuelle des études Sartre.

Le faible niveau de risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence d'alcool s'explique, en partie, par le taux de contrôles avoués en la matière. D'après notre enquête, pas moins de 75,9 % des personnes interrogées déclarent, en effet, ne jamais avoir subi de contrôle alcool. Avec un "risque objectif de se faire prendre" aussi faible, il n'est pas étonnant que le risque subjectif soit également bas. Il serait intéressant de comparer ces données relatives au comportement avoué avec les statistiques disponibles sur le nombre de contrôles alcool annuels effectués par la police. Nos résultats suggèrent, en effet, que l'objectif des Etats Généraux de soumettre, pour 2005 au plus tard, au moins une personne sur dix en possession d'un permis de conduire à un contrôle alcool annuel, n'est pas non plus atteint. Pour réaliser cet objectif, nous conseillerions également, dans les prochaines mesures d'attitudes, d'interroger les personnes sur la fréquence à laquelle elles ont été soumises à un contrôle alcool au cours de l'année écoulée.

D'après les résultats concernant le risque subjectif de sanction en cas de contrôle alcool positif, environ un cinquième des personnes interrogées considèrent ce risque comme limité. Concernant le taux objectif de risque de sanction en cas d'alcootest positif, il n'existe, à notre connaissance, aucune donnée officielle. D'après nos résultats, il n'est pas sûr que les conducteurs soient convaincus du fait que chaque alcootest positif sera effectivement sanctionné. Il serait également intéressant de connaître les arguments des personnes qui considèrent le risque de sanction comme limité ou très limité.

62,4 % des personnes interrogées affirment ne jamais conduire sous l'influence d'alcool. Cela veut dire que lors d'une interview face à face, un nombre relativement important de personnes reconnaît prendre régulièrement le volant après avoir bu. Seuls 19 % affirment respecter très souvent la limite légale contre 11,6 % souvent et 4,8 % quelquefois. Etant donné que pour cette question, des catégories de réponses à interprétation très large ont été utilisées, ces données ne peuvent être comparées aux mesures du comportement, mais ce n'était pas le but. Nous pouvons toutefois dire que ces chiffres ne sont pas en contradiction avec les 3,31 % de tests positifs constatés lors des dernières mesures du comportement. Par ailleurs, ces données tendent à prouver que la conduite sous influence reste un phénomène assez répandu. Sur le plan méthodologique, il nous semblerait plus indiqué de poser la question en termes de nombre de trajets sur 100 effectués sous l'influence d'alcool au cours de l'année écoulée. Ce genre de question donne, en effet, un aperçu plus détaillé de la fréquence de la conduite sous influence telle qu'elle a été rapportée par les personnes interrogées. Par ailleurs, nous espérons que cette question permettra de réduire le nombre d'interprétations incorrectes. Certaines personnes ont, en effet, affirmé ne "jamais" respecter la limite légale en matière de conduite sous l'influence d'alcool mais il ressort des autres réponses données par ces personnes, qu'elles veulent dire, en fait, qu'elles respectent toujours la limite.

Seuls 2,3 % des conducteurs reconnaissent déjà avoir reçu une amende ou avoir été sanctionnés pour conduite sous l'influence d'alcool. Pour avoir une idée de la mesure dans laquelle ces données sont influencées par la désirabilité sociale, il faudrait les comparer avec les statistiques relatives au nombre de conducteurs condamnés. Par ailleurs, nous conseillons, à l'avenir, de demander aux personnes si elles ont été condamnées pour conduite sous influence au cours de l'année écoulée. Les données en matière d'attitudes

permettraient ainsi de mieux suivre la politique en la matière que les données qui se contentent de refléter la politique menée au cours de la vie des conducteurs.

