

# Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2006

Résumé de la deuxième partie:  
Déterminants d'attitudes



COMPOTEMENT DES USAGERS ET SUPPORT POLITIQUE

**Peter Silverans**

Département Comportement des Usagers et Support Politique  
Institut Belge pour la Sécurité Routière



Institut Belge pour  
la Sécurité Routière

**MESURE D'ATTITUDES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE 2006.  
RESUME DE LA DEUXIEME PARTIE: DETERMINANTS D'ATTITUDES\***

*Auteur: Peter Silverans  
Département "Comportement des Usagers et Support Politique"  
Editeur responsable: Martin Van Houtte*

*© IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière, Bruxelles, 2009*

---

\* Le rapport complet est seulement disponible en néerlandais.

## RESUME

La première partie du rapport sur la mesure d'attitudes 2006 était consacrée à l'analyse et à l'évaluation des attitudes des automobilistes belges dans leur ensemble. Cette deuxième partie examine dans quelle mesure les attitudes des conducteurs sont fonction de l'endroit où ils habitent, de leur âge et de leur sexe. Elle analyse également la cohésion interne entre certaines attitudes.

Il s'avère que les attitudes des conducteurs belges en matière de vitesse sont à la fois fonction de leur âge et du lieu où ils habitent. Le principal résultat constaté est que seules les attitudes des conducteurs plus âgés répondent aux objectifs des Etats Généraux. Ainsi, parmi les jeunes conducteurs, seuls 36 % considèrent les excès de vitesse comme socialement inacceptables alors que les Etats Généraux avaient fixé la barre à au moins 70 %. Quant à l'affirmation selon laquelle conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres, 62 % des jeunes conducteurs y adhèrent. Ce résultat avoisine certes l'objectif de 70 % mais, ici également, on constate un même rapport linéaire entre l'âge et l'attitude. Le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse, dépend, quant à lui, de la Région; en Flandre, 53 % des conducteurs estiment que le risque de se faire prendre est élevé alors qu'en Wallonie, ce pourcentage n'est que de 33 %.

Il apparaît que les attitudes en matière d'alcool au volant ne sont pas vraiment liées aux caractéristiques des conducteurs. Le fait que 70 % des conductrices estiment que les règles en matière de conduite sous l'influence de l'alcool devraient être plus strictes alors que, chez les conducteurs, ce pourcentage n'est que de 55 % fait toutefois figure d'exception. Avec seulement 8 % de réponses « risque élevé », le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool est extrêmement bas et n'est pas lié au lieu d'habitation, au sexe ou à l'âge des conducteurs. Pourtant, une analyse des conducteurs affirmant avoir subi un contrôle alcool au cours de l'année écoulée a révélé que le risque objectif de se faire prendre est fortement fonction de l'endroit où ils habitent et de leur âge. Alors que, de manière générale, le risque de se faire prendre est pratiquement deux fois plus élevé en Flandre (9 % de conducteurs testés au cours de l'année écoulée) qu'en Wallonie (5 % de conducteurs testés), il s'avère que pas moins de 16 % des conducteurs wallons de moins de 29 ans ont subi un alcootest au cours de l'année écoulée. En Flandre, le risque d'être soumis à un alcootest n'est pas vraiment lié à l'âge des conducteurs. D'après nos données, les contrôles alcool menés en Région wallonne ciblent donc plus particulièrement les jeunes conducteurs tandis qu'en Flandre, ils sont plutôt aléatoires. Une dernière constatation importante est que pas moins d'un homme sur cinq a reconnu avoir conduit sous influence au cours du mois écoulé (par rapport à seulement une femme sur vingt-cinq). Par ailleurs, tout comme pour la mesure de comportement, aucun lien évident n'a pu être établi entre le risque subjectif et objectif de se faire prendre et le comportement avoué en matière de conduite sous influence.

Il s'avère que la plupart des attitudes en matière de conduite sous l'influence de drogues, de port de la ceinture de sécurité et d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants ne sont pas liées aux caractéristiques des conducteurs. Une série d'effets mineurs sont néanmoins commentés.

## **CONCLUSION**

Ce rapport a examiné dans quelle mesure les attitudes des automobilistes belges sont fonction de l'endroit où ils habitent, de leur âge et de leur sexe. Il a également analysé la cohésion interne entre ces différentes attitudes. Les mesures d'attitudes étant essentiellement axées sur les quatre principaux thèmes de sécurité routière, à savoir la vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool, la conduite sous l'influence de drogues et le port de la ceinture de sécurité, cette conclusion consiste en un résumé des principaux résultats des analyses qui y ont été consacrées.

