



Rapport n° 2025-R-04-FR

# Le point de vue des usagers de la route belges sur la sécurité routière

Résultats belges du questionnaire ESRA3 (2023)

Numéro du rapport	2025-R-04-FR
Dépôt légal	D/2025/0779/11
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	24/06/2025
Auteur(s)	Naomi Wardenier, Simon Laurant, Uta Meesmann
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée :

Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). Le point de vue des usagers de la route belges sur la sécurité routière – Résultats belges du questionnaire ESRA3 (2023), Bruxelles : Vias institute

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

# Table des matières

Liste des tableaux et figures	5
Résumé	7
Summary	11
1 Introduction	15
2 Méthodologie	16
3 Résultats	19
3.1 Sécurité routière en général	19
3.1.1 Moyens de transport	19
3.1.2 Sécurité subjective	21
3.1.3 Perception des risques	22
3.1.4 Comparaisons entre différents sujets	23
3.2 Alcool, drogues et médicaments dans la circulation	24
3.2.1 Consommation autodéclarée d'alcool, de drogues et de médicaments dans la circulation par différents usagers de la route	24
3.2.2 Acceptabilité de l'alcool, des drogues et des médicaments dans le trafic	26
3.2.3 Opinions des automobilistes sur la conduite sous l'influence de l'alcool	29
3.3 Vitesse et excès de vitesse	31
3.3.1 Excès de vitesse autodéclarés chez les automobilistes	31
3.3.2 Acceptabilité des excès de vitesse	32
3.3.3 Opinions des automobilistes sur les excès de vitesse	34
3.4 Utilisation de la ceinture de sécurité	36
3.4.1 Utilisation autodéclarée de la ceinture de sécurité chez les automobilistes et les passagers de voiture	36
3.4.2 Acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité	36
3.5 Utilisation du casque	38
3.5.1 Utilisation autodéclarée du casque par les cyclomotoristes, les motocyclistes, les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques	38
3.5.2 Acceptabilité du non-port du casque	39
3.6 Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures	39
3.6.1 Utilisation autodéclarée de dispositifs de retenue pour enfants	39
3.6.2 Acceptabilité de la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants	40
3.7 Distraction et utilisation du téléphone portable dans la circulation	41
3.7.1 Distraction et utilisation du téléphone autodéclarées chez différents usagers de la route	41
3.7.2 Acceptabilité de la distraction et de l'utilisation du téléphone dans la circulation	43
3.7.3 Opinions des automobilistes sur la distraction et l'utilisation du téléphone dans la circulation	45
3.8 Fatigue et somnolence au volant	46
3.8.1 Fatigue et somnolence autodéclarées au volant chez les automobilistes	46
3.8.2 Acceptabilité de la fatigue et de la somnolence au volant	47
3.9 Autres comportements à risque dans la circulation	48
3.9.1 Usagers vulnérables de la route et non-respect du feu rouge	48

3.9.2	Comportement à risque des utilisateurs de trottinettes électriques	49
3.10	Application de la loi et soutien aux mesures politiques	49
3.10.1	Probabilité subjective d'être contrôlé	49
3.10.2	Probabilité objective d'être contrôlé	51
3.10.3	Soutien aux mesures politiques potentielles	52
3.11	Infrastructure	54
3.11.1	Utilisation de l'infrastructure par les différents usagers de la route	54
3.11.2	Sécurité subjective de l'infrastructure chez les différents usagers de la route	56
3.12	Comparaisons dans le temps sur la base des différentes éditions d'ESRA	59
3.12.1	Comportement à risque autodéclaré chez les automobilistes	60
3.12.2	Soutien aux mesures politiques	61
3.12.3	Application de la loi	61
3.13	Limites	62
4	Conclusions	64
5	Recommandations par thème	66
5.1	Alcool, drogues et médicaments dans la circulation	66
5.2	Vitesse et excès de vitesse	68
5.3	Utilisation de la ceinture de sécurité	70
5.4	Utilisation du casque	71
5.5	Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	71
5.6	Distraction et utilisation du téléphone portable dans la circulation	71
5.7	Fatigue et somnolence au volant	72
5.8	Autres comportements à risque dans la circulation	73
5.8.1	Franchir un feu rouge	73
5.8.2	Comportements à risque des utilisateurs de trottinettes électriques	74
	Références	75
	Annexe 1 : Questionnaire FR	80
	Annexe 2 : Échantillon et nettoyage des données	92
	Annexe 3 : Informations sur les usagers de la route et taille des échantillons	94
	Vue d'ensemble des sous-groupes par principal type d'utilisateur de la route	94
	Taille des échantillons des différents groupes d'utilisateurs de la route	94
	Analyses de la taille des échantillons par genre, groupe d'âge et région	95
	Annexe 4 : Informations sur les comparaisons méthodologiques entre ESRA1, ESRA2 et ESRA3	97
	Différences méthodologiques entre ESRA2 et ESRA3	97
	Différences méthodologiques entre ESRA1 d'une part et ESRA2 et ESRA3 d'autre part	97
	Informations complémentaires sur les résultats à la section 3.12	98

# Liste des tableaux et figures

Tableau 1	Répartition de l'échantillon belge selon la région, le genre et l'âge	18
Figure 1	Sujets et thèmes de l'enquête ESRA3.	17
Figure 2	Utilisation des différents moyens de transport.	19
Figure 3	Utilisation des différents moyens de transport par groupe d'âge.	20
Figure 4	Utilisation de voitures partagées en Belgique, par genre et par groupe d'âge.	21
Figure 5	Sécurité subjective des différents moyens de transport par les usagers de la route qui utilisent le moyen de transport.	22
Figure 6	Perception des causes des accidents de la route pour la Belgique et selon le genre.	23
Figure 7	Prévalence autodéclarée de différents comportements à risque dans la circulation pour les automobilistes.	24
Figure 8	Alcool, drogues et médicaments autodéclarés dans la circulation par différents usagers de la route.	25
Figure 9	Alcool, drogues et médicaments autodéclarés dans la circulation par différents usagers de la route pour la Belgique et selon le genre.	26
Figure 10	Acceptabilité personnelle de l'alcool, des médicaments et des drogues dans la circulation pour différents usagers de la route en Belgique et en fonction du groupe d'âge.	28
Figure 11	Acceptabilité sociale de la conduite sous influence au-delà de la quantité d'alcool autorisée par la loi pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	29
Figure 12	Opinions sur la conduite sous l'influence de l'alcool pour la Belgique et par groupe d'âge.	30
Figure 13	Intention de ne pas conduire sous influence pour la Belgique et par groupe d'âge.	31
Figure 14	Excès de vitesse autodéclarés par les automobilistes pour la Belgique et par groupe d'âge.	32
Figure 15	Acceptabilité personnelle des excès de vitesse pour les automobilistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes pour la Belgique et en fonction du genre.	33
Figure 16	Acceptabilité sociale des excès de vitesse hors agglomération pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	33
Figure 17	Opinions sur les excès de vitesse en voiture pour la Belgique et par groupe d'âge.	35
Figure 18	Intention de ne pas commettre d'excès de vitesse en voiture pour la Belgique et par groupe d'âge.	35
Figure 19	Utilisation autodéclarée de la ceinture de sécurité par les automobilistes et les passagers de voiture pour la Belgique et par groupe d'âge.	36
Figure 20	Acceptabilité personnelle de la conduite sans ceinture de sécurité pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	37
Figure 21	Acceptabilité sociale de la conduite sans ceinture de sécurité pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	38
Figure 22	Conduite avec casque autodéclarée par les différents usagers de la route pour la Belgique et par région.	39
Figure 23	Transport autodéclaré d'enfants dans la voiture sans utilisation de dispositifs de retenue pour enfants pour la Belgique et par région.	40
Figure 24	Acceptabilité personnelle du transport d'enfants en voiture sans dispositif de retenue pour enfants pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	41
Figure 25	Distraction par téléphone mobile autodéclarée chez les automobilistes.	42
Figure 26	Distraction autodéclarée dans la circulation par les cyclistes et les piétons pour la Belgique et par groupe d'âge.	43
Figure 27	Acceptabilité personnelle de la distraction dans la circulation parmi les différents usagers de la route pour la Belgique et par groupe d'âge.	44
Figure 28	Opinions sur la distraction chez les automobilistes pour la Belgique et par groupe d'âge.	46
Figure 29	Fatigue autodéclarée au volant pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	47
Figure 30	Acceptabilité personnelle de la fatigue au volant pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.	47
Figure 31	Non-respect du feu rouge autodéclaré par les cyclistes et les piétons pour la Belgique et par région.	48
Figure 32	Comportement à risque autodéclaré chez les utilisateurs de trottinettes électriques pour la Belgique et par région.	49

Figure 33	Probabilité subjective d'être contrôlé pour différents comportements à risque chez les automobilistes pour la Belgique et par région.	51
Figure 34	Probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues pour la Belgique et par groupe d'âge.	52
Figure 35	Soutien aux mesures politiques en lien avec la conduite sous influence pour la Belgique et par genre.	53
Figure 36	Soutien aux mesures politiques liées à la zone 30 et au casque de vélo pour la Belgique et par région.	54
Figure 37	Utilisation régulière des différents types d'infrastructures par les cyclistes pour la Belgique et par région.	56
Figure 38	Sécurité subjective de différents types d'infrastructures pour piétons pour la Belgique et par groupe d'âge.	59
Figure 39	Prévalence autodéclarée de différents comportements à risque dans la circulation par les automobilistes pour la Belgique, comparaison entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023).	60
Figure 40	Probabilité subjective d'être contrôlé pour différents comportements à risque chez les automobilistes pour la Belgique, comparaison entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023).	62

# Résumé

## Objectif et méthodologie

Ce rapport analyse les résultats belges de l'enquête internationale ESRA3, une mesure des attitudes des usagers de la route à l'égard de la sécurité routière réalisée en 2023. ESRA3 (E-Survey on Road users' Attitudes) est la troisième édition de l'enquête internationale ESRA qui a collecté des données dans 39 pays en 2023. Cette mesure s'appuie sur les enquêtes nationales triennales de mesure d'attitudes effectuées en Belgique depuis 2003, ainsi que sur les mesures nationales effectuées dans le cadre du projet SARTRE depuis 1991.

L'enquête a interrogé les répondants sur les points suivants : utilisation des différents modes de transport, comportements sûrs et dangereux autodéclarés dans la circulation, acceptabilité des comportements sûrs et dangereux dans la circulation, attitudes à l'égard du comportement dans la circulation, sécurité subjective et perception des risques, soutien aux mesures politiques, opinions et expériences en matière de contrôle de police et d'infrastructure. Elle se concentre sur cinq types de comportements dans la circulation : (1) conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, (2) excès de vitesse, (3) systèmes de protection tels que la ceinture de sécurité, les dispositifs de retenue pour les enfants et le casque, (4) distraction et utilisation du téléphone mobile au volant et (5) fatigue et somnolence au volant. Les groupes cibles de l'enquête sont les automobilistes, les passagers de voiture, les cyclomotoristes et motocyclistes, les cyclistes, les piétons et les utilisateurs de trottinettes électriques.

Les données d'ESRA3 belge ont été recueillies en 2023 par le biais d'un panel en ligne et concernent un échantillon de 1 795 répondants âgés de 18 à 74 ans. Ce rapport examine les résultats par genre, par groupe d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans et 65-74 ans) et par région (Flandre, Wallonie, Région de Bruxelles-Capitale). Il examine aussi la position de la Belgique par rapport à la moyenne européenne (Europe22) dans ESRA3.

## Principaux résultats

### Sécurité routière en général

Les moyens de transport les plus utilisés en Belgique sont les déplacements à pied (au moins quelques jours par an pour 92,2 % des répondants), en tant que passager de voiture (88 %), en transports publics (87,3 %) et en tant qu'automobiliste (77,5 %). 13,9 % des Belges ont, en outre, recours aux voitures partagées. Le train et l'avion sont les moyens de transport perçus comme les plus sûrs par les usagers, tandis que les deux-roues (vélo, cyclomoteur ou motocyclette et trottinette électrique) sont perçus comme les moins sûrs. La conduite sous influence de l'alcool et la distraction par un téléphone mobile au volant sont les comportements à risque qui, selon les usagers de la route belges, sont le plus souvent à l'origine d'un accident de la route.

### Alcool, drogues et médicaments dans la circulation

19 % des automobilistes belges ont conduit au moins une fois en étant peut-être au-delà du taux d'alcool légalement autorisé au cours des 30 derniers jours, ce qui est nettement au-dessus de la moyenne européenne de 11,6 %. 14,7 % des conducteurs ont conduit au moins une fois moins de deux heures après avoir pris des médicaments susceptibles d'affecter la capacité à conduire et 8,5 % moins d'une heure après avoir consommé des drogues. 25 % des cyclistes ont roulé à vélo alors qu'ils avaient trop bu au moins une fois au cours des 30 derniers jours.

3,6 % des Belges estiment acceptable de conduire en ayant bu plus que la quantité d'alcool autorisée par la loi et 3 % jugent acceptable de conduire sous l'influence de drogues. 5,1 % des Belges pensent que la plupart des gens de leur entourage estiment acceptable de conduire sous l'influence de l'alcool.

### Vitesse et excès de vitesse

Parmi les automobilistes belges, 55,7 % ont dépassé la limitation de vitesse en agglomération au moins une fois au cours du dernier mois, 58,7 % hors agglomération et 58 % sur autoroute. Par ailleurs, 35,7 % des automobilistes ont roulé au moins une fois trop vite au vu de l'état des chaussées ou des conditions de circulation du moment (mauvaise visibilité, trafic dense, présence d'usagers vulnérables).

5,5 % des Belges considèrent les excès de vitesse en agglomération comme acceptables, contre 11,4 % et 18 % respectivement pour les excès de vitesse hors agglomération et sur autoroute. Seuls 3,4 % des Belges

estiment qu'il est acceptable de rouler trop vite au vu de l'état des chaussées et des conditions de circulation du moment.

#### Utilisation de systèmes de protection (ceinture de sécurité, casque, dispositifs de retenue pour enfants)

13,2 % des automobilistes ont conduit sans avoir attaché leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Parmi les passagers d'une voiture, 15 % n'ont pas attaché leur ceinture de sécurité à l'avant et 28,3 % à l'arrière au moins une fois au cours du dernier mois. 5,9 % des Belges estiment acceptable de conduire sans ceinture de sécurité ; 6,5 % pensent que les personnes de leur entourage considèrent qu'il est acceptable de conduire sans ceinture de sécurité.

67,1 % des cyclomotoristes et des motocyclistes ont toujours roulé avec un casque au cours des 30 derniers jours, contre 30,1 % des cyclistes et 41,5 % des utilisateurs de trottinettes électriques. 4 % des Belges estiment acceptable de conduire un cyclomoteur ou une motocyclette sans casque. 27,8 % des Belges considèrent, par ailleurs, qu'il est acceptable de rouler à vélo sans casque.

Parmi les automobilistes qui ont transporté un enfant de moins de 135 cm, 19,2 % l'ont fait au moins une fois sans utiliser de siège pour enfant au cours du dernier mois. 14,2 % des conducteurs ayant transporté un enfant de plus de 135 cm l'ont fait au moins une fois sans l'attacher. Seuls 3 % des Belges considèrent qu'il est acceptable de transporter un enfant sans l'attacher correctement (siège pour enfant, rehausseur ou ceinture de sécurité).

#### Distraction et utilisation du téléphone mobile au volant

Parmi les automobilistes, 23 % ont lu un message ou consulté les réseaux sociaux/l'actualité au moins une fois en conduisant au cours des 30 derniers jours. En outre, 55,5 % ont passé au moins un appel avec un kit mains libres en conduisant. 22,7 % des cyclistes ont lu un message ou consulté les réseaux sociaux/l'actualité en roulant à vélo au moins une fois au cours du dernier mois et 33,5 % ont roulé avec un casque audio ou des écouteurs au moins une fois.

Environ 3 % des Belges estiment acceptable d'utiliser un téléphone portable au volant et 4,1 % estiment acceptable d'utiliser un téléphone portable pour lire un message ou consulter les médias sociaux/l'actualité en roulant à vélo.