Concernant la question relative au taux d'alcool légal autorisé, il s'avère que 67,8 % des conducteurs ont choisi la bonne alternative parmi les réponses à choix multiple. Pas moins de 15,2 % des conducteurs ont indiqué l'ancienne limite de 0,8 ‰ comme réponse "correcte". Ceci tendrait à prouver qu'une partie des conducteurs n'est pas encore bien informée de la nouvelle législation. Une étude plus approfondie devrait permettre de déterminer les caractéristiques de ce sous-groupe, afin d'organiser éventuellement des campagnes d'information mieux ciblées.

4.4. Conduite sous l'influence de drogues illicites

Comme pour la conduite sous l'influence d'alcool, l'objectif concernant le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites n'est pas atteint. En effet, seuls 1,1 % des personnes interrogées considèrent ce risque comme très élevé alors que les Etats Généraux visaient un taux de réponses de 90 % en la matière. Par rapport à l'alcool au volant, le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues est même considéré comme encore plus limité: alors que 44,2 % des personnes interrogées considèrent le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence d'alcool comme limité (risques très limité et limité confondus), ce pourcentage atteint 70,5 % pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues.

Ce résultat est parallèle à la proportion du nombre de contrôles avoués. Alors que 24,1 % des personnes interrogées ont déjà subi un contrôle alcool, seuls 2,3 % ont déclaré avoir déjà subi un contrôle drogues. Comme pour la conduite sous l'influence d'alcool, nous proposons que, lors des futures mesures d'attitudes, la question se rapportant aux contrôles avoués se limite à la dernière année. Cela permettra de mieux suivre les évolutions récentes en la matière. Avec un taux tellement bas de contrôles avoués, il n'est pas non plus étonnant que 0,34 % seulement des personnes interrogées (2 personnes) déclarent avoir déjà été sanctionnées pour conduite sous l'influence de drogues illicites. A noter que ce pourcentage est sans doute encore plus influencé par la désirabilité sociale que la même question à propos de l'alcool.

Avec 33,4 % de personnes interrogées qui estiment que le risque de sanction en cas de contrôle positif est limité (très limité ou limité) et 48,3 % qui considèrent ce risque comme élevé (élevé ou très élevé), le risque subjectif de sanction en cas de contrôle drogues positif est légèrement inférieur à celui pour l'alcool, où les taux atteignaient respectivement 21,7 en 61,3 %. Etant donné qu'une personne verbalisée pour conduite sous l'influence de drogues ne pourrait, en principe, échapper à sa peine, nous trouvons qu'un pourcentage de 33,4 % de personnes qui considèrent le risque comme limité, est assez élevé. L'interview approfondie d'un nombre restreint de personnes interrogées permettrait de savoir comment ces personnes justifient leur évaluation. Une possibilité à étudier est que certaines des personnes interrogées ne perçoivent pas suffisamment la différence de signification entre le risque de se faire prendre et le risque de sanction.

Comme l'indiquent les résultats, il est impossible, sur la base des données actuelles, de procéder à une évaluation du comportement avoué en matière de conduite sous l'influence de drogues illicites. Lors des prochaines mesures d'attitudes, nous éviterons la confusion engendrée par l'actuelle question en demandant tout simplement aux personnes combien de trajets sur cent elles accomplissent sous l'influence de drogues illicites (dans la présente mesure d'attitude, la question concernait la mesure dans laquelle l'interdiction de conduire sous l'influence de drogues illicites était respectée. Environ 7 % des personnes ont répondu

jamais mais voulaient dire, en fait, qu'elles ne conduisaient jamais sous l'influence de drogues).