### **Vitesse**

Concernant les règles et les lois relatives à la vitesse, il a été constaté que les conducteurs wallons plaidaient davantage pour un durcissement des règles alors que, du côté flamand, on était relativement plus favorable à un renforcement des contrôles. L'âge des conducteurs a également joué un rôle déterminant dans leur attitude à l'égard des lois et des sanctions en matière de vitesse : la catégorie d'âge la plus jeune (les moins de 29 ans) s'est montrée presque unanimement hostile au durcissement des règles alors que, dans les autres tranches d'âge, entre 30 et 40 pour cent des conducteurs y étaient favorables. Un résultat similaire a été constaté pour la sévérité des sanctions : dans la catégorie d'âge la plus jeune, plus de 50 pour cent des automobilistes estimaient que les sanctions infligées en cas d'excès de vitesse sont trop sévères, alors qu'ils étaient seulement 30 pour cent à partager cet avis dans les autres tranches d'âge. L'évaluation des règles et des sanctions en matière de vitesse n'était pas liée au sexe des conducteurs.

Le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse était significativement plus important en Flandre (53 % de réponses « grande chance ») qu'en Wallonie (seulement 33 % de réponses « grande chance »), alors que le risque subjectif d'être sanctionné n'était, pour l'essentiel, pas corrélé au lieu d'habitation des conducteurs. Ceci n'a rien d'étonnant vu les différences manifestes entre ces deux Régions concernant les contrôles vitesse automatisés. D'un point de vue statistique, les risques subjectifs de se faire prendre et d'être sanctionné n'avaient aucun rapport avec le sexe et l'âge des conducteurs, et ce, même si les données ont révélé que, par rapport aux autres tranches d'âge, les plus jeunes ont tendance à juger un peu plus élevé le risque de se faire prendre.

Les attitudes visées par les objectifs des États Généraux (vitesse = socialement inacceptable, risque pour sa propre vie et moyen de gagner du temps) n'étaient en corrélation ni avec la Région ni avec le sexe des conducteurs, mais étaient très étroitement liées à leur âge. Concernant le caractère socialement inacceptable de la vitesse mais aussi le danger qu'elle représente pour sa propre vie, les données ont montré un rapport presque linéaire entre l'âge des conducteurs et le pourcentage d'adhésion. Ainsi, le pourcentage de conducteurs de moins de 29 ans qui considèrent la vitesse comme socialement inacceptable (36 %) est plus de deux fois moins élevé que parmi les conducteurs les plus âgés (81 %), les autres catégories d'âge se situant entre les deux. Pour l'affirmation selon laquelle conduire vite, c'est risquer sa vie, on a également constaté une différence très significative puisque 62 % des plus jeunes y adhéraient, contre 89 % du côté des plus âgés.

Enfin, le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse s'est avéré être significativement plus élevé pour les conducteurs verbalisés au cours de l'année écoulée que pour les autres automobilistes.

Concernant la vitesse, la principale conclusion générale est donc que les attitudes des catégories d'âge les plus jeunes s'écartent clairement des objectifs des EGSR. Lors de l'élaboration des campagnes vitesse, il faudrait donc cibler tout particulièrement ces jeunes conducteurs.

### **Conduite sous l'influence de l'alcool**

L'évaluation des règles et des sanctions en matière de conduite sous l'influence de l'alcool n'était, pour l'essentiel, pas liée au lieu d'habitation ni à l'âge des conducteurs. Tout comme pour la plupart des attitudes, le sexe des conducteurs n'a pas non plus exercé la moindre influence, sauf pour l'évaluation de la sévérité des règles. En la matière, l'opinion des femmes (dont 70 % étaient favorables à un durcissement des règles en matière de conduite sous l'influence de l'alcool) divergeait fortement de celle des hommes, dont seulement 55 % partageaient ce point de vue. Lors de la prochaine mesure d'attitudes, il faudrait cependant analyser plus en détail la signification exacte d'une adhésion à cette question. Il s'agit là de la seule manière de savoir si les conducteurs qui se rangent à cet avis pensent réellement que la limite d'alcool autorisée devrait être abaissée (si nécessaire, pour certains groupes cibles) ou s'ils sont plutôt d'avis que le respect des règles devrait faire l'objet d'un meilleur contrôle. Le fait qu'aucune différence n'ait été constatée entre les hommes et les femmes pour l'affirmation selon laquelle le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant (environ 50 % des deux groupes y adhèrent) nous fait plutôt pencher pour la première hypothèse.