#### Fatigue au volant

22,9 % des automobilistes belges ont conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours en étant si somnolents qu'ils avaient du mal à garder les yeux ouverts. 3 % des Belges estiment ce comportement acceptable.

#### Autres comportements à risque dans la circulation

27,7 % des cyclistes ont franchi un feu rouge au moins une fois au cours des 30 derniers jours, contre 38,9 % pour les piétons et 35,8 % pour les utilisateurs de trottinettes électriques. Franchir un feu rouge est considéré comme acceptable par 4,1 % des Belges pour les cyclistes et par 7,2 % des Belges pour les piétons.

39,9 % des utilisateurs de trottinettes électriques se sont déplacés en étant plus d'une personne sur une même trottinette au moins une fois au cours des 30 derniers jours, et 53,6 % ont roulé sur le trottoir au moins une fois.

#### Application de la loi et soutien aux mesures politiques

La probabilité subjective d'être contrôlé pour divers comportements à risque a été étudiée auprès des automobilistes. Les automobilistes belges estiment que le risque est le plus élevé pour les excès de vitesse : 43,3 % considèrent qu'il est probable qu'ils se fassent contrôler pour excès de vitesse sur un trajet en voiture ordinaire. 28,2 % des automobilistes pensent, par ailleurs, qu'il est probable que le port de la ceinture de sécurité soit contrôlé lors d'un trajet en voiture courant. 18,5 % pensent qu'il est probable qu'ils se fassent contrôler pour conduite sous l'influence de l'alcool et 18 % pour utilisation d'un téléphone portable au volant. 13,5 % des automobilistes considèrent qu'il est probable qu'ils soient contrôlés pour conduite sous l'influence de drogues au cours d'un trajet en voiture ordinaire.

19,7 % des automobilistes belges ont été contrôlés au moins une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool au cours des 12 derniers mois. 4,9 % des automobilistes ont, par ailleurs, été contrôlés pour conduite sous l'influence de drogues au moins une fois au cours de l'année écoulée.

La tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de l'alcool pour tous les conducteurs de véhicules motorisés est une mesure politique soutenue par 59,7 % des Belges. Un pourcentage plus élevé (75,7 %) est favorable à la tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs (permis obtenu il y a moins de deux ans). 76,1 % des Belges sont favorables à l'obligation d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs contrôlés positifs à l'alcool plus d'une fois. La tolérance zéro en matière d'alcool pour les cyclistes est soutenue par environ la moitié (52,6 %) des Belges.

37,1 % des Belges sont favorables à la mesure politique qui consiste à limiter la vitesse à 30 km/h partout en agglomération (sauf sur les grandes artères). L'obligation de porter un casque de vélo pour les cyclistes de moins de 12 ans est soutenue par 82,3 % des Belges. Une telle obligation pour tous les cyclistes est soutenue par 55 % des Belges.

### Infrastructure

Les automobilistes considèrent les autoroutes comme le type de route le plus sûr : 58 % considèrent que les autoroutes sont sûres. 50,6 % des automobilistes pensent que les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes sont sûrs. Les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages sont considérées comme sûres par 47,1 % des automobilistes et les autres routes dans les agglomérations par 47 % d'entre eux.

Les cyclistes considèrent que les routes dotées de pistes cyclables sont plus sûres que celles qui en sont dépourvues. Cela vaut tant pour les routes rurales et routes de liaison entre les villes et les villages (avec piste cyclable) : 48,9 %, sans piste cyclable : 21,9 %) que pour les routes urbaines (avec piste cyclable : 52,8 %, sans piste cyclable : 16,2 %).

On observe des résultats similaires pour les piétons : les routes avec trottoirs sont considérées comme plus sûres que les routes sans trottoirs. 52,6 % des piétons estiment que les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages avec trottoirs sont sûres, tandis que 30,7 % estiment que ces routes sans trottoirs sont sûres. Les routes en agglomération avec trottoirs sont considérées comme sûres par 58,5 % des piétons, le même type de routes sans trottoirs par 34,9 % des piétons.

### Comparaisons dans le temps basées sur différentes éditions d'ESRA : comportement autodéclaré des automobilistes, soutien aux mesures politiques et application de la loi

Ce rapport compare également certaines variables clés dans le temps sur la base des trois éditions d'ESRA (ESRA1 en 2015, ESRA2 en 2018 et ESRA3 en 2023) pour la Belgique. Une comparaison entre ESRA2 et ESRA3 pour le comportement autodéclaré des automobilistes belges suggère que les excès de vitesse ont diminué entre 2018 et 2023. Il semblerait, d'autre part, que la non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et les appels mains libres au volant aient augmenté entre 2018 et 2023. Les autres comportements à risque (conduite sous l'influence de l'alcool, port de la ceinture de sécurité, téléphone portable en main et conduite en étant fatigué) sont restés pratiquement au même niveau.

Seule la mesure de tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs voit son soutien diminuer légèrement en Belgique. Pour les autres mesures politiques, le soutien est resté pratiquement le même (éthylotest antidémarrage pour les conducteurs pris pour conduite sous influence plus d'une fois, tolérance zéro pour la conduite sous influence pour tous les conducteurs, obligation de porter un casque de vélo pour les cyclistes de moins de 12 ans, obligation de porter un casque de vélo pour tous les cyclistes).

La probabilité subjective d'être contrôlé pour excès de vitesse et de non-port de la ceinture de sécurité a augmenté entre 2018 et 2023, tandis que la probabilité subjective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues et pour utilisation d'un téléphone portable au volant est restée à peu près inchangée. La probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool est restée identique entre 2018 et 2023, contrairement à la probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues, qui a augmenté.

### Différences entre les genres, les groupes d'âge et les régions

Aucune différence significative systématique entre hommes et femmes n'est observée dans cette enquête pour l'ensemble des comportements à risque dans la circulation. Les hommes conduisent beaucoup plus sous influence et conduisent plus fatigués que les femmes, mais aucune différence significative n'est constatée

entre les hommes et les femmes pour les excès de vitesse et la distraction au volant. Par ailleurs, les femmes sont plus favorables que les hommes à des politiques plus strictes en matière de conduite sous influence.

Les groupes d'âge les plus jeunes, à savoir les 18-24 ans et les 25-34 ans, présentent globalement les comportements les plus à risque parmi tous les groupes d'âge : c'est le cas pour les excès de vitesse<sup>1</sup>, le non-port de la ceinture de sécurité, la distraction, la fatigue et le non-respect des feux rouges pour les cyclistes et les piétons. La conduite sous l'influence de l'alcool est une exception : de tous les groupes d'âge, ce sont les 25-44 ans qui conduisent le plus sous l'influence de l'alcool. Le soutien à des politiques plus strictes est systématiquement plus élevé dans les groupes d'âge plus avancés. En outre, le sentiment de sécurité perçu sur les routes sans pistes cyclables (pour les cyclistes) et sur les routes avec trottoirs (pour les piétons) diminue avec l'âge.

La plupart des comportements à risque dans la circulation sont plus souvent rapportés par les répondants de Bruxelles que par ceux de Wallonie et de Flandre. C'est le cas de la conduite sous l'influence de drogues, du non-port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers, de la distraction au volant, de la non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et du non-respect des feux rouges par les cyclistes et les piétons. Les automobilistes wallons et bruxellois déclarent beaucoup plus souvent conduire sous l'influence de l'alcool que les automobilistes flamands et les automobilistes wallons déclarent plus souvent commettre des excès de vitesse que les automobilistes flamands. La probabilité subjective d'être contrôlé pour usage de drogues illégales, excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité et usage du téléphone portable au volant est significativement plus faible en Wallonie qu'en Flandre. L'infrastructure destinée aux automobilistes, mais aussi aux cyclistes et aux piétons, est perçue comme la moins sûre par les usagers de la route en Wallonie, comparativement à ceux des autres régions.

## Conclusion

Cette nouvelle mesure d'attitudes montre que la conduite sous l'influence de l'alcool reste un point sensible en termes de sécurité routière en Belgique. Le pourcentage de conducteurs belges ayant probablement conduit au moins une fois avec une alcoolémie supérieure à la limite autorisée au cours du dernier mois est de 19 %. Ce chiffre est supérieur à la moyenne européenne de 11,6 %. Les prévalences autodéclarées pour l'alcool dans la circulation chez les cyclomoteuristes, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons sont également élevées, avec des chiffres supérieurs à la moyenne européenne. Malgré ces chiffres élevés, la grande majorité des Belges est favorable à des politiques plus strictes contre la conduite sous influence : 59,7 % sont favorables à la tolérance zéro pour tous les conducteurs, 75,7 % à la tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs et 76,1 % à un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs contrôlés positifs plus d'une fois.

Le comportement à risque le plus fréquemment signalé par les automobilistes en Belgique est l'excès de vitesse. Pour tous les types de routes (autoroutes, en agglomération et hors agglomération), le pourcentage de conducteurs en excès de vitesse au moins une fois au cours des 30 derniers jours se situe entre 56 % et 59 %. Après les excès de vitesse, la distraction et la fatigue sont les comportements à risque les plus fréquents chez les automobilistes : dans les deux cas, environ 23 % des Belges ont été concernés au moins une fois au cours du mois écoulé.

Ce rapport a également comparé la position de la Belgique avec les 21 autres pays européens qui ont participé à l'enquête ESRA3. La Belgique se situe globalement dans la moyenne des pays européens, sans figurer parmi les pays les mieux ou les moins bien classés. Les exceptions notables sont la conduite sous l'influence de l'alcool en voiture et le fait de rouler à plusieurs sur une trottinette électrique : dans les deux cas, la Belgique figure parmi les pays les plus mal classés. En matière de conduite sous l'influence de l'alcool, la Belgique figure parmi les pays les plus concernés, tant pour le comportement autodéclaré que pour l'acceptabilité personnelle de ce comportement.

Le rapport fournit des recommandations pour chaque thème (alcool, drogues et médicaments dans la circulation, excès de vitesse, utilisation de la ceinture de sécurité, du casque et des dispositifs de retenue pour enfants, distraction et utilisation du téléphone portable dans la circulation, fatigue au volant, non-respect des feux rouges et comportements à risque chez les utilisateurs de trottinettes électriques).

---

<sup>1</sup> Pour les excès de vitesse, le taux est le plus élevé chez les 18-34 ans et les 45-54 ans.

# Summary

## Objective and methodology

This report analyses the Belgian results of the international ESRA3 survey, a measurement of road users' attitudes towards road safety in 2023. ESRA3 (E-Survey on Road users' Attitudes) is the third edition of the international ESRA survey that collected data in 39 countries in 2023. This measurement builds on previous triennial national attitude measurements in Belgium since 2003 and national measurements under the SARTRE project since 1991.

The survey questions respondents about use of different means of transport, self-declared safe and unsafe traffic behaviour, acceptability of safe and unsafe traffic behaviour, attitudes about traffic behaviour, subjective safety and risk perception, support for policy measures, opinions and experiences with enforcement and infrastructure. It focuses on five types of traffic behaviour: (1) driving under the influence of alcohol, drugs and medication, (2) speeding, (3) protective systems such as seat belt, child restraint systems and helmet, (4) distraction and mobile phone use in traffic and (5) fatigue and drowsiness behind the wheel. The survey's target groups are car drivers, car occupants, moped riders and motorcyclists, cyclists, pedestrians and e-scooter riders.

The Belgian ESRA3 data were collected in 2023 through an online panel and consist of a sample of 1795 respondents aged 18-74. This report looked at the results by gender, age category (18-24 years, 25-34 years, 35-44 years, 45-54 years, 55-64 years and 65-74 years) and region (Flanders, Wallonia, Brussels-Capital Region). The position of Belgium compared to the European average (Europe22) in ESRA3 is also considered.

## Main results

### Road safety in general

The most frequently used means of transport in Belgium are walking down the street (92.2% do so at least a few days a year), being a car passenger (88%), using public transport (87.3%) and driving a car (77.5%). In addition, 13.9% of Belgians use a car-sharing system. Travelling by train and by plane are the means of transport perceived as the safest of all by users, driving a two-wheeler (bicycle, moped or motorcycle and e-scooter) as the least safe. Driving under the influence of alcohol and distraction by a mobile phone behind the wheel are the risk behaviours that Belgian road users think are most often the cause of a road accident.

### Alcohol, drugs and medication in traffic

19% of Belgian car drivers drove at least once in the last 30 days while they may have been over the legal limit for drinking and driving, well above the European average of 11.6%. 14.7% of drivers drove at least once within two hours after taking medication that may affect driving ability and 8.5% within one hour after taking drugs. 25% of cyclists cycled at least once while drinking too much in the last 30 days.

3.6% of Belgians find it acceptable to drive while the driver is over the legal limit for drinking and driving and 3% find it acceptable to drive under the influence of drugs. 5.1% of Belgians believe that most other people around them find it acceptable to drive under the influence of alcohol.

### Speed and speeding

Of Belgian car drivers, 55.7% drove too fast at least once in the last month within built-up areas, 58.7% outside built-up areas and 58% on motorways. In addition, 35.7% of car drivers drove too fast for the road/traffic conditions at the time (e.g., poor visibility, dense traffic, presence of vulnerable road users).

Driving too fast inside built-up areas is considered acceptable by 5.5% of Belgians. For outside built-up areas and motorways, the figures are 11.4% and 18% respectively. Only 3.4% of Belgians find speeding for the road/traffic conditions at the time acceptable.

### Use of protective systems (seatbelt, helmet, child restraint systems)

13.2% of car drivers drove without a seat belt at least once in the last 30 days. Among car passengers, 15% did not wear their seat belt at least once in the front of the car and 28.3% in the back of the car in the last month. 5.9% of Belgians consider it acceptable to drive without a seat belt, while 6.5% think that others around them find it acceptable to drive without a seat belt.

Among moped riders and motorcyclists, 67.1% always rode with a helmet in the last 30 days. Among cyclists it was 30.1% and among e-scooter riders 41.5%. 4% of Belgians find it acceptable to ride a moped or motorcyclist without a helmet. In addition, 27.8% of Belgians find it acceptable to cycle without a bicycle helmet.

Of car drivers who transported a child smaller than 135 cm, 19.2% did so at least once without using a child restraint system in the last month. 14.2% of drivers who have transported a child taller than 135 cm did so at least once without buckling the child in. Only 3% of Belgians find it acceptable to transport a child without securing them (child seat, booster cushion or seat belt).

#### Distraction and use of mobile phone in traffic

Among car drivers, 23% read a message or social media/news at least once while driving in the past 30 days. In addition, 55.5% used a hands-free kit for calling while driving at least once. 22.7% of cyclists read a message or social media/news while cycling at least once in the last month and 33.5% cycled with headphones or earphones at least once.

Around 3% of Belgians find it acceptable to use a mobile phone behind the wheel, and 4.1% find it acceptable to use a mobile phone while cycling to read a message or view social media/news.

#### Fatigue behind the wheel

Of Belgian car drivers, 22.9% drove at least once in the last 30 days while so sleepy that they had trouble keeping their eyes open. 3% of Belgians find this behaviour acceptable.

#### Other risk behaviour in traffic

Among cyclists, 27.7% ignored a red traffic light at least once in the past 30 days. Among pedestrians, it is 38.9% and among e-scooter users 35.8%. Crossing the road when a traffic light is red, is considered acceptable by 4.1% of Belgians for cyclists and by 7.2% of Belgians for pedestrians.

39.9% of e-scooter users rode with more than one person on an e-scooter at least once in the last 30 days, and 53.6% rode on the pedestrian pavement at least once.

#### Enforcement and support for policy measures

The perceived likelihood of being caught for various risk behaviours was surveyed among car drivers. The risk behaviour perceived by Belgian car drivers with the highest probability of being caught is speeding: 43.3% consider it likely to be checked for speeding during a typical car journey. In addition, 28.2% of car drivers believe it is likely to be checked for wearing a seatbelt during a typical car journey. 18.5% perceive it as likely to be checked for driving under the influence of alcohol and 18% for using the mobile phone behind the wheel. 13.5% of car drivers consider it likely to be checked for driving under the influence of drugs during a typical car journey.

