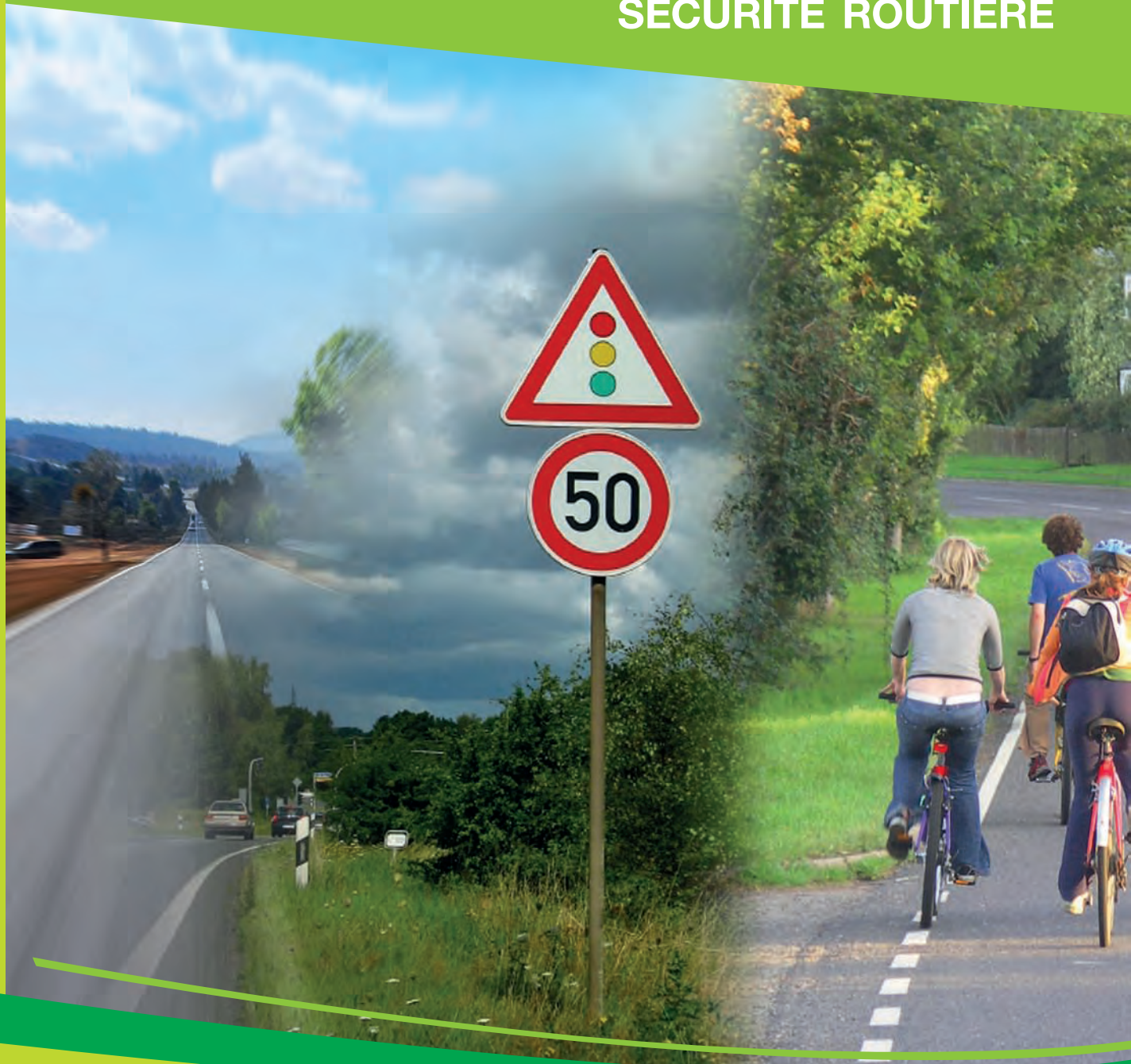


CENTRE DE CONNAISSANCE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

MESURE D'ATTITUDES SECURITE ROUTIERE 2009
RESUME DE PARTIE 2 : DETERMINANTS D'ATTITUDES

**MESURE D'ATTITUDES SECURITE ROUTIERE 2009
RESUME¹ DE PARTIE 2 : DETERMINANTS D'ATTITUDES**

Ankatrien Boulanger, Niels Dewil & Peter Silverans
Centre de connaissance sécurité routière
Institut Belge pour la Sécurité Routière
Décembre 2011
D/2012/0779/32