Avec seulement 8 % de réponses « grande chance », le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool était, en général, tellement minime que l'effet de plancher entraîné le rendait quasiment indépendant du sexe, de l'âge ou du lieu d'habitation des répondants, comme l'ont également confirmé les analyses. Concernant le risque subjectif d'être sanctionné pour conduite sous l'influence de l'alcool (qui, avec 60 % de réponses « grande chance » aux questions sur le risque de recevoir un PV pour infraction et d'être effectivement sanctionné en cas de procès-verbal, était globalement beaucoup trop faible), les différences constatées selon la Région, le sexe ou l'âge n'étaient pas plus significatives.

En revanche, la connaissance de la limite d'alcool autorisée était clairement fonction de l'âge et du sexe des répondants, mais pas de leur lieu d'habitation. Pour ce qui est de l'âge, les données indiquaient qu'avec environ 67 % de bonnes réponses, les catégories d'âge les plus jeunes ont obtenu un meilleur score que les plus âgées (seulement 49 % de réponses correctes chez les plus de 63 ans), les autres tranches d'âge se situant entre les deux. Parmi les hommes, le nombre de conducteurs ayant répondu correctement (70 %) était aussi significativement plus élevé que chez les femmes (seulement 49 %). Contrairement à l'hypothèse selon laquelle seuls les conducteurs qui boivent un verre de temps en temps s'informeront de la limite légale, la connaissance de la limite d'alcool autorisée n'était pas liée au comportement avoué en matière de conduite sous influence au cours du mois écoulé.

Pour tenter d'évaluer le risque objectif de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool, on peut se baser sur le pourcentage de conducteurs qui affirment avoir subi un alcootest au cours de l'année écoulée. Ce pourcentage général s'élevait à 7.5 %, mais des analyses plus détaillées ont révélé qu'il était lié, dans une large mesure, aux caractéristiques spécifiques des conducteurs interrogés. En première instance, il s'est avéré que, parmi les conducteurs qui parcourent plus de 2500 kilomètres par mois, un sur cinq a subi un contrôle alcool, alors que ce pourcentage avoisinait les cinq pour cent dans les autres groupes.

Plus important encore, le risque de se faire contrôler pour conduite sous influence est essentiellement déterminé par l'endroit où habitent les conducteurs. En Flandre, ce risque - évalué à 9 % - est, en effet, beaucoup plus important qu'en Wallonie (avec seulement 5 %). Toutefois, pour les conducteurs individuels, l'importance du risque d'être soumis à un contrôle alcool était essentiellement fonction de leur âge. En Wallonie, pas de moins de 16.5 % des conducteurs de moins de 29 ans ont, en effet, fait l'objet d'un contrôle, alors que ce pourcentage avoisinait tout au plus 5 % dans toutes les autres tranches d'âge. En Flandre, ce risque n'était pas systématiquement lié à l'âge des conducteurs (8 % contrôlés chez les moins de 29 ans, 15 % chez les 30-38 ans, 5 % chez les 39-49 ans, etc.). D'après les données avouées, les contrôles alcool menés en Région wallonne ciblent donc plus particulièrement les jeunes conducteurs tandis qu'en Flandre, ils sont plutôt aléatoires.

Bien que l'impact des contrôles ait satisfait aux attentes, le risque de se faire prendre ne s'est pas avéré beaucoup plus élevé pour les conducteurs contrôlés l'an dernier que pour ceux qui ne l'ont pas été. Cet impact pourrait cependant avoir été, en grande partie, annihilé par les contrôles alcool effectués au cours des années antérieures. En outre, les conducteurs pourraient également avoir évalué le risque de se faire prendre sur la base des kilomètres qu'ils parcourent. En effet, selon les résultats, plus on parcourt de kilomètres, plus le risque d'être soumis à un contrôle alcool est grand.