19.7% of Belgian car drivers were checked at least once for drink-driving in the last 12 months. In addition, 4.9% of car drivers were checked at least once for driving under the influence of drugs in the last year.

Zero tolerance on drink-driving for all drivers of motorised vehicles is a policy measure favoured by 59.7% of Belgians. A larger percentage (75.7%) is in favour of zero tolerance for novice drivers (license obtained less than 2 years ago). 76.1% of Belgians support making an alcohol interlock compulsory for drivers who have been caught drink-driving more than once. Zero alcohol tolerance for cyclists is supported by around half (52.6%) of Belgians.

37.1% of Belgians support the policy measure of limiting speed in all built-up areas to 30 km/h (except on main thoroughfares). A bicycle helmet obligation for cyclists under 12 is supported by 82.3% of Belgians. Such an obligation for all cyclists is supported by 55% of Belgians.

#### Infrastructure

Car drivers consider motorways the safest of all road types: 58% consider motorways to be safe. 50.6% of car drivers consider thoroughfares and main roads within cities to be safe. Rural roads and roads connecting towns and villages are considered safe by 47.1% of car drivers and other roads in built-up areas by 47%.

Cyclists consider roads with cycle lanes to be safer than roads without cycle lanes. This is true for both rural roads and roads connecting towns and villages (with cycle lane: 48.9%, without cycle lane: 21.9%) and for roads in built-up areas (with cycle lane: 52.8%, without cycle lane: 16.2%).

Something similar is observed among pedestrians: roads with sidewalks are considered safer than roads without sidewalks. 52.6% of pedestrians consider rural roads and roads connecting towns and villages with sidewalks safe, 30.7% consider such roads without sidewalks safe. Roads in built-up areas with a sidewalk are considered safe by 58.5% of pedestrians, the same kind of roads without sidewalk by 34.9% of pedestrians.

#### Comparisons over time based on different ESRA editions: self-declared behaviour among car drivers, support for policy measures and enforcement

This report also compares some key variables over time based on the three ESRA editions (ESRA1 in 2015, ESRA2 in 2018 and ESRA3 in 2023) for Belgium. A comparison between ESRA2 and ESRA3 for self-declared behaviour among Belgian car drivers suggests that speeding has decreased between 2018 and 2023. On the other hand, there are indications that non-use of child restraint systems and hands-free calling behind the wheel have increased between 2018 and 2023. Other risk behaviours (driving under the influence of alcohol, wearing seatbelts, talking on a hand-held mobile phone and fatigued driving) have remained almost at the same level.

Only for the policy measure zero tolerance for drink-driving for novice drivers is there a slight decrease in support in Belgium. For the other policy measures, support remained almost the same (alcohol interlock for drivers caught drink-driving more than once, zero tolerance for drink-driving for all drivers, bicycle helmet obligation for cyclists younger than 12, bicycle helmet obligation for all cyclists).

The perceived likelihood of being caught for speeding and not wearing a seatbelt increased between 2018 and 2023, while those for driving under the influence of alcohol and drugs, and use of hand-held mobile phone while driving remained about the same. The objective likelihood of being caught for drink-driving remained the same between 2018 and 2023, in contrast to the objective likelihood of being caught for drug-driving, which increased.

#### Differences between gender, age category and region

In this measurement, not for all risk behaviours a significant difference is found between men and women. Men drive significantly more under the influence and drive more fatigued than women, but for speeding and distraction, no significant difference is found between men and women. In addition, women are more in favour of stricter policies related to drink-driving than men.

In general, the youngest age groups of 18-24 and 25-34 show the most risk behaviour of all age groups: this is the case for speeding<sup>2</sup>, non-use of seatbelts, distracted driving, fatigued driving and ignoring red traffic lights among cyclists and pedestrians. Driving under the influence of alcohol is an exception: 25- to 44-year-olds drive the most under the influence of all age groups. Support for stricter policy measures is consistently higher among older age groups. In addition, perceived safety on roads without cycle lanes (for cyclists) and roads with sidewalks (for pedestrians) decreases with age.

Most of the risk behaviours in traffic are more frequently reported by respondents from Brussels than by respondents from Wallonia and Flanders. This is the case for driving under the influence of drugs, non-use of seat belts among drivers and passengers, distraction while driving, non-use of child restraint systems and ignoring red traffic light among cyclists and pedestrians. Walloon and Brussels car drivers report significantly more driving under the influence of alcohol than Flemish car drivers and Walloon car drivers report more speeding than Flemish car drivers. The perceived likelihood of being caught for illegal drugs, speeding, non-use of seat belt and use of mobile phone behind the wheel is significantly lower in Wallonia than in Flanders. Infrastructure for car drivers but also for cyclists and pedestrians is considered the least safe by Walloon road users than by road users from the other regions.

#### **Conclusion**

This new attitude measurement shows that drink-driving remains an important issue in road safety in Belgium. The percentage of Belgian drivers who drove at least once while they may have been over the legal limit for

---

<sup>2</sup> For speeding highest among 18-34 and 45-54 year olds.

drinking and driving during the last month is 19%. This is above the European average of 11.6%. Also the self-declared prevalences for drink-driving among moped riders, motorcyclists, cyclists and pedestrians are also high with figures above the European average. Despite these high drink-driving figures, the vast majority of Belgians do support stricter policies against drink-driving: 59.7% support zero tolerance for all drivers, 75.7% zero tolerance for novice drivers and 76.1% a compulsory alcohol interlock for drivers caught more than once.

The most frequently reported risk behaviour among car drivers in Belgium is speeding. For all road types (motorway, inside built-up areas and outside built-up areas), the percentage of drivers who drove too fast at least once in the past 30 days ranges from 56% to 59%. After speeding, distraction and fatigue are the most common risk behaviours among car drivers: for both, about 23% of Belgians showed this behaviour at least once in the past month.

This report also compared Belgium's position among the other 21 European countries that participated in the ESRA3 survey. Belgium is generally in the middle position of the European countries, and not among the highest or lowest scoring countries. Notable exceptions are driving under the influence of alcohol in a car and riding an e-scooter with more than one person: for both, Belgium is among the worst scoring countries. For driving under the influence of alcohol, Belgium is at the top of the list for both self-declared behaviour and the acceptability of this behaviour.

This report provides recommendations for each topic (alcohol, drugs and medication in traffic, speeding, use of seat belts, helmets and child restraint systems, distraction and use of mobile phones in traffic, fatigue behind the wheel, ignoring red traffic lights and risky behaviour among e-scooter drivers).

# 1 Introduction

Les attitudes des usagers de la route à l'égard de la sécurité routière constituent, en marge du nombre d'accidents et des comportements observés dans la circulation, l'un des principaux indicateurs pour évaluer l'évolution de la sécurité routière. Bien que les statistiques sur les accidents de la route et les comportements observés soient des indicateurs « objectifs » de la sécurité routière, elles nous renseignent peu sur les déterminants psychosociaux sous-jacents qui influencent les comportements à risque dans la circulation. Afin de compléter et d'interpréter ces données, et de cadrer l'introduction de mesures politiques appropriées, une vaste enquête triennale est menée depuis 2003 pour évaluer les indicateurs d'attitude en matière de sécurité routière. Ce rapport analyse les résultats de la troisième mesure nationale dans le cadre de l'enquête internationale ESRA3. Cette enquête s'inscrit dans la continuité des précédentes mesures nationales d'attitudes effectuées en Belgique depuis 2003, ainsi que des mesures nationales réalisées dans le cadre du projet SARTRE depuis 1991.

Le terme « attitudes » doit être compris ici au sens large et inclut les opinions sur un comportement particulier ainsi que les normes sociales et personnelles à ce sujet, le sentiment de contrôle et le comportement dans la circulation. La mesure comprenait également des questions sur la perception des risques, le soutien aux mesures politiques et l'infrastructure routière.

Les principaux sujets couverts par la mesure d'attitudes 2023 sont les suivants :

- Alcool, drogues et médicaments dans la circulation
- Vitesse et excès de vitesse
- Utilisation de la ceinture de sécurité
- Utilisation du casque
- Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants
- Distraction et utilisation du téléphone portable dans la circulation
- Fatigue et somnolence au volant
- Application de la loi et soutien aux mesures politiques
- Infrastructure

Les groupes cibles de l'enquête sont les automobilistes, les passagers de voiture, les cyclomotoristes et motocyclistes, les cyclistes, les piétons et les utilisateurs de trottinettes électriques. Certaines questions plus générales, portant par exemple sur la perception de la sécurité ou le soutien aux mesures politiques, ont été posées à tous les usagers de la route.

Pour chaque type de comportement à risque, les répondants ont été interrogés sur la fréquence à laquelle ils avaient adopté ce type de comportement au cours des 30 derniers jours, sur leur opinion à ce sujet et sur leur perception de l'acceptabilité sociale, de l'acceptabilité personnelle (pour eux-mêmes) et du sentiment de contrôle ou de perte de contrôle.

Dans la première partie des résultats intitulée « Sécurité routière en général », nous passons en revue une série de résultats généraux en matière de sécurité routière. Les sujets ci-dessus sont ensuite développés pour tous les usagers de la route concernés et les réponses sont examinées en fonction du genre, du groupe d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans et 65-74 ans) et de la région (Flandre, Wallonie, Région de Bruxelles-Capitale). Nous examinons également la position de la Belgique par rapport à la moyenne européenne (Europe22) dans ESRA3. Enfin, certains résultats clés sont également comparés dans le temps pour la Belgique sur la base des différentes éditions d'ESRA.

## 2 Méthodologie

Les données belges de l'enquête internationale ESRA3 seront utilisées pour la mesure d'attitudes de 2023. ESRA3 (E-Survey on Road users' Attitudes) est la troisième édition de l'enquête en ligne sur les attitudes des usagers de la route, une initiative conjointe d'instituts de sécurité routière, de centres de recherche, de services publics et de sponsors privés du monde entier. L'objectif d'ESRA est de collecter des données comparables sur les performances et la culture liée à la sécurité routière auprès des usagers de la route dans tous les pays participants.

L'enquête mondiale ESRA existe depuis 2015 et a déjà collecté des données dans 68 pays répartis sur six continents. Pour ESRA3, la troisième édition, des données ont été collectées simultanément auprès d'usagers de la route dans 39 pays en 2023. Plus de 37 000 usagers de la route répartis sur cinq continents ont participé à l'enquête.

Les 39 pays suivants, répartis en trois régions, ont participé à l'enquête ESRA3 :

- **Europe** : Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Serbie, Slovénie, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse ;
- **Amérique** : Brésil, Canada, Chili, Colombie, États-Unis, Mexique, Panama, Pérou ;
- **Asie et Océanie** : Arménie, Australie, Israël, Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Thaïlande, Turquie.

Ce rapport compare les résultats belges à la moyenne Europe22, qui est la moyenne pondérée des 22 pays européens qui ont participé à ESRA3 (comme décrit ci-dessus). On tient compte, à cet égard, de la densité de population du pays sur la base des données démographiques des Nations Unies (United Nations Statistics Division, 2023), ce qui signifie que les pays plus densément peuplés pèsent un peu plus lourd dans la moyenne que ceux qui le sont moins.

L'élément central d'ESRA3 est un questionnaire qui a été préparé conjointement et traduit en 49 versions linguistiques nationales différentes (en Belgique : français et néerlandais). Les questions ont été élaborées sur la base d'une version étendue du modèle de la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1991). Dix thèmes ont été repris dans le questionnaire (voir Figure 1) :

1. Utilisation de différents modes de transport
2. Comportements de circulation sûrs et à risque autodéclarés
3. Acceptabilité des comportements de circulation sûrs et à risque
4. Attitudes à l'égard des comportements de circulation sûrs et à risque
5. Implication dans des accidents de la route
6. Sécurité subjective et perception des risques
7. Soutien aux mesures politiques
8. Opinions et expériences en matière d'application de la loi
9. Infrastructure
10. Questions régionales spécifiques

# ESRA3 survey content

(over 400 variables collected)



Figure 1 Sujets et thèmes de l'enquête ESRA3.

L'enquête ESRA3 se concentre en outre sur cinq thèmes majeurs de la sécurité routière : (1) l'alcool, les drogues et les médicaments dans la circulation, (2) les excès de vitesse, (3) la distraction, (4) les systèmes de protection (ceinture de sécurité, casque, dispositifs de retenue pour enfants...) et (5) la fatigue au volant. En outre, différents usagers de la route sont au cœur de l'enquête : automobilistes, passagers de voiture, cyclomotoristes et motocyclistes, cyclistes, piétons et utilisateurs de trottinettes électriques. Le questionnaire complet en néerlandais et en français (version belge) se trouve à l'annexe 1.

Les données ont été collectées en 2023 par le biais d'un questionnaire en ligne auprès d'échantillons de la population adulte dans chacun des pays participants (avec un échantillon cible de 1 000 répondants par pays). Pour un aperçu détaillé de la méthodologie d'ESRA3, veuillez vous référer au rapport méthodologique d'ESRA3 (Meesmann & Wardenier, 2024). En outre, certaines limites de cette étude sont détaillées au chapitre 3.13. Pour la Belgique, un échantillon plus large que la norme de 1 000 répondants a été choisi afin de permettre des analyses plus complètes, par exemple au niveau des régions ou des groupes d'âge.

L'échantillon belge se compose de 1 795 répondants, dont 52,4 % de femmes, 47,4 % d'hommes et 0,17 % ayant répondu « autre ». L'âge des répondants varie de 18 à 74 ans, avec une moyenne de 46,5 ans et un écart-type de 15,3. 52,9 % des répondants vivent en Flandre, 37,9 % en Wallonie et 9,2 % à Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale).

Le protocole de recherche appliqué dans tous les pays ESRA3 prévoit une population âgée de 18 à 74 ans, les personnes de plus de 74 ans n'étant pas incluses en raison de doutes quant à leur représentativité dans les panels en ligne. Cela s'explique par le fait que les personnes âgées de plus de 74 ans utilisent moins un ordinateur, un smartphone et/ou Internet, et/ou sont moins familiarisées avec ces outils que les personnes plus jeunes. Ceci est particulièrement le cas dans certains pays, par exemple le Panama et l'Ouzbékistan, mais aussi en Belgique (Statbel, 2024; Statistiek Vlaanderen, 2024). En outre, aucun résultat distinct n'est donné pour la catégorie de genre « autre », car seuls trois répondants sont concernés.

L'échantillon belge est composé de différents types d'usagers de la route :

- 1 346 répondants (75,1 %) sont automobilistes et ont conduit une voiture au moins quelques jours par mois.
- 1 222 répondants (67,2 %) sont des passagers de voiture et l'ont été au moins quelques jours par mois.

- 222 répondants (11,6 %) sont cyclomotoristes ou motocyclistes et le sont au moins quelques jours par mois.
- 852 répondants (46,5 %) sont cyclistes au moins quelques jours par mois.
- 1 583 répondants (87,9 %) sont piétons au moins quelques jours par mois.
- 212 répondants (10,8 %) sont conducteurs d'une trottinette électrique au moins quelques jours par mois.

Pour le déterminer, la question suivante a été posée aux personnes interrogées : « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé chacun des modes de transport suivants en Belgique ? » avec les options de réponse suivantes : « au moins 4 jours par semaine », « 1 à 3 jours par semaine », « quelques jours par mois », « quelques jours par an » et « jamais ». Les répondants qui ont indiqué « quelques jours par mois » ou plus fréquemment pour un moyen de transport particulier sont considérés comme des usagers de la route au moins quelques jours par mois. L'annexe 3 indique quels moyens de transport appartiennent à quelle catégorie. Par exemple, la catégorie des cyclistes inclut à la fois les vélos non électriques et les vélos électriques.

Dans l'enquête ESRA3, le comportement autodéclaré dans la circulation n'est étudié que parmi les répondants qui utilisent ce mode de transport au moins quelques jours par mois. Les nombres de répondants mentionnés ci-dessus correspondent donc aux tailles d'échantillon pour les comportements autodéclarés par mode de transport. L'annexe 3 présente la taille des échantillons pour les analyses selon le genre, le groupe d'âge et la région.

La répartition finale de l'échantillon belge par région, par genre et par âge figure dans le Tableau 1 ci-dessous (pour plus d'informations sur le nettoyage et la pondération des données, référez-vous à l'annexe 2).