4.5. Le port de la ceinture de sécurité

Le comportement avoué en matière de port de la ceinture des conducteurs et des passagers avant se situe environ au même niveau: en tant que conducteur 62,7 % des interviewés déclarent toujours s'attacher et 23,9 % souvent. en tant que passager à l'avant de la voiture 67,8 % des interviewés affirment toujours porter la ceinture et 20,1 % souvent. Comme prévu, ces pourcentages avoisinent ceux du comportement avoué en matière de port de la ceinture, basés sur la dernière enquête Sartre (2002). Comme dans cette enquête, les pourcentages de réponses "toujours" dans notre étude sont supérieurs aux pourcentages observés (60,3 % de port de la ceinture observé chez les conducteurs et 61,5 % chez les passagers lors de la dernière mesure du comportement). Alors que les pourcentages concernant le comportement avoué à l'avant du véhicule semblaient acceptables, les pourcentages pour le port de la ceinture avoué à l'arrière sont faibles : pas moins de 26,3 % déclarent ne jamais s'attacher et 16,2 % rarement. Par ailleurs, la somme des réponses "toujours" et "souvent" pour le port de la ceinture à l'arrière (57,6 %,) n'atteint qu'à peine les objectifs des Etats Généraux pour 2004 (52 % de port de la ceinture observé à l'arrière). Si l'on tient compte des objectifs comportementaux pour les années à venir (60 % de comportement observé de port de la ceinture à l'arrière en 2006), ce pourcentage est trop bas. Etant donné que les mesures relatives au comportement avoué révèlent presque systématiquement une surestimation des données observées, il faut s'attendre à ce que le comportement observé en matière de port de la ceinture à l'arrière sera également inférieur au comportement avoué. Il va de soi que cette hypothèse ne pourra être vérifiée que lorsque les mesures du comportement à l'arrière auront été effectuées.

D'après nos résultats concernant la protection des enfants à l'arrière, 75,7 % des personnes interrogées déclarent toujours attacher les enfants de moins de douze ans à l'arrière. Ce résultat correspond à nos prévisions selon lesquelles le pourcentage de réponses "toujours" se situerait aux environs de 80 %, comme dans la dernière enquête Sartre. 14,9 % affirment "souvent" attacher les enfants en voiture. Si l'on se base sur le raisonnement précité, selon lequel les mesures relatives au comportement avoué révèlent presque systématiquement une surestimation des données observées, les données actuelles font craindre que l'objectif de 87 % d'enfants attachés en 2004, et 95 % en 2005 ne sera pas atteint. C'est pourquoi les prochaines mesures d'attitudes devront examiner, de manière plus détaillée, pour quelles raisons certains conducteurs déclarent ne jamais ou rarement attacher leurs enfants à l'arrière en voiture (3,4 % de réponses "jamais" et 6 % de réponses "rarement" dans la présente mesure d'attitude).

Avec 20,8 % des conducteurs qui estiment le risque de se faire prendre pour non-port de la ceinture comme très limité et 36,9 % qui le considèrent comme limité, les résultats sont légèrement inférieurs à ceux d'alcool au volant, où seuls 12,8 % considéraient le risque de se faire prendre comme très limité et 31,4 % comme limité. Alors que 24,1 % des conducteurs ont déjà été soumis à un contrôle alcool, seuls 10,6 % déclarent déjà avoir subi un contrôle ceinture. Lors de l'interprétation de ce chiffre, il faut toutefois tenir compte du fait que les contrôles ceintures sont moins facilement détectables par les conducteurs que les contrôles relatifs à la conduite sous influence. Ainsi, il arrive que les conducteurs qui portent leur ceinture soient contrôlés en la matière lors d'un contrôle de routine sans en être avertis. En fait, on ne sait généralement qu'on a subi un contrôle ceinture que lorsqu'un agent a attiré notre attention sur le fait qu'on n'est pas attaché. Etant donné les difficultés à repérer les contrôles ceintures, nous estimons plus prudent de ne pas tirer d'autres conclusions à partir des données relatives au comportement avoué en la matière.