Le comportement avoué en matière de conduite sous influence - les données avouées doivent bien évidemment être interprétées avec prudence - semble être très étroitement lié au sexe des conducteurs : pas moins d'un homme sur cinq a reconnu avoir conduit sous influence au cours du mois écoulé, contre seulement une femme sur vingt-cinq. Le comportement avoué en matière de conduite sous influence n'était, pour l'essentiel, pas influencé par l'âge des répondants, sauf pour les plus de 63 ans qui ont reconnu beaucoup plus rarement avoir conduit sous influence.

Enfin, les résultats ont également montré qu'il n'y avait aucune corrélation entre le comportement avoué en matière de conduite sous influence et le risque subjectif de se faire prendre. En outre, les conducteurs contrôlés au cours de l'année écoulée ont plus souvent reconnu avoir conduit sous influence que les automobilistes qui n'ont pas été soumis à un contrôle au cours de la même période. Tout comme pour la mesure de comportement en matière de conduite sous l'influence d'alcool, il n'existe donc pas le moindre lien évident entre le risque de conduite sous influence et le risque de se faire prendre ou les contrôles alcool subis.

### **Conduite sous l'influence de drogues**

La conduite sous l'influence de drogues étant largement moins répandue que la conduite sous l'influence de l'alcool, ce rapport s'est beaucoup moins étendu sur le phénomène. Par ailleurs, les

analyses indiquaient également que les attitudes en matière de conduite sous l'influence de drogues n'étaient pas liées aux caractéristiques spécifiques des conducteurs interrogés. En Wallonie, la conduite sous l'influence de drogues était, certes, davantage considérée comme une cause d'accident, mais la manière dont cette question a été interprétée dans chaque langue par les répondants était si équivoque que peu de conclusions ont pu en être tirées. Par rapport aux conducteurs flamands (43 %), davantage de Wallons (56 %) estiment que la conduite sous l'influence de drogues fait l'objet d'un suivi insuffisant, mais cette différence n'est pas significative. Contrairement à ce à quoi l'on pourrait s'attendre, le lien entre les attitudes vis-à-vis des lois et des sanctions en matière de conduite sous l'influence de drogues et l'âge des répondants était également moins systématique. La seule corrélation plus ou moins évidente qui ait été constatée est que le pourcentage de conducteurs qui estiment que la conduite sous l'influence de drogues fait l'objet d'un suivi insuffisant augmente avec l'âge (seulement 36 % chez les moins de 29 ans, contre 56 % chez les plus de 63 ans). Ceci s'explique par le fait que, par rapport aux trois autres tranches d'âge, les deux groupes de conducteurs les plus âgés (les plus de 50 ans) considèrent davantage la conduite sous l'influence de drogues comme une cause d'accident.

### **Port de la ceinture de sécurité et utilisation de dispositifs de retenue pour enfants**

Le port de la ceinture et l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants constituait le dernier thème analysé explicitement dans la mesure d'attitudes. Les attitudes vis-à-vis des règles et des sanctions en matière de port de la ceinture n'avaient aucun rapport avec le lieu d'habitation, l'âge et le sexe des conducteurs. Ceci s'applique également aux risques subjectifs de se faire prendre et d'être sanctionné. D'après le comportement avoué des conducteurs en matière de port de la ceinture, les conducteurs qui ont affirmé toujours boucler leur ceinture sont beaucoup plus nombreux en Flandre (83 %) qu'en Wallonie (72 %). Cette donnée est ainsi dans le droit fil des mesures de comportement de 2003 et 2004, mais pas de celles de 2005 et 2006, selon lesquelles la Wallonie semble avoir entre-temps résorbé son retard. Pour le port de la ceinture des passagers avant, le même résultat a été observé. Quant au comportement avoué des passagers arrière en matière de port de la ceinture, il ne révèle aucune différence significative entre les Régions.

Le comportement avoué des conducteurs en matière de port de la ceinture n'est, pour l'essentiel, pas influencé par l'âge. Selon le comportement avoué des passagers (avant ou arrière) en matière de port de la ceinture, ceux-ci auraient légèrement tendance à boucler davantage leur ceinture avec l'âge. Cette corrélation est toutefois si faible que l'on ne peut en tirer de conclusion claire.

Bien que, selon la mesure de comportement, les femmes s'attachent plus souvent que les hommes, l'analyse des données avouées ne faisait pas état de différences significatives à ce niveau. En ce qui concerne le comportement avoué en matière d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants à l'arrière, aucune indication ne permettait non plus d'affirmer qu'il serait lié aux caractéristiques des conducteurs (Région, sexe ou âge).