Tableau 1 Répartition de l'échantillon belge selon la région, le genre et l'âge

Région	Hommes						Femmes						Autres	Total
	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74		
<b>Flandre</b>	43	76	64	92	100	67	48	83	96	102	103	74	2	950
<b>Wallonie</b>	24	54	69	71	63	42	39	61	57	70	71	58	1	680
<b>RBC</b>	9	12	23	17	10	15	6	15	16	15	14	13	0	165
<b>Total</b>	76	142	156	180	173	124	93	159	169	187	188	145	3	1 795

Dans les analyses réalisées, chaque question fait systématiquement l'objet d'un examen des liens entre les caractéristiques démographiques de l'utilisateur de la route (genre, âge et région) et les réponses fournies. Pour ces analyses, les variables pour lesquelles les résultats sont présentés ont été codées sous forme dichotomique. Par ailleurs, le logiciel statistique R version 4.0.2 (R Core Team, 2020) et le package « survey » version 4.0 (Lumley, 2020) ont été utilisés pour les analyses. Des tests du chi carré ont été utilisés pour évaluer les différences significatives de réponses en fonction du genre, de l'âge ou de la région du répondant (variables catégorielles). Les différences d'opinions sur les comportements à risque en fonction du genre, de l'âge et de la région ont été testées au moyen de tests t (variables continues). Le niveau de significativité de  $p < 0,01$  a été appliqué, sauf indication contraire. Les graphiques sont basés sur les chiffres non arrondis, avec mention à chaque fois du chiffre arrondi correspondant. Les intervalles de confiance à 95% sont également affichés en noir. L'analyse descriptive mentionne également toujours les chiffres arrondis.

Afin d'améliorer la lisibilité de ce rapport, des termes tels que « Belges », « automobilistes belges » ou « cyclistes belges » sont utilisés, bien qu'il s'agisse systématiquement des pourcentages de répondants belges issus du panel en ligne belge.

## 3 Résultats

### 3.1 Sécurité routière en général

#### 3.1.1 Moyens de transport

Dans un premier temps, les participants ont été invités à indiquer quels moyens de transport ils avaient utilisé au moins quelques jours au cours des 12 derniers mois. Les moyens de transport les plus utilisés sont la marche à pied (92,2%) et la voiture en tant que passager (88%). 73,1% des Belges ont conduit une voiture non-électrique et non-hybride, et 25,1% ont conduit une voiture hybride ou électrique. Les autres modes de transports les plus plébiscités sont le train (69,6%), le bus (64,2%) et le vélo non-électrique (54%). Ces résultats sont présentés dans la Figure 2.

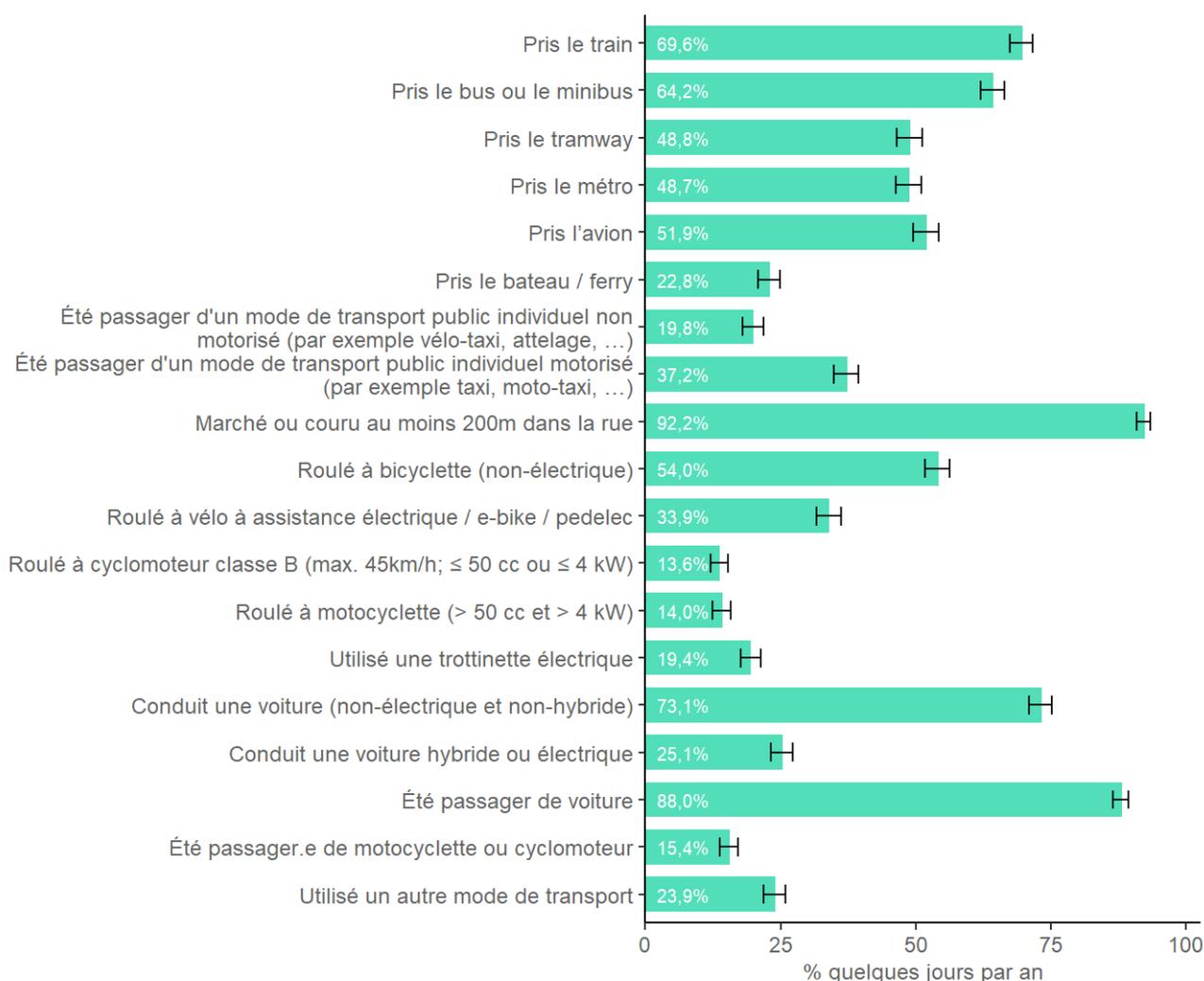


Figure 2 Utilisation des différents moyens de transport.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui utilisent le moyen de transport au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Ces différents moyens de transport sont eux-mêmes regroupés en plusieurs grandes catégories : transports publics, automobiliste, passager de voiture, cyclomotoriste ou motocycliste, cycliste, piéton et utilisateur de trottinette électrique. Seules ces grandes catégories sont utilisées dans la suite de ce rapport. Pour une classification de ces catégories, référez-vous à l'annexe 3.

Par rapport aux proportions observées à l'échelle européenne, les belges ont tendance à utiliser un peu moins les transports en commun (87,3% contre 89,9%,  $p < 0,001$ ), la voiture en tant que conducteur (77,5% contre

80,5%,  $p < 0,001$ ), et la moto et les cyclomoteurs (17,4% contre 23,6%,  $p < 0,001$ ). Ces différences sont observables dans la Figure 3.

On constate quelques différences de genre au niveau de l'utilisation des moyens de transport. Pour ce qui est de la voiture, il n'y a pas de différence significative côté conducteur mais les femmes utilisent plus la voiture côté passager (92,8%) que les hommes (83,2%,  $p < 0,001$ ). En outre, il semble que les hommes soient plus adeptes de 2-roues que les femmes. On peut voir des différences significatives pour le vélo (69,9% contre 56,9%,  $p < 0,001$ ), pour la moto et les cyclomoteurs (23,1% contre 11,7%,  $p < 0,001$ ) et pour la trottinette électrique (22,9% contre 15,9%,  $p < 0,001$ ).

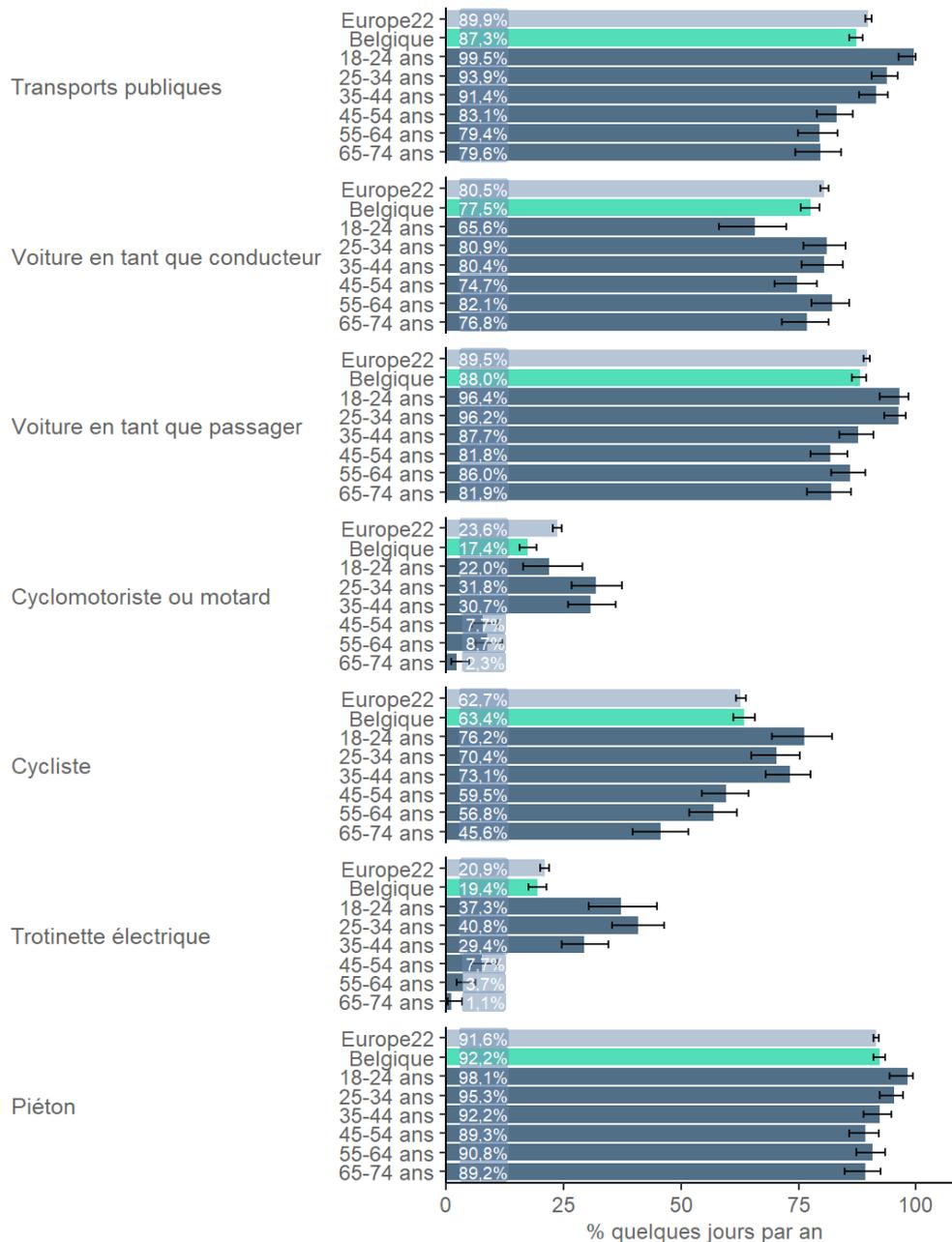


Figure 3 Utilisation des différents moyens de transport par groupe d'âge.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui utilisent le moyen de transport au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Dans la Figure 3, on peut également voir que l'âge est lié à une diminution de l'utilisation de plusieurs modes de transport comme les transports en commun, le vélo et la trottinette électrique. Par exemple, les 18-44 ans utilisent beaucoup plus les transports en commun (94,3%) que les personnes plus âgées (80,8%,  $p < 0,001$ ) ou la voiture en tant que passager (93% contre 83,3%,  $p < 0,001$ ). Par ailleurs, les 18-24 (65,6%) ans sont

significativement moins nombreux à conduire une voiture que les 25-34 ans (80,9%), les 35-44 ans (80,4%) et les 55-64 ans (82,1%). Ces différences sont significatives à  $p < 0,001$ .

Il y a également certaines différences régionales importantes dans les modes de transports utilisés. Sans surprise, les bruxellois utilisent significativement plus les transports en commun (98,3%) que les habitants des autres régions (87,3% en Flandre et 84,6% en Wallonie,  $p < 0,001$ ). Cela comprend le train, le bus, le tram et le métro. C'est le cas également pour d'autres modes de transports divers tels que les motards et cyclomoteurs (31,8% à Bruxelles contre 16,5% en Flandre et 15% en Wallonie,  $p < 0,001$ ) ou les trottinettes électriques (42,2% à Bruxelles, 16,6% en Flandre et 17,8% en Wallonie,  $p < 0,001$ ). Pour ce qui est de l'utilisation du vélo, elle est la plus haute en Flandre (75,2%) par rapport à Bruxelles (57,1%,  $p < 0,001$ ) et à la Wallonie (48,6%,  $p < 0,001$ ). La différence entre la Wallonie et Bruxelles n'est pas significative.

Le questionnaire ESRA3 s'est également intéressé à la proportion de personnes qui utilisent un système de voitures partagées (par exemple Cambio ou Poppy) (Figure 4). Les principaux utilisateurs étant les 25-34 ans (31,6%) et les 35-44 (26,5%), la pratique est beaucoup plus rare au-delà de 45 ans (2,6% contre 26,2% des moins de 45 ans,  $p < 0,001$ ). Les 18-24 ans sont quant à eux significativement moins nombreux (15,1%) à utiliser les voitures partagées que les 25-34 ans ( $p < 0,01$ ) et plus nombreux que les plus de 45 ans ( $p < 0,001$ ). Parmi les utilisateurs de voitures partagées, on retrouve plus fréquemment des hommes (17% contre 10,7% de femmes,  $p < 0,001$ ) et des Bruxellois (33,9% contre 13,8% en Flandre et 9,2% en Wallonie,  $p < 0,001$ ).

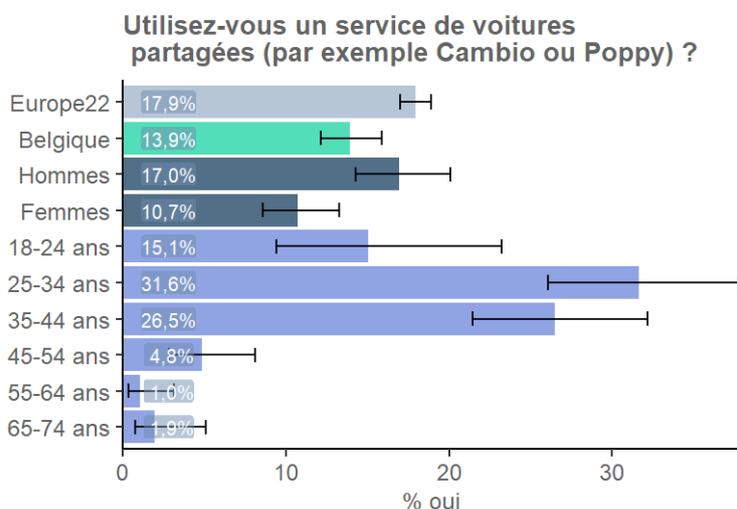


Figure 4 Utilisation de voitures partagées en Belgique, par genre et par groupe d'âge.

*Pourcentage qui utilisent des voitures partagées. Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an.*

### 3.1.2 Sécurité subjective

Les participants ont été invités à noter de 0 à 10 leur sentiment de sécurité lorsqu'ils utilisent ces modes de transports (0 = très dangereux, 10 = très sûr). La question n'a pas été posée que pour les modes de transports que le participant a utilisé ces 12 derniers mois. Parmi les modes de transports les plus sûrs figurent le train et l'avion (score moyen de 7,6). Les deux-roues figurent quant à eux parmi les modes de transports considérés comme les moins sûrs (score de 6 ou moins), particulièrement les trottinettes électriques qui obtiennent un score de 5.5 (Figure 5).