Seuls 34,3 % des personnes considèrent le risque de sanction en cas de contrôle ceinture positif comme élevé ou très élevé. Les personnes interrogées semblent donc d'avis que les autorités font plutôt preuve de clémence en la matière. Lors de l'interprétation du risque subjectif de sanction en cas de non-port de la ceinture, il faut se dire que les personnes qui trouvent le risque de sanction limité ne partent pas systématiquement du principe que la majorité des procès-verbaux seront classés sans suite. Peut-être partent-elles du principe que la police fermera les yeux sur certaines infractions. Dans certains cas, l'agent se contente d'un avertissement sans l'assortir d'une amende. Le problème se pose surtout lors de l'interprétation du risque subjectif de sanction pour non-respect du port de la ceinture. En cas d'alcootest positif ou si l'on a été flashé par un radar, il est difficilement imaginable que ces infractions feront simplement l'objet d'un avertissement. Il faudrait donc que la prochaine mesure d'attitudes comporte une question permettant de mieux différencier les arguments qui font que les personnes considèrent le risque de sanction comme élevé ou limité. Ceci permettrait également de mieux comprendre les pourcentages relativement élevés de personnes qui, que ce soit pour la vitesse, pour la conduite sous influence ou pour le port de la ceinture, considèrent le risque de sanction effective en cas de contrôle positif comme limité. Pour ce faire, on pourrait éventuellement demander, outre la question actuelle concernant le risque de sanction, quelle est la probabilité qu'un procès-verbal sera établi en cas de constatation d'une infraction par un agent de police.

5 Conclusions et recommandations

Ce dernier chapitre reprend les principales conclusions de cette étude. Les conclusions concernant l'échantillon sont reprises dans un paragraphe d'introduction succinct. Les principales conclusions pour chacun des quatre thèmes analysés sont ensuite résumées. Etant donné que les recommandations méthodologiques s'appliquant aux futures mesures d'attitudes sont reprises à différents endroits de ce rapport, nous renvoyons au rapport scientifique pour un aperçu détaillé en la matière.

5.1. Banque de données et échantillonnage

Etant donné que les Etats Généraux limitent explicitement leurs objectifs aux titulaires d'un permis de conduire, nous conseillons de baser les prochaines mesures d'attitudes sur le même fichier de permis que celui qui a servi pour la présente mesure d'attitudes. Afin de garantir, autant que possible, la comparabilité de la présente mesure d'attitudes avec les futures mesures en la matière, nous plaçons, par ailleurs, pour l'utilisation de la même procédure lors de la sélection des échantillons.

Etant donné que la présente mesure d'attitudes ne nous a pas permis de collecter suffisamment d'informations sur les raisons pour lesquelles certaines personnes n'ont pu ou n'ont voulu collaborer, nous aimerions rassembler plus de données sur le sujet lors des futures mesures d'attitudes. Comme pour toute enquête, nous avons été confrontés à un problème de non-réponses. Il s'est traduit, notamment, par un aussi grand nombre de refus de participer à l'enquête que d'accords. Comme la possible distorsion des résultats de recherche due aux non-réponses dépend entièrement de la corrélation entre le comportement étudié et le taux de non-réponses, nous conseillons également, lors de la prochaine étude, de rassembler plus d'informations sur l'ampleur de cette corrélation. Ceci peut se faire, par exemple, par l'examen du rapport entre le degré d'insistance nécessaire pour obtenir la collaboration d'une personne et les réponses au questionnaire ou par le biais de techniques de recherche apparentées. A noter toutefois que, tant pour ce qui concerne la sélection des personnes que pour l'analyse des résultats, notre étude a tenu compte autant que possible de la complexité du plan d'échantillonnage. Malgré ses limites inhérentes, nous pouvons dès lors conclure que notre étude d'attitudes répond aux exigences s'appliquant à ce genre d'étude. Moyennant une certaine réserve, nos résultats permettent donc de suivre l'évolution, au fil des ans, des attitudes en matière de sécurité routière.

