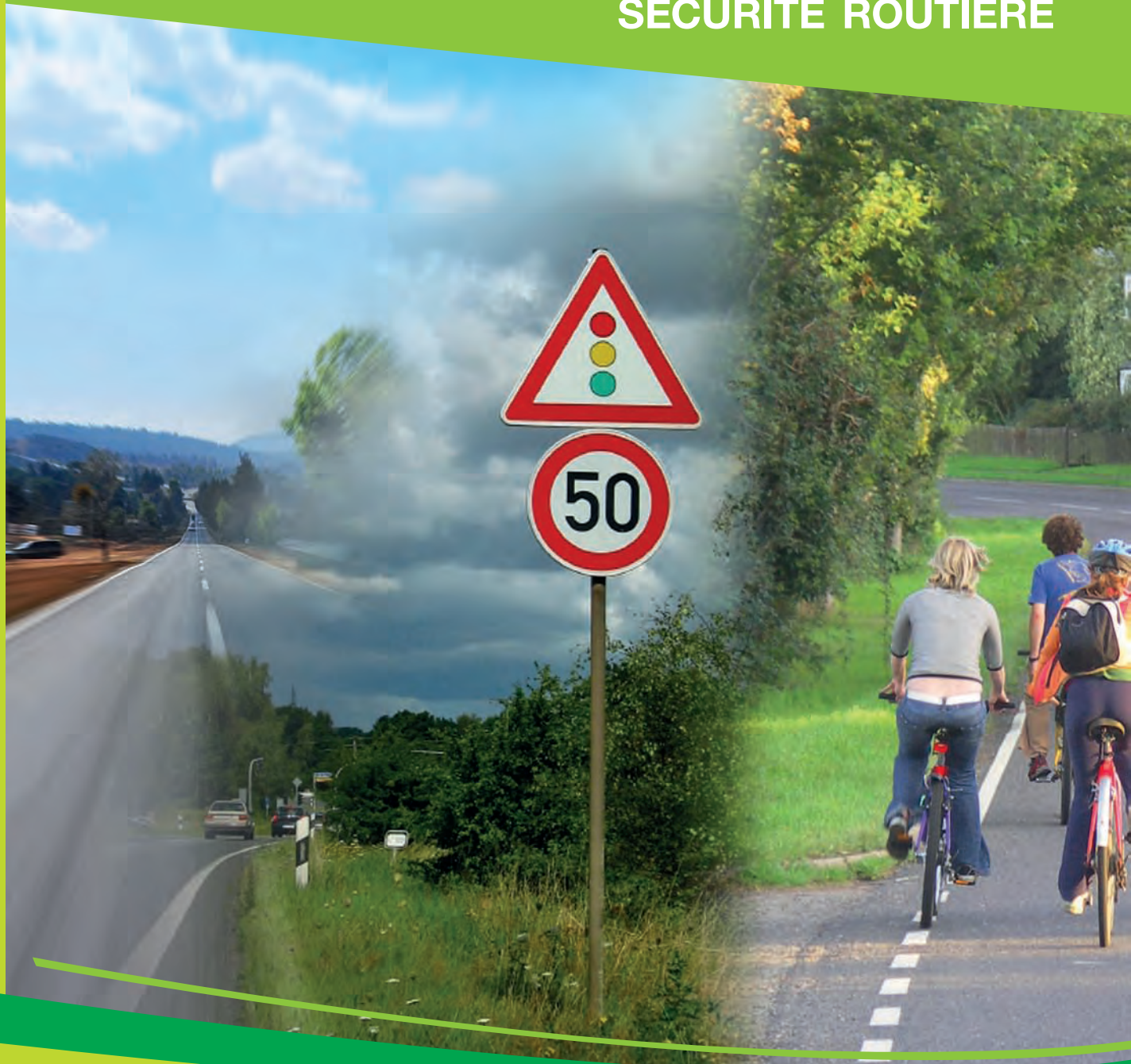


CENTRE DE CONNAISSANCE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

MESURE D'ATTITUDES SECURITE ROUTIERE 2009

RESUME DE PARTIE 3 : NORMES SOCIALES, PERCEPTION
DES RISQUES ET NOUVEAUX THÈMES

**MESURE D'ATTITUDES SECURITE ROUTIERE 2009
RESUME¹ DE PARTIE 3 : NORMES SOCIALES, PERCEPTION DES RISQUES
ET NOUVEAUX THÈMES**

Ankatrien Boulanger, Niels Dewil & Peter Silverans
Centre de connaissance sécurité routière
Institut Belge pour la Sécurité Routière
Décembre 2011
D/2012/0779/34

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

La première et la deuxième partie du rapport de la mesure d'attitudes de 2009 traitaient des attitudes des conducteurs belges d'une voiture ou d'une camionnette pour lesquelles des affirmations comparables apparaissaient dans l'une des précédentes mesures d'attitudes. Toutefois, la mesure de 2009 se focalisait relativement plus sur les aspects détaillés des attitudes des mesures précédentes. Dans cette troisième partie, la répartition et les déterminants de ces attitudes spécifiques sont analysés pour l'ensemble de la population des conducteurs belges et pour des sous-groupes spécifiques en son sein qui sont définis suivant le sexe, l'âge, la Région, le degré d'urbanisation du lieu d'habitation, la formation, l'exposition au trafic et l'expérience de conduite.