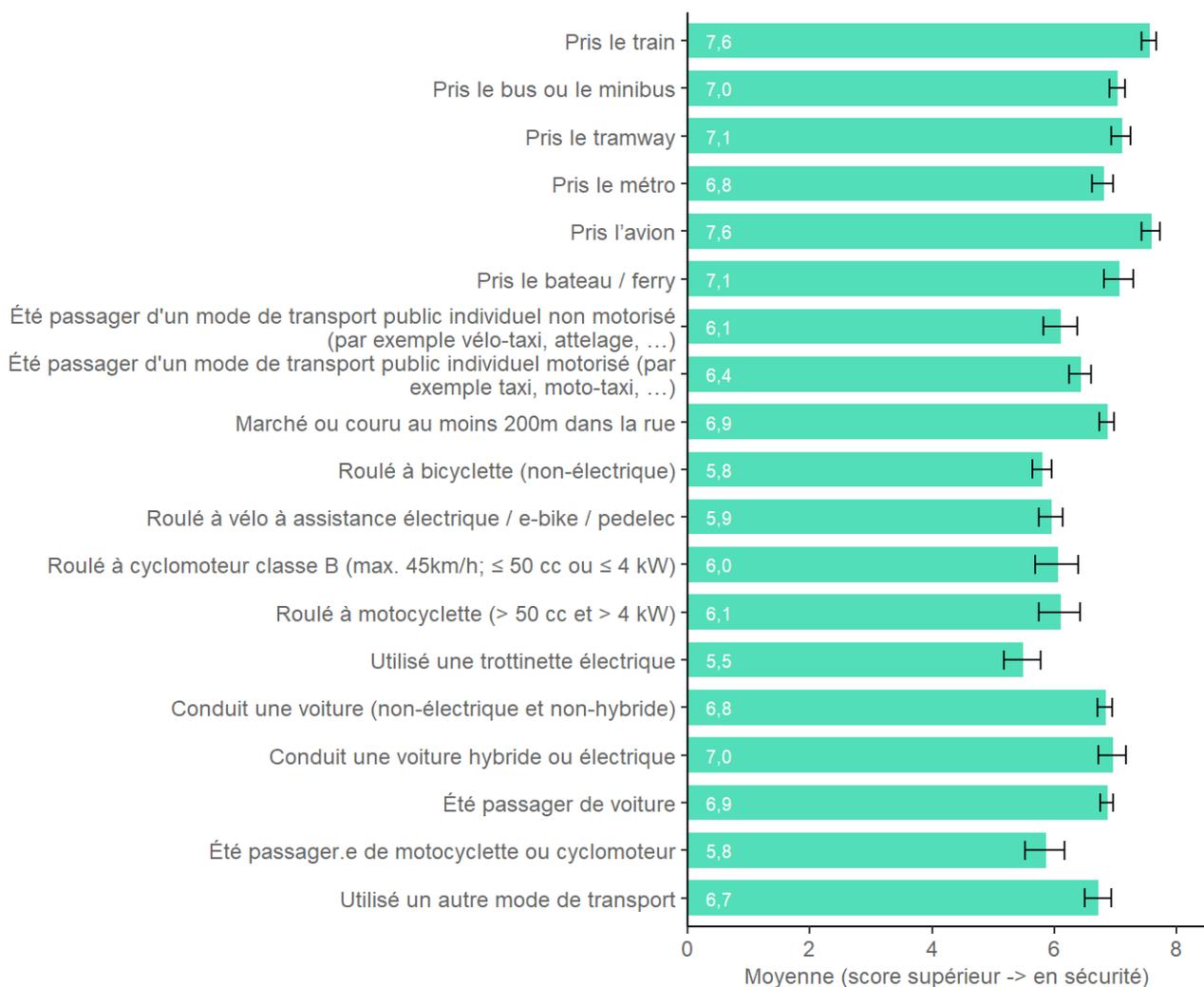


Figure 5 Sécurité subjective des différents moyens de transport par les usagers de la route qui utilisent le moyen de transport.

Population de référence : tous les usagers de la route qui ont utilisé chaque moyen de transport spécifique au cours des 12 derniers mois.  
Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.1.3 Perception des risques

Les répondants ont été interrogés sur une série de comportements à risque en voiture et à quelle fréquence ils estimaient, sur une échelle de 1 à 6 (1= jamais, 6 = (presque) toujours), que ces comportements étaient la cause d'un accident de la route. Ceux-ci sont repris dans la Figure 6. Les comportements perçus comme étant les plus dangereux sont la consommation d'alcool et l'utilisation d'un GSM au volant. Respectivement 66,9% et 65,2% des Belges considèrent que ces comportements causent souvent voire presque toujours des accidents de la route. On peut remarquer qu'il y a une différence de genre dans la perception des risques en général. Parmi les participants belges, les hommes considèrent ces comportements comme moins dangereux que les femmes. Les différences de genre sont significatives pour chacun des comportements repris dans la figure ci-dessous ( $p < 0,001$  sauf pour « être inattentif ou rêvasser en conduisant » :  $p < 0,01$ ).

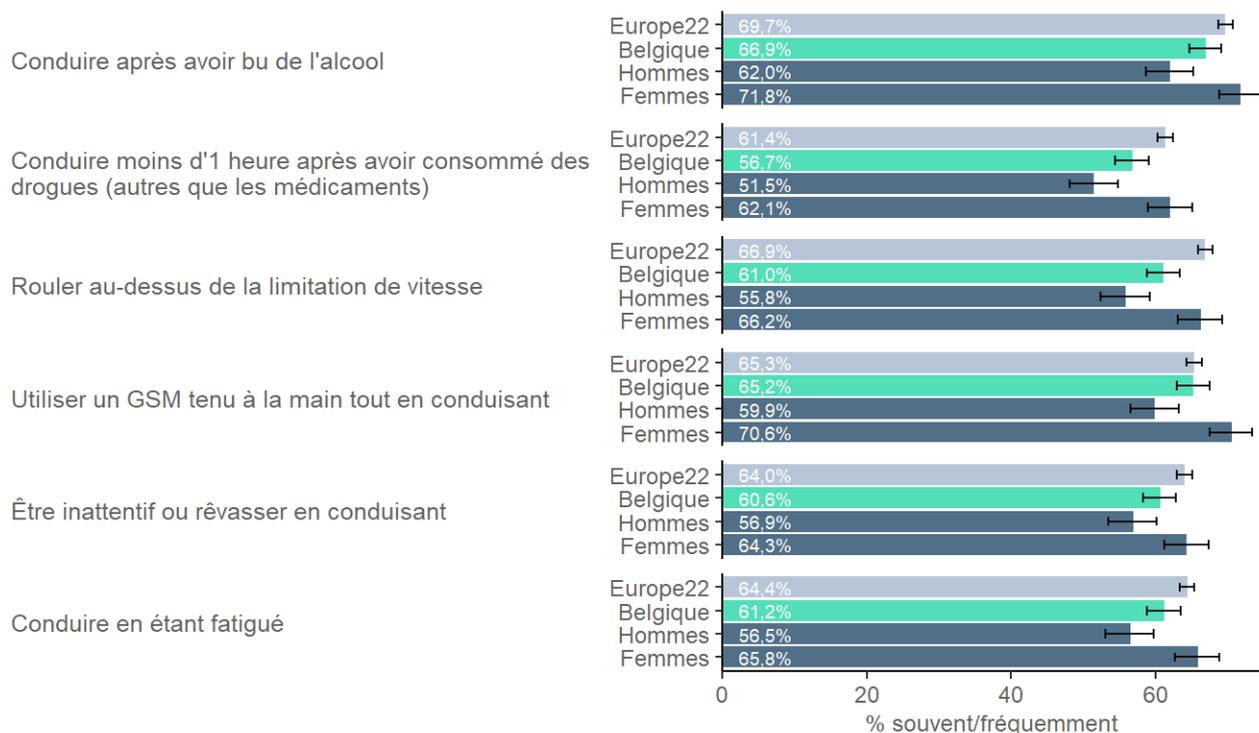


Figure 6 Perception des causes des accidents de la route pour la Belgique et selon le genre.  
 Pourcentage de tous les usagers de la route qui pensent qu'un facteur de risque spécifique est souvent à l'origine des accidents de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.1.4 Comparaisons entre différents sujets

#### 3.1.4.1 Comportements à risque autodéclarés des automobilistes en matière de sécurité routière

La Figure 7 reprend différents comportements autodéclarés mesurés par le questionnaire. Ces comportements autodéclarés concernent des comportements dangereux que les participants ont indiqué avoir réalisés au volant d'une voiture au moins une fois durant les 30 derniers jours. Parmi ceux-ci, les comportements les plus courants sont ceux liés aux excès de vitesse, qu'ils soient réalisés en agglomération (55,7%), hors agglomération (58,7%) et sur les autoroutes (58%). En outre, le fait de conduire trop vite par rapport aux conditions de circulation est relativement courant (35,7%). Il est à noter également que la Belgique est bien au-dessus de la moyenne européenne au niveau de la proportion de personnes à prendre le volant en étant potentiellement au-dessus de la limite légale de consommation d'alcool, avec 19% pour la Belgique et 11,6% pour l'Europe ( $p < 0,001$ ).

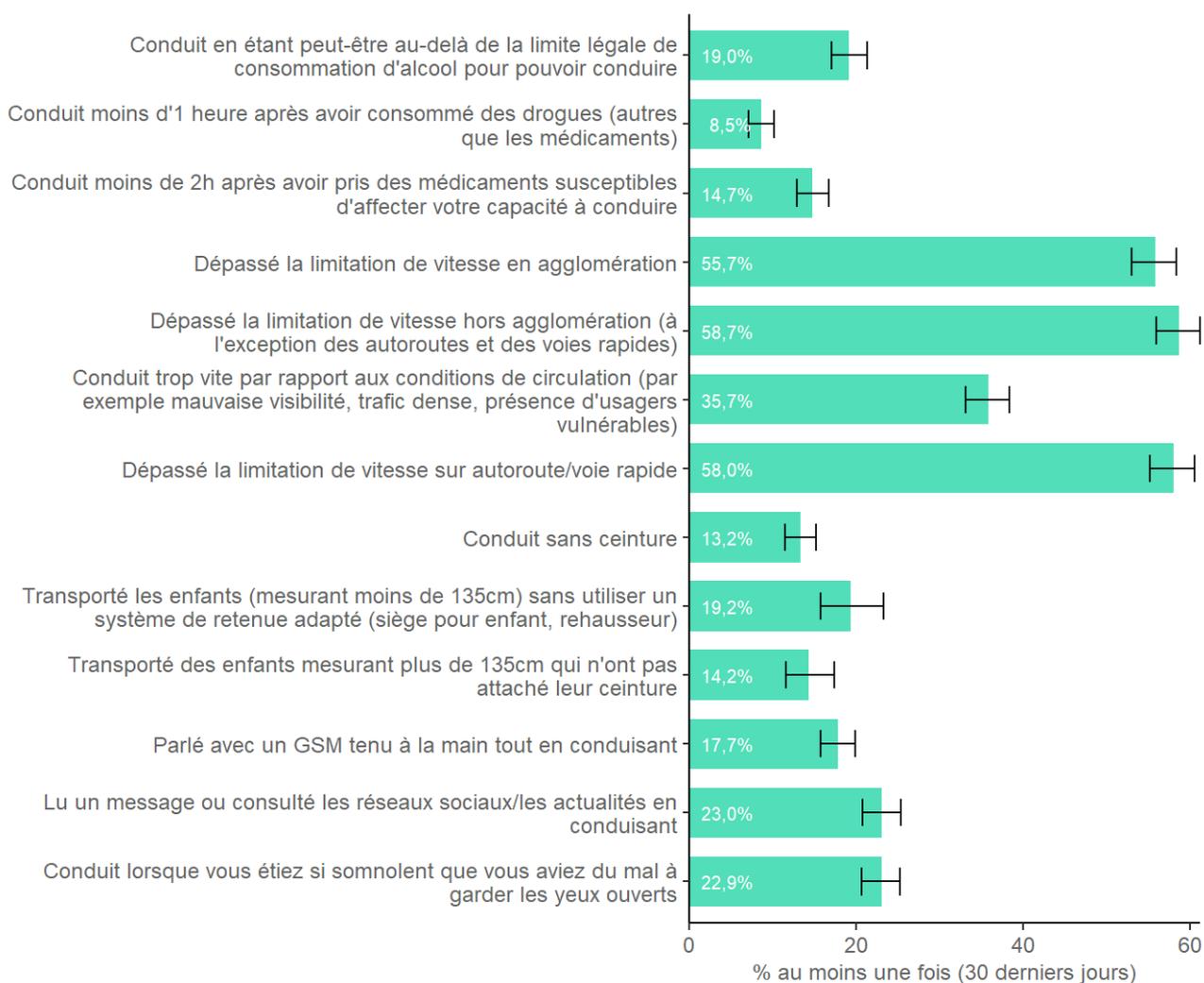


Figure 7 Prévalence autodéclarée de différents comportements à risque dans la circulation pour les automobilistes.  
 Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par mois. Comportement autodéclaré concernant le transport d'enfants : automobilistes au moins quelques jours par mois qui ont transporté un enfant de cette taille (plus grand et/ou plus petit que 135 cm) au cours des 30 derniers jours. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.1.4.2 Acceptabilité des comportements à risque dans la circulation

Outre les comportements qu'ils déclarent avoir commis, les participants ont également jugé si selon eux ces comportements étaient acceptables ou non. Les comportements liés aux excès de vitesse sont également ceux jugés comme étant plus acceptables, mais avec de grandes différences selon le type de routes. 18% trouvent qu'il est acceptable de dépasser la vitesse autorisée sur autoroute. Pour les routes hors agglomérations, cette proportion tombe à 11,4% et 5,5% seulement en agglomération. Seulement 3,4% trouvent qu'il est acceptable de rouler trop vite par rapport aux conditions de circulation. Les autres comportements ont en général un taux d'acceptabilité proche de 3%, à l'exception du fait de conduire sans avoir attaché sa ceinture de sécurité qui est acceptable pour une partie un peu plus grande de la population (5,9%).

## 3.2 Alcool, drogues et médicaments dans la circulation

### 3.2.1 Consommation autodéclarée d'alcool, de drogues et de médicaments dans la circulation par différents usagers de la route

Les figures ci-dessous donnent un aperçu de la proportion de participants ayant déclaré avoir pris part au trafic en étant sous influence au moins une fois dans les derniers 30 jours. Pour chaque mode de transport,

ces questions n'ont été posées qu'aux participants ayant déclaré avoir utilisé ce mode de transport au moins quelques jours par mois dans les derniers 12 mois. Les résultats obtenus pour les comportements autodéclarés sont visibles sur la Figure 8. 19% des automobilistes affirment avoir conduit en étant peut-être au-delà de la limite d'alcoolémie au cours du dernier mois. Cette proportion est largement plus grande que la moyenne européenne, qui est à 11,6% ( $p < 0,001$ ). La proportion observée en Belgique est la deuxième plus grande parmi les pays européens. La consommation abusive d'alcool est encore plus répandue pour d'autres modes de transport tels que les cyclomoteurs et motos (27,5%), les vélos (25%) et les trottinettes électriques (27,9%). En outre, on trouve que 8,5% des automobilistes affirment avoir conduit après avoir consommé de la drogue, et 14,7% après avoir consommé des médicaments qui peuvent affecter la capacité à conduire. Il est important de noter que les tailles d'échantillon correspondants sont parfois relativement faibles. C'est notamment le cas pour les cyclomotoristes et motards et les utilisateurs de trottinettes électriques (Annexe 3). Il faut donc relativiser l'exactitude de ces résultats.