5.2. Vitesse excessive et inadaptée

Comme le laissait entrevoir l'étude précédente, les objectifs 2004 concernant le caractère socialement inacceptable d'une conduite trop rapide et concernant le fait que conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres, ont été largement atteints. Les pourcentages observés ont même une ou plusieurs années d'avance sur les objectifs en matière d'attitude. Le rôle joué en la matière par la façon de formuler certaines questions devrait toutefois être approfondi. Comme on pouvait également s'y attendre sur la base de l'étude précédente, l'objectif en matière de vitesse comme moyen de gagner du temps n'a pas été atteint. Etant

donné que l'objectif en soi comporte un problème de logique, nous sommes d'avis que les Etats Généraux devraient spécifier cet objectif de manière plus détaillée.

Les résultats concernant le caractère socialement inacceptable d'une conduite trop rapide sont quelque peu nuancés par le comportement avoué en matière d'excès de vitesse. Ceci ressort principalement du fait qu'à 120 km/h, moins de la moitié des conducteurs déclarent respecter la limitation de vitesse à 5 km/h près. Par ailleurs, nous avons constaté qu'avec 48,4 % de réponses "risque élevé", le risque subjectif de se faire prendre pour conduite trop rapide est relativement important par rapport aux trois autres thèmes étudiés. Avec 71 % de réponses "risque élevé", le risque subjectif de sanction en cas de contrôle positif est, lui aussi, assez important. Une étude supplémentaire devra être menée concernant les 10 % de personnes qui considèrent le risque de sanction comme limité.

5.3. Alcool au volant

Avec seulement 2,5 % de réponses "risque très élevé" à la question concernant la probabilité de subir un contrôle alcool, le fossé avec l'objectif visant à atteindre 90 % de réponses affirmatives en la matière ne peut être plus grand. Si l'on se base sur l'étude précédente, ce résultat était toutefois prévisible. C'est pourquoi nous recommandons de reformuler cet objectif sur la base de l'étude actuelle et des études précédentes en termes de plan d'action réaliste pour les années à venir. Le niveau particulièrement bas de risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence d'alcool s'explique par le fait que 76 % des personnes interrogées déclarent ne jamais avoir subi de contrôle alcool de leur vie. Ceci sous-entend qu'il existe non seulement un problème au niveau du risque subjectif mais également du risque objectif de se faire prendre.

Le fait qu'environ un cinquième des personnes interrogées considèrent le risque de sanction en cas de contrôle alcool positif comme limité ou très limité devrait également être sujet de futures recherches. Il semble, en effet, indiquer que les conducteurs belges ne sont pas vraiment convaincus du fait que les infractions constatées seront effectivement sanctionnées. Avant d'entériner ces conclusions, il faudrait toutefois analyser dans quelle mesure les personnes interrogées arrivent à distinguer correctement le "*risque de se faire prendre*" et le "*risque de sanction en cas de contrôle positif*". Comme pour la vitesse, il serait intéressant, via des questions ouvertes supplémentaires, d'obtenir de plus amples renseignements sur les arguments donnés par les conducteurs ayant répondu de la sorte.

67,8 % des conducteurs ont répondu correctement à la question à choix multiple concernant le taux d'alcool légal autorisé. Le fait que 15 % des personnes interrogées ont opté pour l'ancienne limite de 0,8 ‰ pourrait signifier que certains sous-groupes ne connaissent pas suffisamment la limite actuelle. L'évolution de ce pourcentage devra donc être suivie de près lors des prochaines mesures d'attitudes.

5.4. Conduite sous l'influence de drogues illicites

Bien que le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites n'ait pas encore fait l'objet d'une étude antérieure, les résultats en matière d'alcool au volant nous laissent entrevoir que l'objectif en matière de risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de drogues illicites ne serait pas atteint. Avec 1,1 % de réponses "risque très élevé", nous sommes encore plus éloignés de notre objectif que pour l'alcool. Ici également, nous constatons que les contrôles drogues avoués se situent entièrement dans la lignée de ce résultat. Seuls 2,3 % des personnes interrogées déclarent déjà avoir subi un contrôle drogues. Concernant le risque subjectif de sanction en cas de

contrôle positif, nous en sommes arrivés à la conclusion étonnante que pas moins de 33,4 % des personnes interrogées considèrent ce risque comme limité (à titre de comparaison: pour la vitesse, ce pourcentage était de 11 %, pour l'alcool de 21,7 % et pour le port de la ceinture de 34,1 %). Comme pour les autres thèmes, il nous semble dès lors indiqué d'analyser plus avant les arguments invoqués par ces personnes.