Les résultats montrent que les conducteurs belges trouvent que, parmi toutes sortes de *comportements dangereux au volant*, le fait de rouler 20km/h trop vite (sur une autoroute sans trafic, en agglomération ou dans une zone 30) est le plus acceptable. Il existe un lien clairement positif entre l'acceptabilité de comportements dangereux au volant et le fait d'adopter ces comportements : plus on trouve qu'un certain comportement au volant est acceptable (inacceptable), plus on adopte soi-même ce comportement fréquemment (moins fréquemment). Les hommes et les conducteurs plus jeunes trouvent que les comportements les plus dangereux au volant sont généralement plus acceptables et reconnaissent les adopter plus souvent que les femmes et les conducteurs plus âgés. Plus de conducteurs flamands que de conducteurs bruxellois et wallons considèrent que rouler à 140km/h sur une autoroute sans trafic est acceptable, alors que rouler à 70km/h en agglomération est un comportement jugé plus acceptable et adopté plus fréquemment à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie. En général, plus de la moitié des conducteurs belges admettent rouler parfois à 70km/h en agglomération pendant un trajet ordinaire en voiture.

Bien que seulement un peu plus de la moitié des conducteurs estiment que *le système de détection et de sanction des infractions* routières fonctionne correctement, près de 7 conducteurs sur 10 pensent que ce système rend le trafic sûr. Trois quarts des conducteurs souhaitent même que le non-respect des règles en matière de conduite sous l'influence de l'alcool soit plus sévèrement sanctionné, tandis que seulement un tiers est favorable à une politique de répression plus sévère en matière de vitesse. L'adhésion en faveur de ces deux mesures et de l'ensemble du système (belge) de politique criminelle en matière de circulation augmente avec l'âge des conducteurs.

Des *mesures de sécurité routière* spécifiques pour lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool (alcolock obligatoire pour les récidivistes et une tolérance zéro pour les conducteurs débutants) emportent une plus large adhésion chez les conducteurs belges que les mesures générales (un permis à points et un examen médical tous les 10 ans). L'adhésion en faveur des deux mesures spécifiques en matière d'alcool augmente avec l'âge des conducteurs. Ce sont surtout les séniors, les Flamands et les femmes qui sont favorables à l'introduction d'un permis à points.

Parmi les conducteurs à qui il arrive de consommer de l'alcool, plus de trois quarts prétendent ne pas boire (plus que la limite légale autorisée) quand ils doivent encore conduire, alors que 23% ne limitent pas leur consommation d'alcool (au seuil légal autorisé). En général, 13% des conducteurs belges admettent avoir conduit au moins 1 jour avec un taux d'alcoolémie au-dessus de la limite légale autorisée au cours du dernier mois. Près de 6 conducteurs sur 10 qui consomment parfois de l'alcool ont peur d'avoir un accident quand ils *conduisent sous l'influence de l'alcool* et 6 conducteurs sur 10 aussi adaptent leur comportement en matière de boisson en raison du risque de se faire contrôler par la police. 15% prétendent avoir toujours bu et n'avoir encore jamais été impliqués dans un accident alors qu'il est habituel de conduire sous l'influence de l'alcool pour 3% des conducteurs consommant de l'alcool. Ce constat vaut plus pour les conducteurs bruxellois que pour les conducteurs flamands et wallons de même qu'il s'applique plus aux hommes qu'aux femmes.

1,2% des conducteurs affirment avoir parfois conduit après avoir consommé des drogues (en quantité limitée) et 0,8% prétendent l'avoir fait au cours du dernier mois. Parmi les conducteurs qui déclarent consommer des drogues de temps à autre, la moitié signale que *conduire sous l'influence de drogues* n'est pas une habitude, mais chez près de 1 personne sur 5, c'est bien le cas. 8 sur 10 savent à partir de quand ils ne sont plus en état de conduire, ce qui pourrait les inciter à ne pas respecter l'interdiction légale de conduire sous l'influence de drogues. Les attitudes concernant la conduite sous l'influence de drogues n'ont pas pu être analysées de manière fiable selon les caractéristiques des conducteurs en raison du faible nombre de répondants entrant dans cette catégorie.