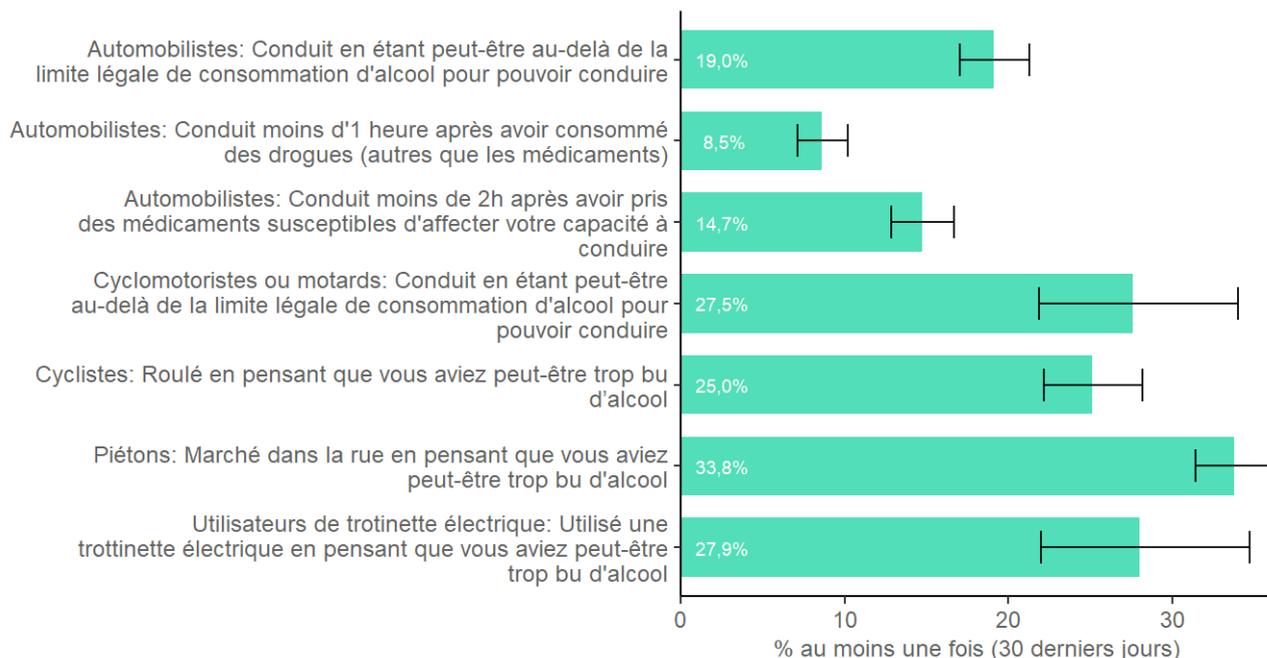


Figure 8 Alcool, drogues et médicaments autodéclarés dans la circulation par différents usagers de la route.

Population de référence : usagers de la route qui utilisent le moyen de transport spécifique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

On retrouve d'importantes différences de genre dans la conduite sous l'influence de l'alcool (Figure 9). Chez les automobilistes, il y a plus d'hommes (24,7%) qui rapportent avoir conduit sous influence de l'alcool que de femmes (12,9%,  $p < 0,001$ ). On retrouve également une différence significative entre hommes et femmes chez les cyclistes (19,4% de femmes et 29,2% d'hommes,  $p < 0,01$ ) et les piétons (25,7% de femmes et 41,7% d'hommes,  $p < 0,001$ ). Les utilisateurs de trottinettes électriques ne sont pas assez nombreux pour pouvoir observer une possible différence de genre. En plus des différences de genre, la consommation d'alcool au volant est également soumise à des différences régionales et entre groupes d'âge.

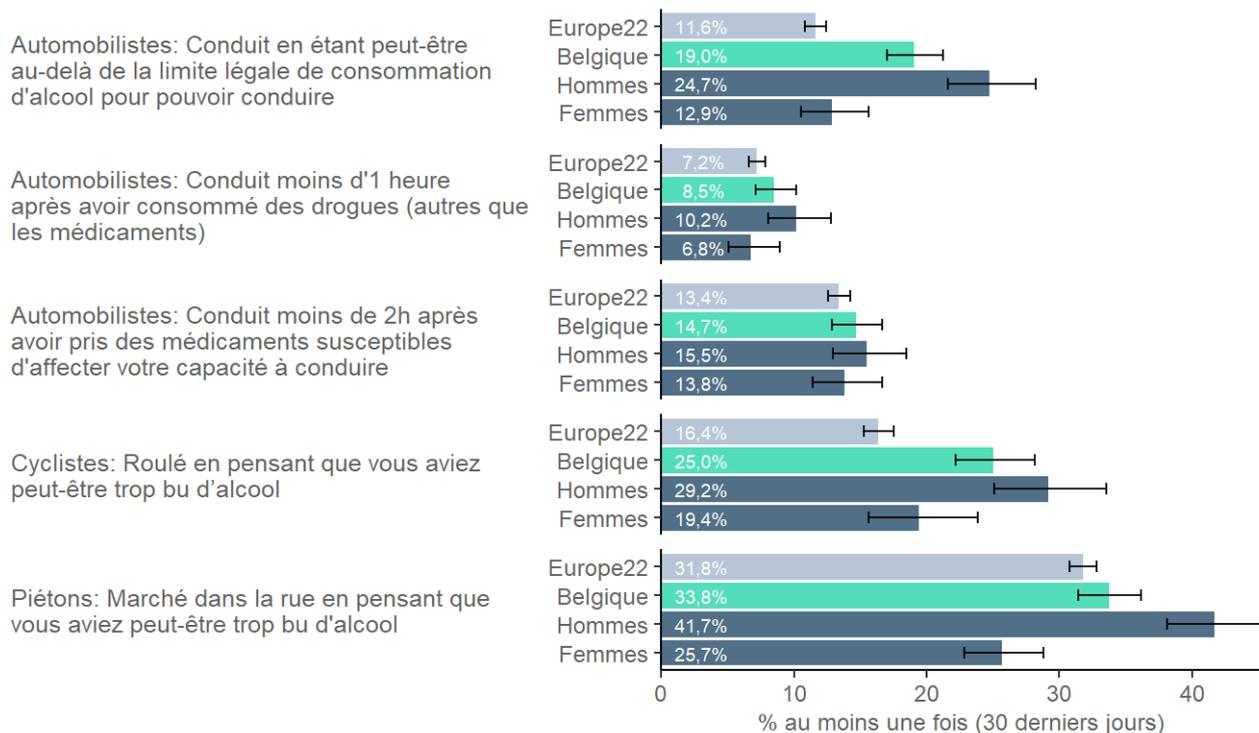


Figure 9 Alcool, drogues et médicaments autodéclarés dans la circulation par différents usagers de la route pour la Belgique et selon le genre.

Population de référence : usagers de la route qui utilisent le moyen de transport spécifique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

En effet, en région flamande (15%), il y a significativement moins de conducteurs déclarant avoir conduit en étant possiblement au-dessus de la limite légale d'alcoolémie que dans la région bruxelloise (26,6%,  $p < 0,01$ ) et la région wallonne (23,4%,  $p < 0,001$ ). Les automobilistes bruxellois ont également plus tendance à rouler sous influence de drogues (19,3%) que les automobilistes wallons (6,4%,  $p < 0,001$ ) et flamands (8,3%,  $p < 0,001$ ). Il y a significativement plus de conducteurs qui ont déclaré avoir pris le volant après avoir pris des médicaments susceptibles d'affecter la capacité à conduire à Bruxelles (24,5%) qu'en Wallonie (11,3%,  $p < 0,001$ ), il n'y a pas de différence significative avec la Flandre (15,4%). Les résultats présentés pour les participants bruxellois semblent relativement élevés par rapport à ce qui a été observé par ailleurs. Une surestimation due à la faible taille de l'échantillon (Annexe 3) n'est pas à exclure. De plus, concernant les comparaisons entre Bruxelles et les autres régions, il faut garder à l'esprit que l'on compare une population métropolitaine avec une population mixte provenant de zones urbaines et rurales. Ces populations peuvent être très différentes l'une de l'autre. Pour plus d'informations à ce sujet, voir la section 'limites'.

Il n'y a pas de différence régionale significative pour les conducteurs de motos et cyclomoteurs. Par contre, du côté des cyclistes Bruxelles (32,5%) et la Flandre (26,7%,  $p < 0,01$ ) sont tous les deux au-dessus de la Wallonie (16,8%,  $p < 0,01$ ).

Enfin, l'âge entre également en compte au niveau de la consommation déclarée d'alcool au volant. De manière générale la population allant de 25 à 44 ans semble être sur-représentée par rapport aux autres dans la consommation déclarée de substances chez les automobilistes. 23,9% des personnes de ce groupe d'âge ont déclaré avoir conduit en étant potentiellement au-dessus de la limite légale. Ils sont significativement plus nombreux que dans le groupe des 45-54 ans (14,5%,  $p < 0,01$ ).

### 3.2.2 Acceptabilité de l'alcool, des drogues et des médicaments dans le trafic

Dans le but de mesurer l'acceptabilité personnelle des différents comportements à risque mesurés, l'entièreté des participants a été invitée à répondre à la question 'dans quel mesure trouvez-vous personnellement acceptable de...'. Les possibilités de réponse variaient de 1 (inacceptable) à 5 (acceptable). Un mode de transport spécifique était précisé pour chaque question. Les résultats suivants indiquent la proportion de

personnes ayant jugé que le comportement en question était acceptable (réponse = 4 ou 5). Les proportions observées ici sont en général très faibles, cela peut rendre l'observation de différences entre groupes plus difficile.

Dans la population générale, le pourcentage de personnes qui trouvent acceptable de consommer de l'alcool avant de prendre la route reste très bas (aux alentours de 3%) excepté pour les cyclistes, pour lesquels la proportion d'acceptabilité est de 6,9%. Cependant, la proportion de participants qui trouvent cela acceptable pour les automobilistes (3,6%) est la troisième plus grande d'Europe. La moyenne européenne est de 2,7%. En termes de différences d'âge, on retrouve les mêmes tendances que pour les comportements auto-déclarés, avec une acceptabilité significativement plus grande chez les 25 à 44 ans (6,6% chez les 25-34 ans et 8,3% chez les 35 à 44 ans, contre 2,3% chez les 18 à 24 ans,  $p < 0,01$  et moins de 2% au-dessus de 45 ans,  $p < 0,001$ ) pour la consommation d'alcool chez les automobilistes. L'acceptabilité personnelle de consommation d'alcool pour les cyclistes monte même jusque 12% pour les jeunes âgés de 18 à 34 ans. Elle est un peu plus faible chez les 35 à 44 ans (9,3%, non significatif) et beaucoup plus faible au-delà de 45 ans (moins de 4%,  $p < 0,001$ ). Les différences d'âge sont présentées dans la Figure 10.

Pour les automobilistes, les répondants Bruxellois sont proportionnellement plus nombreux (7,9%) à juger acceptable de conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool qu'en Flandre (2,7%,  $p < 0,001$ ). 3,8% des répondants wallons jugent ce comportement acceptable (non significatif). Bruxelles montre également une plus grande acceptabilité personnelle de la conduite sous influence de drogues (7,3% contre 3% en Flandre,  $p < 0,01$  et 1,9% en Wallonie,  $p < 0,001$ ). En revanche, les différences de genre observées au niveau du comportement déclaré ne se retrouvent pas ici. Aucune différence significative n'a été observée entre les genres pour l'acceptabilité personnelle en ce qui concerne les comportements cités ci-dessus.

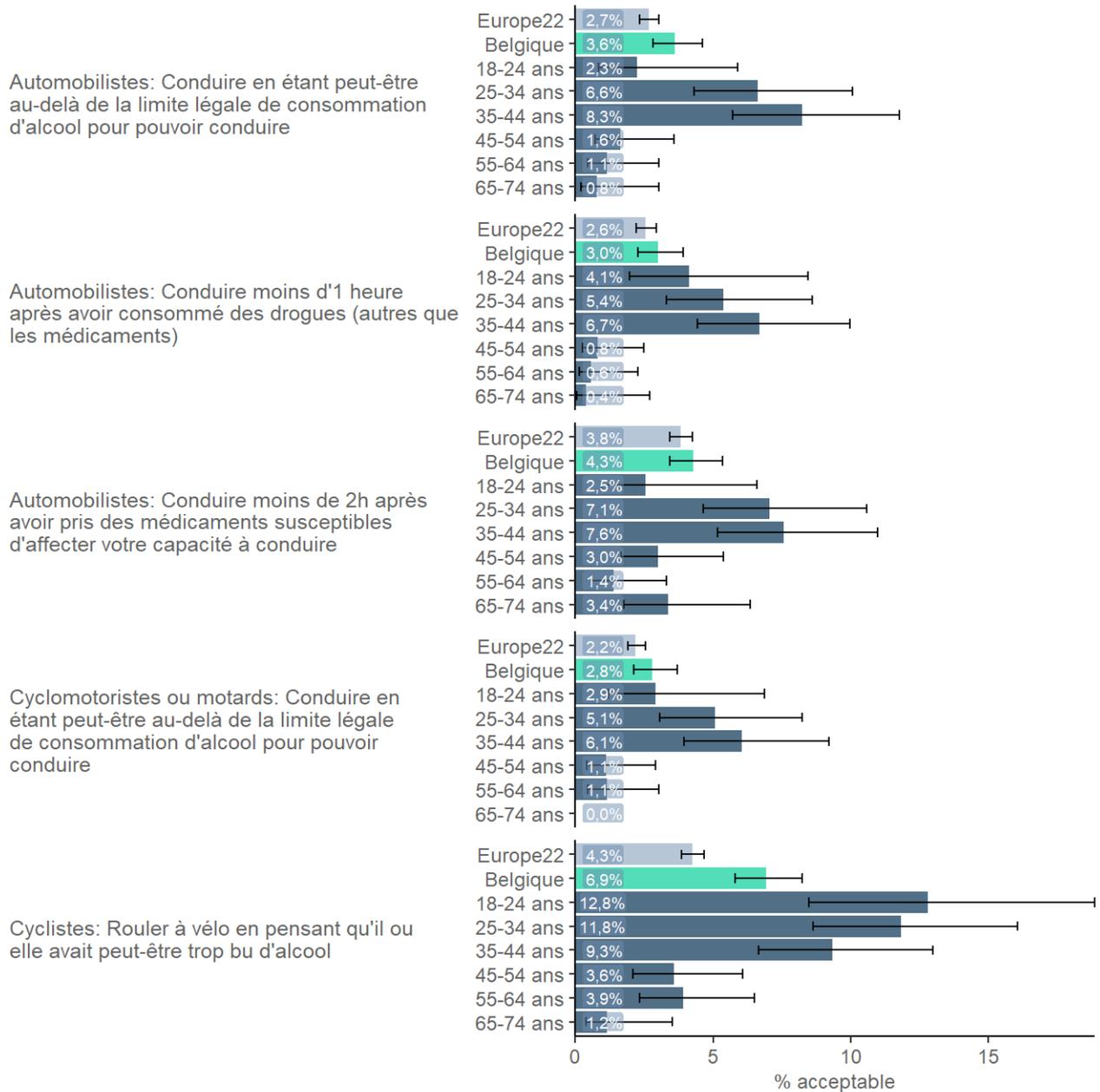


Figure 10 Acceptabilité personnelle de l'alcool, des médicaments et des drogues dans la circulation pour différents usagers de la route en Belgique et en fonction du groupe d'âge.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment ce comportement spécifique personnellement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Pour ce qui est de l'acceptabilité sociale, les participants ont répondu à la question « Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable de...? ». Les possibilités de réponses étaient les mêmes que pour l'acceptabilité personnelle. Dans le cas de la conduite au-delà de la limite légale de consommation d'alcool, l'acceptabilité sociale suit à peu près les mêmes tendances que l'acceptabilité personnelle, avec les 25-44 ans (8,6%) qui se trouvent sur-représentés, mais pas vraiment de différences de genre (Figure 11).