¹ Pour l'instant, le rapport complet est seulement disponible en Néerlandais (www.ibsr.be). La traduction du rapport complet sera bientôt disponible sur le site web.

Résumé

Dans la première partie du rapport de la mesure d'attitudes de 2009, les attitudes des conducteurs belges de voitures et de camionnettes ont été étudiées pour l'ensemble de la population. Cette deuxième partie analyse pour sa part dans quelle mesure ces attitudes sont liées à la Région, au sexe et à l'âge des conducteurs. En outre, la relation interne entre certaines attitudes ainsi qu'entre les attitudes et le comportement avoué est examinée.

Les Etats Généraux de la Sécurité Routière se sont fixé pour objectif qu'en 2008 au plus tard, au moins 80 pour cent des conducteurs devraient trouver que *rouler vite* est socialement inacceptable et que 80 pour cent devraient être d'accord avec l'affirmation selon laquelle rouler vite met en jeu sa propre vie et celle des autres. Pour ce qui concerne la dernière affirmation, l'objectif fixé par les EGSR a été atteint dans certains sous-groupes. Il faut toutefois effectuer des efforts supplémentaires pour convaincre les conducteurs belges que rouler vite est socialement inacceptable. Les attitudes relatives aux affirmations vitesse dépendent dans une moindre mesure de la Région et du sexe : les conducteurs bruxellois trouvent moins souvent que les conducteurs wallons que rouler vite est socialement inacceptable alors que les conducteurs considèrent moins souvent que les conductrices le fait de rouler vite comme une menace à sa propre vie et à celle des autres. L'effet le plus marquant vient néanmoins de l'âge des conducteurs : nous constatons une tendance presque linéaire au niveau des données pour les deux affirmations des EGSR de sorte que plus les conducteurs sont âgés, plus ils rejettent l'idée de rouler vite. Le risque objectif avoué de se faire contrôler pour vitesse n'est pas lié à l'une des variables-clés. En revanche, le risque subjectif de se faire contrôler dépend bien de la Région et de l'âge : la proportion de conducteurs qui estiment que le risque de se faire contrôler est (très) élevé est significativement plus élevé en Flandre qu'en Wallonie et qu'à Bruxelles, tandis que cette proportion est significativement plus basse pour les conducteurs de plus de 63 ans que pour les conducteurs issus de toutes les autres catégories d'âge.

Les attitudes concernant la *conduite sous l'influence de l'alcool* dépendent des variables-clés. Les conducteurs bruxellois et les plus de 63 ans sont moins bien au courant que les conducteurs flamands et wallons ainsi que les conducteurs de moins de 63 ans du nombre de verres standard d'alcool légalement autorisés, alors qu'aucune différence n'est observée entre les hommes et les femmes. La conduite sous l'influence de l'alcool avouée ne dépend pas de la Région mais bien du sexe et de l'âge. 4 fois plus d'hommes que de femmes déclarent avoir conduit au moins une fois avec un taux d'alcool plus élevé que la norme autorisée au cours du mois écoulé, un effet qui est presque aussi élevé en Flandre qu'en Wallonie mais qui est plus faible à Bruxelles et qui diminue avec l'âge des répondants. La proportion de conducteurs qui déclarent avoir conduit sous l'influence de l'alcool est significativement moins élevée pour les plus de 63 ans que pour les conducteurs issus des autres catégories d'âge. Cet effet se manifeste de nouveau dans chaque Région mais n'est visible qu'après des conducteurs de sexe masculin. Le risque objectif avoué de se faire contrôler pour conduite sous l'influence de l'alcool (le pourcentage de conducteurs soumis à un contrôle alcool au cours des 12