Les conducteurs belges se sentent plutôt en sécurité lorsqu'ils *roulent (trop) vite*. Un tiers n'est pas convaincu que rouler 10km/h trop vite accroît le risque d'accident et la moitié n'a pas peur d'avoir un accident s'ils roulent trop vite. Ce sentiment de sécurité s'intensifie probablement encore étant donné que 14% des conducteurs prétendent toujours rouler vite et n'avoir encore jamais eu d'accident. 7 conducteurs sur 10 déclarent adapter leur vitesse de peur d'être contrôlés par la police. En outre, seuls 60% des conducteurs sont d'accord avec les limitations de vitesse actuelles et 15% déclarent qu'il leur est difficile de respecter ces limitations en agglomération. Il est vrai que les femmes acceptent mieux les limitations de vitesse et évaluent mieux les risques liés à une vitesse excessive que les hommes. Par ailleurs, la connaissance des risques et l'adhésion en faveur des limitations de vitesse augmentent avec l'âge mais diminuent avec le niveau de formation. Enfin, tant les répondants ayant 3 à 5 ans d'expérience de conduite que les répondants parcourant beaucoup de kilomètres par mois sont moins conscients des dangers liés au fait de conduire (trop) vite.

Lorsque nous comparons les *attitudes correspondantes concernant la conduite sous l'influence de l'alcool, la conduite sous l'influence de drogues et le fait de rouler (trop) vite*, nous remarquons que l'alcool au volant inquiète davantage les conducteurs qu'une vitesse excessive puisque moins de conducteurs affirment avoir toujours conduit sous l'influence de l'alcool et moins de conducteurs déclarent adapter leur comportement en matière de consommation d'alcool en raison du risque de se faire contrôler par la police. Conduire sous influence et rouler vite s'accompagnent chez la plupart des conducteurs d'un sentiment similaire et relativement développé du contrôle du comportement.

Porter la ceinture est une habitude pour la plupart des conducteurs. Bien que 8 répondants sur 10 savent que la ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant, seuls 7 sur 10 jugent qu'il est vraiment nécessaire de s'attacher à l'arrière et à peine la moitié des répondants ne se sentent pas à leur aise s'ils ne le font pas. 9 répondants sur 10 sont conscients du fait que la ceinture réduit le risque de lésions graves mais, d'un autre côté, plus de la moitié des répondants ont peur de rester bloqués par la ceinture en situation de danger. Les femmes sont plus anxieuses que les hommes à cet égard mais elles sont plus à penser que porter la ceinture à l'avant est une habitude et que porter la ceinture à l'arrière est une nécessité. Les Flamands sont plus pour le port de ceinture à l'avant mais plus contre le port de la ceinture à l'arrière. Le degré de formation a un effet positif sur la connaissance et la tolérance de la ceinture. A l'instar des femmes et des conducteurs plus âgés, les conducteurs ayant un diplôme plus élevé demandent également plus souvent à leurs passagers que les autres conducteurs de porter la ceinture. En général, trois quarts des conducteurs le demandent toujours à leurs passagers.

Presque tous les conducteurs qui *transportent* parfois *des enfants de moins de 1,35m* savent qu'il est dangereux de le faire sans les attacher correctement. Il semble que les répondants, surtout les conducteurs ayant un diplôme moins élevé, trouvent que ceci est moins nécessaire sur de petites distances. 9 conducteurs sur 10 affirment que leurs enfants ont l'habitude de s'attacher et 9 conducteurs sur 10 aussi contrôlent que les enfants sont bien attachés avant de partir. A peine la moitié des répondants estiment que le mode d'emploi des sièges-enfants est clair. Chez les +50 ans, 1 répondant sur trois le pense.

Selon 9 conducteurs sur 10, la *fatigue au volant* accroît le risque d'accident. 7 sur 10 sont conscients qu'ils feraient mieux de ne pas conduire s'ils se sentent fatigués. Malgré cette bonne perception du risque, 2 conducteurs sur 5 déclarent quand même continuer de

conduire et 1 sur 5 affirme explicitement qu'il lui est arrivé de se sentir fatigué au volant au cours du dernier mois. Ces attitudes varient à peine suivant les caractéristiques des conducteurs. Seule la conscience du fait que l'on ne devrait pas conduire si l'on se sent fatigué est plus élevée en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie.

Près de 9 répondants sur 10 se rendent compte que *téléphoner au volant* entraîne une distraction cognitive et physique. Les femmes sont plus conscientes de la distraction cognitive ; les personnes plus âgées, de la distraction physique. Malgré cela, plus d'un tiers des conducteurs téléphonent de temps en temps en conduisant. Ceci pourrait partiellement être dû au fait que la plupart des conducteurs, et surtout ceux qui conduisent beaucoup, ont l'impression qu'il arrive à presque tout le monde de téléphoner au volant.