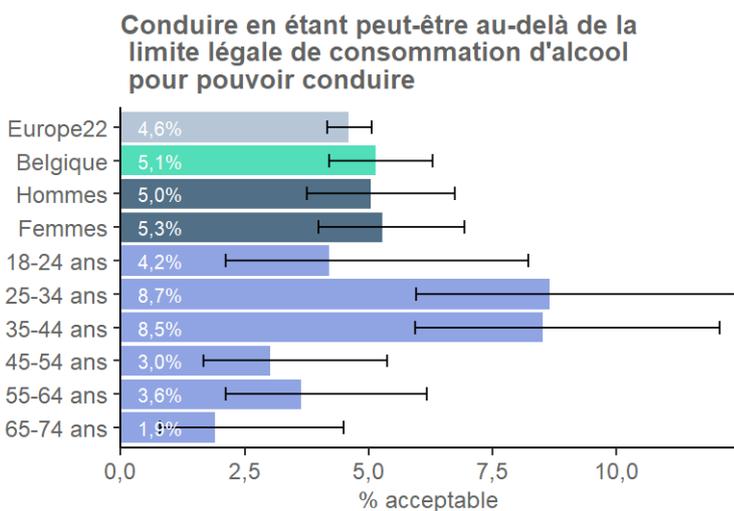


Figure 11 Acceptabilité sociale de la conduite sous influence au-delà de la quantité d'alcool autorisée par la loi pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment ce comportement spécifique socialement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.2.3 Opinions des automobilistes sur la conduite sous l'influence de l'alcool

Comme nous l'avons déjà mentionné, le questionnaire ESRA3 est basé sur la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991). Cette théorie établit un lien entre les concepts socio-cognitifs et le comportement autodéclaré. La théorie postule que le comportement volontaire est principalement déterminé par l'intention de l'adopter. Cette intention est à son tour influencée par trois facteurs :

1. Croyances comportementales et attitudes : évaluation positive ou négative des résultats attendus de ce comportement.
2. Normes subjectives : acceptabilité sociale perçue de ce comportement, telle qu'elle peut être déduite du comportement et/ou du feedback direct des autres.
3. Contrôle comportemental perçu : croyance en sa propre capacité à contrôler son comportement.

En outre, le concept d'habitude est également repris comme moyen alternatif de mesurer le comportement autodéclaré. Cette section met l'accent sur les croyances comportementales et les attitudes, le contrôle comportemental perçu, l'intention et l'habitude en lien avec la conduite sous influence.

Afin d'obtenir un score pour chacun de ces concepts, les participants ont été invités à noter leur accord avec différentes affirmations en lien avec le comportement concerné. Les notes pouvaient varier sur une échelle de 1 (pas d'accord) à 5 (d'accord). Le score final pour chaque concept est obtenu en calculant la moyenne des notes accordées aux affirmations correspondantes. Ce score final varie donc entre 1 et 5, 5 étant le plus haut score possible pour un concept. Il est important de noter que les affirmations relatives aux intentions sont formulées par la négative, elles mesurent l'intention de NE PAS réaliser le comportement en question. Un score final élevé indique donc une faible intention de mise en pratique du comportement.

Pour les attitudes, l'affirmation proposée était « Sur des trajets courts, on peut prendre le risque de conduire sous l'influence de l'alcool ». Le score moyen belge d'accord avec cette affirmation était de 1,39. Le contrôle comportemental perçu a été calculé en faisant une moyenne des affirmations suivantes : « Je me fais confiance pour arriver à conduire après avoir bu un verre d'alcool », « Je me sens capable de conduire, même quand je suis un peu saoul(e) après une fête », « Je suis capable de conduire après avoir bu une grande quantité d'alcool (par exemple une bouteille de vin) ». Le score moyen en Belgique est de 1,71. L'affirmation proposée pour les habitudes était « Je conduis souvent après avoir bu de l'alcool », et le score obtenu pour la Belgique est de 1,28. Enfin, pour les intentions, les participants notaient leur accord avec l'affirmation « J'ai l'intention de ne pas conduire après avoir bu de l'alcool au cours des 30 prochains jours ». Le score obtenu est de 4,11 pour la Belgique. La moyenne européenne est significativement plus basse que la moyenne observée à l'échelle nationale pour les attitudes (1,26,  $p < 0,001$ ), le contrôle comportemental perçu (1,53,  $p < 0,001$ ), et pour les habitudes (1,18,  $p < 0,001$ ).

On peut observer des différences de genre significatives pour ces 4 catégories. Les notes aux affirmations pour les hommes sont significativement plus élevées pour les attitudes (1,5 contre 1,28 pour les femmes,  $p < 0,001$ ), pour le contrôle comportemental perçu (1,86 contre 1,56 pour les femmes,  $p < 0,001$ ) et pour les habitudes (1,36 contre 1,2 pour les femmes,  $p < 0,001$ ). Les hommes (3,94) ont par ailleurs moins marqué leur intention à ne pas conduire sous l'influence de l'alcool ou de drogues que les femmes (4,29,  $p < 0,001$ ).

On retrouve également quelques différences entre groupes d'âge sur les opinions liées à la conduite sous influence (Figure 12). Pour ce qui est des attitudes et croyances comportementales, les 45-54 ans semblent être le groupe d'âge qui est le moins en accord avec la proposition « Sur des trajets courts, on peut prendre le risque de conduire sous l'influence de l'alcool », avec un score de 1,22. Ce score est significativement moins élevé que les scores des 25-34 ans et de 35-44 ans, qui quant à eux ont les scores les plus hauts (respectivement 1,53,  $p < 0,001$  et 1,47,  $p < 0,001$ ). Pour le contrôle comportemental perçu, ce sont les 45-54 ans et les 65-74 ans qui ont obtenu le score le plus bas (1,59 pour les deux groupes). A l'inverse, les 25-34 ans sont ceux qui sont le plus en accord avec les propositions (1,9,  $p < 0,001$ ). Concernant les habitudes, on peut observer deux groupes d'âge distincts. Les 18-44 ans manifestent significativement plus leur accord avec la proposition « Je conduis souvent après avoir bu de l'alcool », que les 45-74 ans ( $p < 0,001$ ). Enfin, pour les intentions (Figure 13), ce sont les 25-44 ans (3,86) qui se distinguent des 45-54 ans (4,44). Ces derniers marquent un accord significativement plus élevé dans le fait qu'ils n'ont pas l'intention de conduire en ayant consommé de l'alcool ( $p < 0,001$ ). Les 18-24 ans et les 65-74 se trouvent au milieu, et ne présentent pas de différences significatives avec les autres groupes d'âge.

On n'observe pas de différences significatives entre régions, à l'exception des intentions. Les bruxellois sont en moyenne moins en accord avec la proposition « J'ai l'intention de ne pas conduire après avoir bu de l'alcool au cours des 30 prochains jours » (3,77) que les Flamands (4,21). Cette différence est significative ( $p < 0,01$ ).

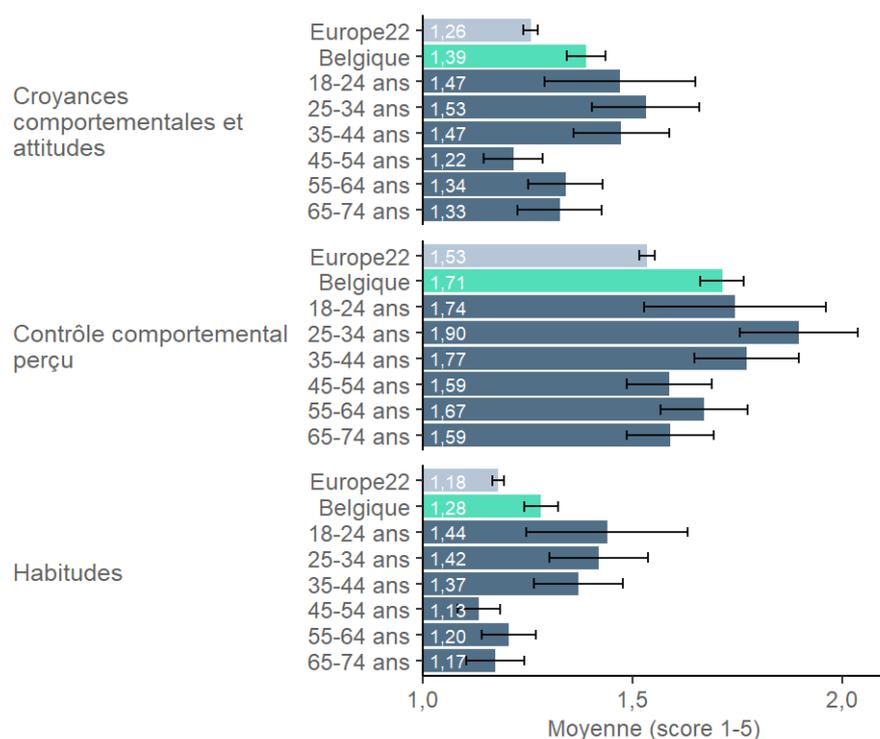


Figure 12 Opinions sur la conduite sous l'influence de l'alcool pour la Belgique et par groupe d'âge.

Scores moyens pour les croyances comportementales et attitudes, le contrôle comportemental perçu et les habitudes en lien avec la conduite sous l'influence de l'alcool (score plus élevé = opinions plus risquées). Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

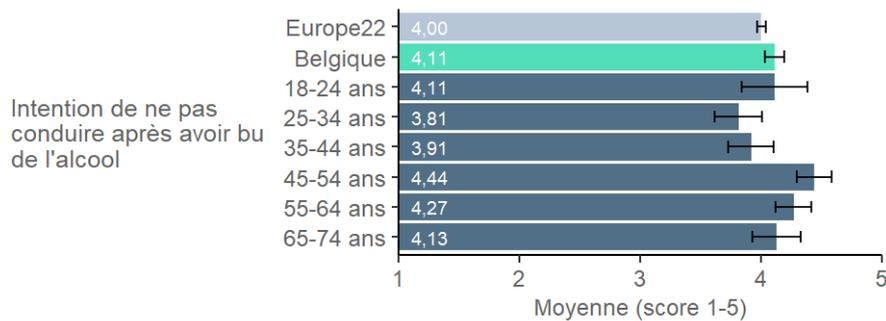


Figure 13 Intention de ne pas conduire sous influence pour la Belgique et par groupe d'âge.

Score moyen pour l'intention de ne pas conduire sous l'influence de l'alcool dans les 30 prochains jours (score plus élevé = plus grande intention de ne pas conduire sous l'influence de l'alcool). Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.3 Vitesse et excès de vitesse

### 3.3.1 Excès de vitesse autodéclarés chez les automobilistes

Comme pour la conduite en état d'ivresse, nous allons d'abord nous intéresser aux comportements liés aux excès de vitesse que les participants ont déclaré avoir eux-mêmes commis au moins une fois sur les 30 derniers jours. Le questionnaire faisait la distinction entre les différentes zones (en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute) et incluait également une question sur le fait de rouler trop vite par rapport aux conditions de circulations (mauvaise visibilité, trafic dense, présence d'usagers vulnérables). Une première observation importante est que la prévalence d'excès de vitesse en Belgique est plus importante que dans le reste de l'Europe, et ce sur tous les types de route concernés. C'est particulièrement le cas au sein des agglomérations (55,7% en Belgique contre 47,3% comme moyenne européenne,  $p < 0,001$ ), et sur les autoroutes (58% contre 49,7%,  $p < 0,001$ ).

On remarque des effets importants de l'âge sur ces comportements. En effet, la proportion de personnes déclarant avoir dépassé les limites de vitesse a tendance à diminuer avec l'âge. Notamment, les 18-24 ans sont systématiquement sur-représentés par rapport aux autres groupes d'âge. Par exemple en agglomération, les 18-24 ans sont 69% alors que les autres groupes d'âge se trouvent entre 50 et 60% (différence significative avec les 35-44 ans, les 55-64 ans et les 65-74 ans). Ces résultats sont indiqués sur la Figure 14. On retrouve également des différences régionales qui sont plutôt constantes sur les différents types de route. De manière générale les Flamands semblent rapporter moins d'excès de vitesse que les Wallons. Sur autoroute, 54,3% des Flamands ont déclaré avoir commis des excès de vitesse, contre 62,6% des Wallons ( $p < 0,01$ ). La proportion à Bruxelles se trouve entre les deux (61,2%), il n'y a pas de différence statistiquement significative avec les autres régions.

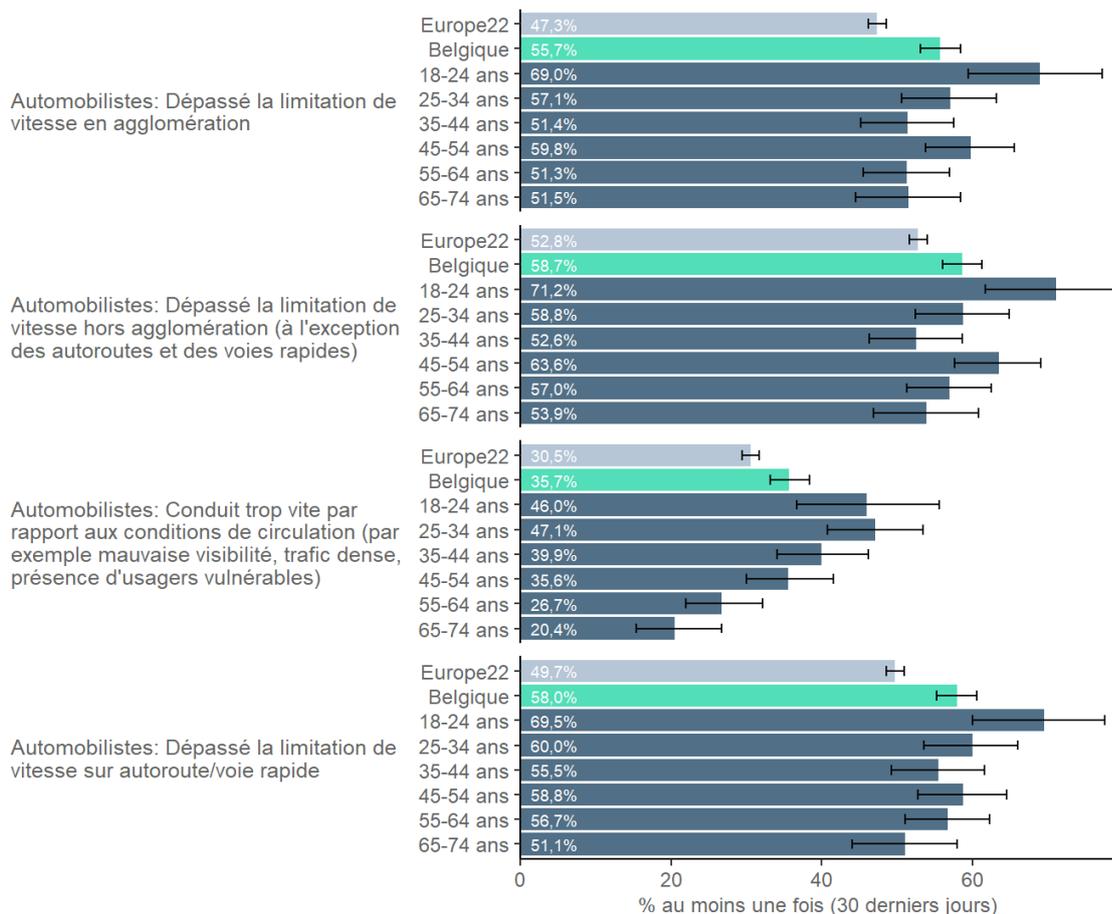


Figure 14 Excès de vitesse autodéclarés par les automobilistes pour la Belgique et par groupe d'âge.  
 Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.3.2 Acceptabilité des excès de vitesse

L'acceptabilité personnelle rapportée par les participants ne suit pas toujours la même logique que les comportements déclarés. Premièrement, les différences observées au niveau du comportement entre la Belgique et les autres pays européens sont beaucoup moins grandes au niveau de l'acceptabilité. On retrouve cette différence surtout pour les autoroutes avec 18% des usagers de la route belges qui trouvent les excès de vitesse acceptables contre 13,2% des usagers européens ( $p < 0,001$ ). Il n'y a pas de différence significative pour les autres types de route, ni pour le fait de rouler trop vite par rapport aux conditions de circulation.