derniers mois) ne dépend pas de la Région, contrairement à la mesure d'attitudes de 2006 lorsqu'il y avait proportionnellement deux fois plus de tests de l'haleine en Flandre qu'en Wallonie. Le pourcentage avoué de conducteurs testés dépend bien du sexe : les hommes prétendent plus souvent que les femmes avoir été soumis à un test de l'haleine au cours de l'année écoulée, un effet qui vaut pour toutes les Régions et tous les groupes d'âge à l'exception de la catégorie d'âge la plus jeune. Le risque objectif avoué de se faire contrôler dépend également de l'âge et diminue systématiquement selon la catégorie d'âge. Cet effet de l'âge est présent dans chaque Région, alors qu'il n'était observé qu'en Wallonie en 2006. Toutefois, il reste plus important en Wallonie qu'en Flandre et à Bruxelles étant donné que c'est uniquement en Wallonie que le groupe de conducteurs le plus jeune est contrôlé plus souvent pour conduite sous l'influence de l'alcool que les conducteurs issus de toutes les autres catégories d'âge. L'effet de l'âge est également plus prononcé chez les conductrices que chez les conducteurs. Contrairement à ces différences observées au niveau du risque objectif avoué de se faire contrôler, le risque subjectif de se faire contrôler ne diffère pas selon la Région, le sexe et l'âge. En outre, aucun lien univoque et évident ne peut être établi entre le risque subjectif et objectif de se faire contrôler d'une part et la conduite sous l'influence de l'alcool avouée d'autre part.

Les attitudes concernant la *conduite sous l'influence de drogues* varient quelque peu sur le plan du comportement au volant avoué, du risque objectif avoué de se faire contrôler et du risque subjectif de se faire contrôler. Certains sous-groupes déclarent plus souvent que d'autres avoir conduit au moins une fois sous l'influence de drogues au cours du mois écoulé : les conducteurs bruxellois plus souvent que les conducteurs flamands et wallons, les hommes plus souvent que les femmes et les 18-38 ans plus souvent que les plus de 39 ans. Le risque objectif avoué de se faire contrôler pour conduite sous l'influence de drogues ne dépend pas de la Région ni de l'âge mais bien du sexe : les hommes prétendent deux fois plus souvent que les femmes avoir été contrôlés au cours de l'année écoulée. En revanche, le risque subjectif de se faire contrôler ne dépend ni du sexe ni de la Région mais bien de l'âge. La proportion de conducteurs qui estiment que le risque de se faire contrôler est (très) élevé est significativement plus élevée pour les 50-62 ans que pour les 30-38 ans et les plus de 63 ans. Tout comme pour l'alcool, aucun lien évident n'a été établi entre le risque subjectif et objectif de se faire contrôler et la conduite sous l'influence de drogues avouée.

Les attitudes relatives au *port de la ceinture* sont liées aux caractéristiques des conducteurs pour plusieurs aspects. Certains sous-groupes affirment plus souvent que d'autres porter toujours la ceinture de sécurité à l'avant : les répondants flamands plus souvent que les répondants wallons et bruxellois, les femmes plus souvent que les hommes et les plus de 63 ans plus souvent que les répondants issus des autres catégories d'âge. La protection avouée des enfants de moins de 1,35 m que l'on transporte à l'arrière de la voiture ne dépend pas de la Région, ni du sexe ni de l'âge des conducteurs. Le risque objectif avoué de se faire contrôler pour conduite sans ceinture ne dépend pas de la Région ni de l'âge mais bien du sexe : les hommes prétendent deux fois plus souvent que les femmes avoir été contrôlés au cours de l'année écoulée. Le risque subjectif de se faire contrôler pour conduite sans ceinture ne dépend pas du sexe ni de la Région mais bien de l'âge : Les 18-29 ans

jugent beaucoup moins souvent que les conducteurs de plus de 39 ans que le risque de se faire contrôler est (très) élevé.