5.5. Port de la ceinture

En matière de port de la ceinture, il s'est avéré, d'une part, qu'avec respectivement 86,6 et 87,1 % de réponses "toujours" ou "souvent", le *taux de comportement avoué* des conducteurs et des passagers avant en la matière est élevé. Etant donné que les comptages ceintures ont révélé que seuls 60,3 % des conducteurs et 61,5 % des passagers avant mettaient leur ceinture, ce résultat confirme les prévisions selon lesquelles les comportements avoués représentent généralement une surestimation des données observées. De ce point de vue, le comportement avoué en matière de port de la ceinture à l'arrière est inquiétant. Seuls 57,6 % des personnes interrogées déclarent, en effet, toujours ou souvent mettre la ceinture à l'arrière. Vu la tendance à la surestimation confirmée par les données concernant l'avant du véhicule, on peut supposer qu'il sera difficile d'atteindre l'objectif comportemental de 52 % de port de la ceinture à l'arrière. Il va sans dire que seule une mesure du comportement permet d'obtenir une réponse définitive en la matière. Concernant le comportement avoué en matière de protection des jeunes enfants à l'arrière du véhicule, les chiffres sont moins pessimistes étant donné que 75,7 % des personnes interrogées déclarent toujours attacher leurs enfants à l'arrière et 14,9 % souvent. Etant donné que l'objectif 2005 est de 95 % d'enfants protégés à l'arrière, les pourcentages de réponses "jamais" ou "rarement" sont toutefois préoccupants. Les 3,4 % de personnes qui affirment ne jamais attacher leurs enfants à l'arrière et les 6 % qui déclarent ne les attacher que rarement ne représentent probablement qu'une sous-estimation du pourcentage réel de personnes qui n'attachent pas leurs enfants. La réalisation de l'objectif poursuivi s'avère donc improbable. Ici également, une mesure du comportement devra permettre de trancher. En matière de risque subjectif d'être pris, il s'est avéré que le risque subjectif de sanction en cas de contrôle positif pour non-port de la ceinture est plutôt limité avec seulement 34,3 % de personnes qui considèrent ce risque comme élevé ou très élevé. Une étude plus approfondie devrait permettre de déterminer si les personnes partent du principe que l'on s'en tire parfois avec un simple avertissement ou si les procès-verbaux pour non-port de la ceinture font l'objet d'un mauvais suivi.

6 Références

- IBSR (2001). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2001). IBSR: rapport interne. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- IBSR (2002). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2002). IBSR: rapport interne. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- IBSR (2003a). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2003). IBSR: rapport interne. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- IBSR (2003b). Beeld over snelheid in België. Intern rapport JP/KB 17/11/03 <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=707269540&action=viewStream&language=nl>.
- Drevet, M. (2004). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges. IBSR: document interne. www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr
- Prigogine, J. & Godart, B. (1997). Les conducteurs belges et l'alcool. Via Secura, n° 41. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/ViaSecura/catalogDetail.shtml?detail=666967713&language=fr>.
- Prigogine, J. (s.d.). Les campagnes de sécurité routière de 1990 à 2000. IBSR: rapport interne.
- 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). Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten Generaal. IBSR: rapport interne.
- Etats Généraux de la Sécurité Routière. Rapport du comité d'accompagnement des Etats Généraux de la sécurité routière au comité de pilotage. s.d. s.l.
- Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: Results from the third and improved roadside survey. Accident Analysis and Prevention, 37, 391-397.
- Verbeke, T., Vanlaar, W., & Silverans, P. (sous presse). De gordeldracht in België: resultaten van de gedragsmetingen 2003-2004. IBSR: rapport interne.