L'effet de l'âge est également prédominant. Les répondants plus âgés ont tendance à trouver moins acceptable de dépasser les limites de vitesse, quel que soit le type de route et également pour le fait de rouler trop vite par rapport aux conditions de circulation. En effet, on retrouve systématiquement une différence significative entre la tranche de la population allant de 18 à 44 ans et celle allant de 45 à 74 ans. Pour les routes en agglomération, on retrouve 8,4% des répondants qui affirment trouver les excès de vitesse acceptables, contre 2,8% des 45 ans et plus ( $p < 0,001$ ). Pour les autoroutes, il s'agit de 24,3% des 18-44 ans contre seulement 12,3% des 45 ans et plus ( $p < 0,001$ ).

Il n'y a pas de différence régionale particulière dans l'acceptabilité personnelle des excès de vitesse, en revanche on peut observer quelques différences de genre significatives (Figure 15). En effet, les répondants masculins ont plus tendance à trouver ceux-ci acceptables que leurs homologues féminins. Cela vaut pour les routes hors agglomération (14,3% contre 8,6%,  $p < 0,001$ ) et les autoroutes (21,5% contre 14,6%,  $p < 0,001$ ). On retrouve un effet similaire pour les excès de vitesse des cyclomotoristes et motards sur les routes hors agglomération (10% des hommes et 6,1% des femmes,  $p < 0,01$ ).

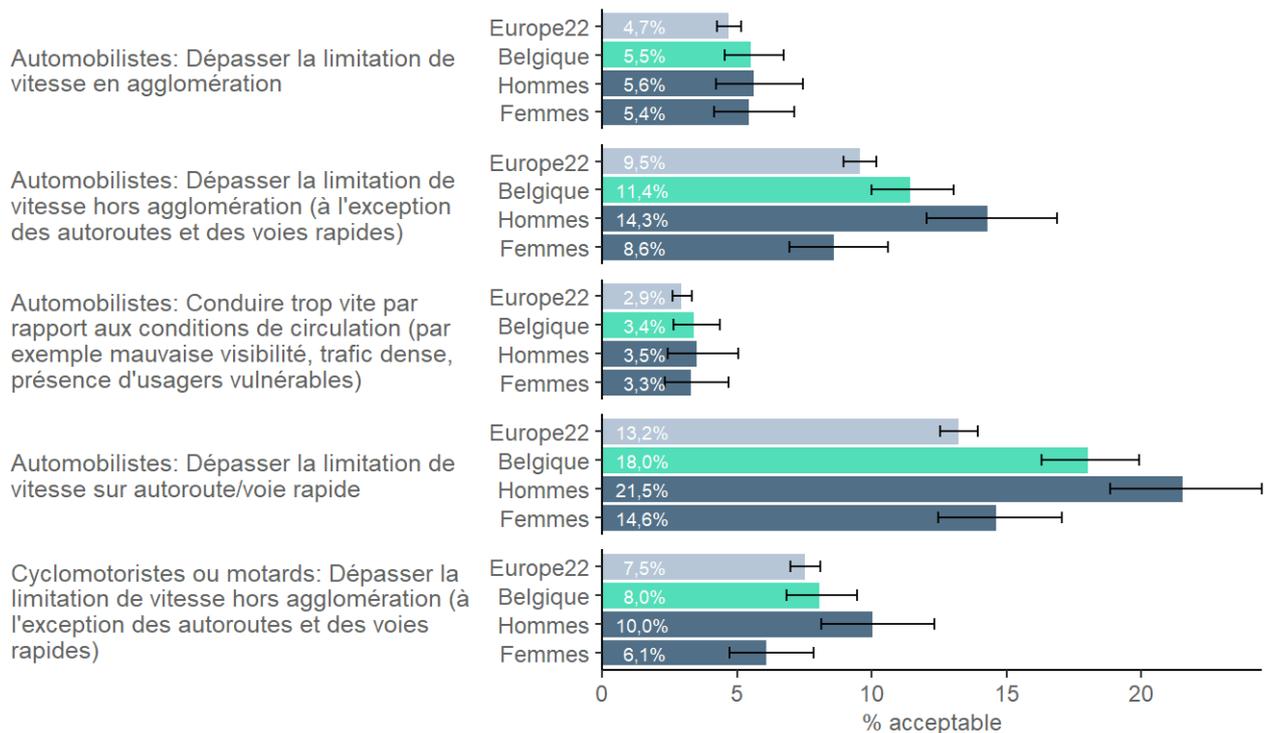


Figure 15 Acceptabilité personnelle des excès de vitesse pour les automobilistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes pour la Belgique et en fonction du genre.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment ce comportement spécifique personnellement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Pour ce qui est de l'acceptabilité sociale (Figure 16), les tendances sont relativement similaires, mais les différences principales se retrouvent également au niveau de l'âge. Sur l'ensemble des participants, 17,6% des 18-44 ans pensent que la plupart des gens trouveraient acceptable de dépasser la limitation de vitesse sur les routes hors-agglomération, alors qu'ils sont 8,1% chez les 45-74 ans ( $p < 0,001$ ). Les différences de genre ne sont pas significatives.

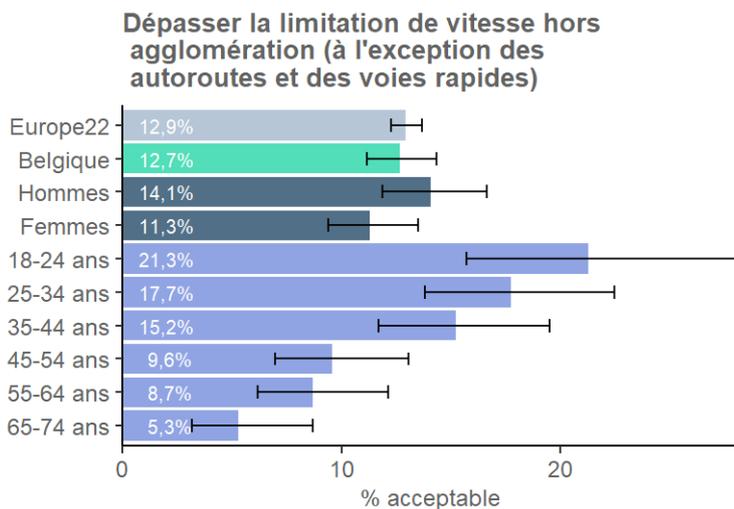


Figure 16 Acceptabilité sociale des excès de vitesse hors agglomération pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment que les excès de vitesse hors agglomération sont socialement acceptables. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.3.3 Opinions des automobilistes sur les excès de vitesse

De la même manière que dans la section précédente, des affirmations ont été présentées aux participants ayant indiqué conduire une voiture afin de mesurer leurs opinions concernant les comportements liés aux excès de vitesse. Les participants ont noté chacune d'elle sur une échelle de 1 à 5, 1 = 'pas d'accord' et 5 = 'd'accord'. Les opinions mesurées sont de quatre sortes: les croyances comportementales, le contrôle comportemental perçu, les habitudes et les intentions. Pour plus d'informations à propos de ces concepts, voir le début du paragraphe 3.2.3. Comme pour la conduite en état d'ivresse, les scores présentés sont les moyennes des notes données par les participants aux différentes propositions pour chaque concept. Les scores pour les intentions sont également inversés, ils représentent les intentions de ne pas effectuer le comportement en question. La Figure 17 et la Figure 18 représentent les différences d'âge observées pour ces opinions.

Pour les croyances comportementales, les participants ont dû marquer leur accord ou non avec les propositions « Il faut que je conduise vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps », et « Respecter les limitations de vitesse, c'est ennuyeux ou barbant ». Le score moyen belge pour ces deux phrases combinées est de 1,86. Ce score est significativement supérieur à la moyenne des automobilistes européens (1,65,  $p < 0,001$ ). Les hommes (1,93) ont tendance à approuver ces propositions plus que les femmes (1,8,  $p < 0,01$ ). Les jeunes sont également ceux qui obtiennent le score le plus élevé. Les 18-24 ans ont un score de 2,32 ce qui est significativement plus élevé que les autres groupes d'âge ( $p < 0,001$ ), à l'exception des 25-34 ans. Le score des 25-34 ans (1,98) est également plus élevé que celui des 45-54 ans (1,76,  $p < 0,01$ ), et les 65-74 ans (1,62,  $p < 0,001$ ). Il n'y a pas de différences régionales significatives dans les croyances comportementales.

Pour le contrôle comportemental perçu, les automobilistes belges ont marqué un score d'accord de 2 avec les différentes propositions. Celles-ci incluaient « je me sens capable de conduire en dépassant largement la limitation de vitesse », « j'ai la capacité de conduire beaucoup plus vite que la limitation de vitesse » et « je suis capable de conduire vite dans un virage serré ». Ce score est similaire au score général en Europe (1,95). Le contrôle comportemental semble être bien plus élevé chez les hommes (2,19) que chez les femmes (1,8,  $p < 0,001$ ). Les 18-24 ans ont obtenu un score de 2,32, ce qui est significativement plus élevé que les scores obtenus par les groupes d'âge à partir de 35 ans ( $p < 0,01$ ). En outre, les bruxellois sont ceux qui obtiennent le score de contrôle comportemental le plus élevé, avec 2,2 de moyenne. Ce score est significativement plus élevé que celui des automobilistes wallons, qui ont obtenu 1,89 ( $p < 0,01$ ). La Flandre constitue un score intermédiaire, sans différence significative avec les autres régions.

En termes d'habitudes, les Belges ont obtenu un score de 1,92 en notant leur accord à la proposition « je conduis souvent plus vite que la limite de vitesse ». Au niveau européen, ce score est de 1,81 ( $p < 0,001$ ). Les 18-24 ans semblent ceux qui ont le plus l'habitude de rouler au-dessus des limites de vitesse (2,23). Leur score est significativement plus élevé que le score des 45-54 ans (1,81,  $p < 0,01$ ), 55-64 ans (1,87,  $p < 0,01$ ) et 65-74 ans (1,66,  $p < 0,001$ ). Les 65-74 ans ont également un score significativement plus bas que les 25-34 ans (2,09,  $p < 0,001$ ) et les 35-44 ans (1,95,  $p < 0,01$ ).

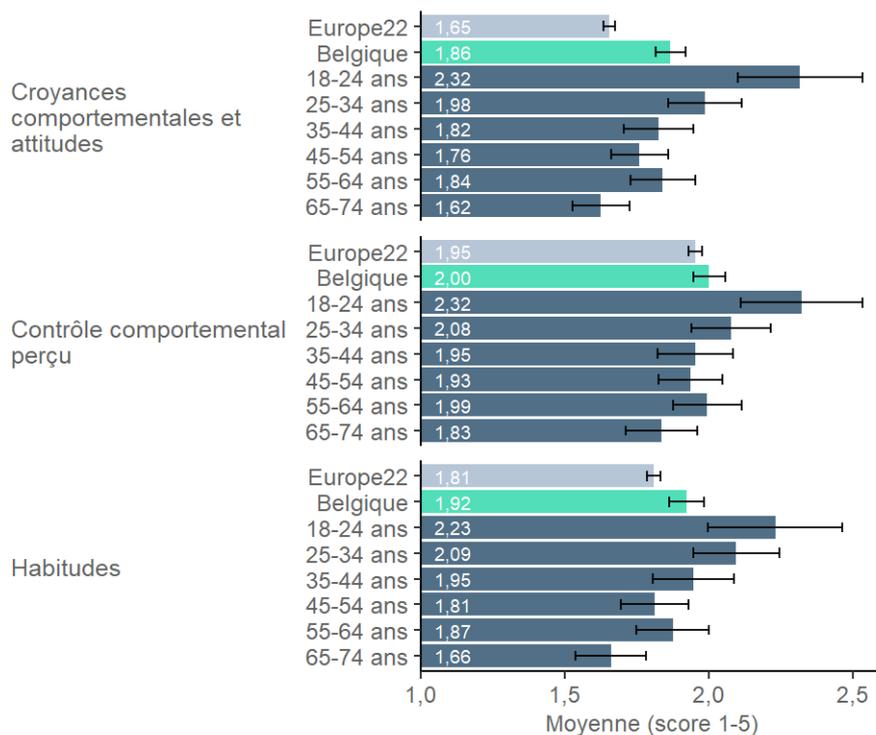


Figure 17 Opinions sur les excès de vitesse en voiture pour la Belgique et par groupe d'âge.

Scores moyens pour les croyances comportementales et attitudes, le contrôle comportemental perçu et les habitudes en lien avec les excès de vitesse (score plus élevé = opinions plus risquées). Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Enfin, les participants ont noté à quel point ils ou elles avaient l'intention de respecter les limitations de vitesse dans les prochains 30 jours. Le score moyen pour la Belgique est de 3,94 et le score européen est de 4 (différence non significative). Les femmes manifestent cette intention plus que les hommes (4,1 contre 3,78,  $p < 0,001$ ). C'est également le cas pour les Flamands (3,95) et les Wallons (4,01) par rapport aux Bruxellois (3,53,  $p < 0,01$ ). Pour les différences d'âge, on voit une séparation claire entre les 18-44 ans et les plus de 45 ans. Les 18-44 ont un score d'intention de 3,68 contre 4,17 pour les 45+ ( $p < 0,001$ ).

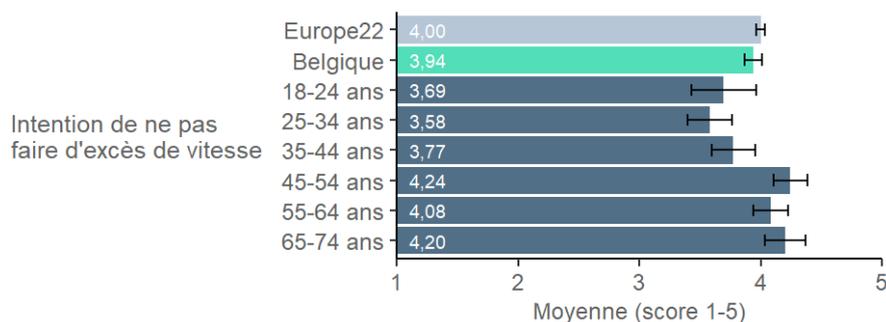


Figure 18 Intention de ne pas commettre d'excès de vitesse en voiture pour la Belgique et par groupe d'âge.

Score moyen pour l'intention de ne pas commettre d'excès de vitesse dans les 30 prochains jours (score plus élevé = plus grande intention de ne pas commettre d'excès de vitesse). Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.4 Utilisation de la ceinture de sécurité

### 3.4.1 Utilisation autodéclarée de la ceinture de sécurité chez les automobilistes et les passagers de voiture

Les automobilistes et les participants ayant voyagé en voiture en tant que passager ont également indiqué s'ils utilisent ou non la ceinture de sécurité. Chez les conducteurs, 13,2% ont conduit au moins une fois sans ceinture au cours des 30 derniers jours. Chez les passagers, cette proportion est de 28,3% à l'arrière de la voiture et de 15% à l'avant. Le score belge semble être un peu en dessous de la moyenne européenne chez les conducteurs (15%), pour les passagers à l'arrière (32%) et un peu au-dessus pour les passagers à l'avant (14,7% en Europe), mais ces différences ne sont pas statistiquement significatives.

Il n'y a pas non plus de différence de genre significative pour le port de la ceinture, excepté pour les passagers à l'avant de la voiture. Dans ce cas, il y a plus d'hommes qui affirment avoir voyagé sans porter de ceinture (19,1%) que de femmes (11,7%,  $p < 0,001$ ). En revanche, on retrouve des différences entre régions. En effet, Bruxelles montre une proportion significativement plus grande de personnes ayant voyagé sans ceinture de sécurité que dans les autres régions, et cela pour les trois conditions. C'est donc le cas pour les conducteurs ( $p < 0,001$ ), pour les passagers arrière ( $p < 0,01$ ), et pour les passagers avant ( $p < 0,001$ ).

On peut aussi remarquer des différences entre catégories d'âge au niveau du comportement auto-rapporté du port de la ceinture (Figure 19). Ce sont les 18-24 et les 25-34 ans qui montrent la plus grande proportion à avoir omis de porter leur ceinture au cours des 30 derniers jours. Pour les 3 conditions, la différence avec les 45-54 ans est significative ( $p < 0,01$ ). La catégorie d'âge des 35-44 ans se trouve entre les deux.

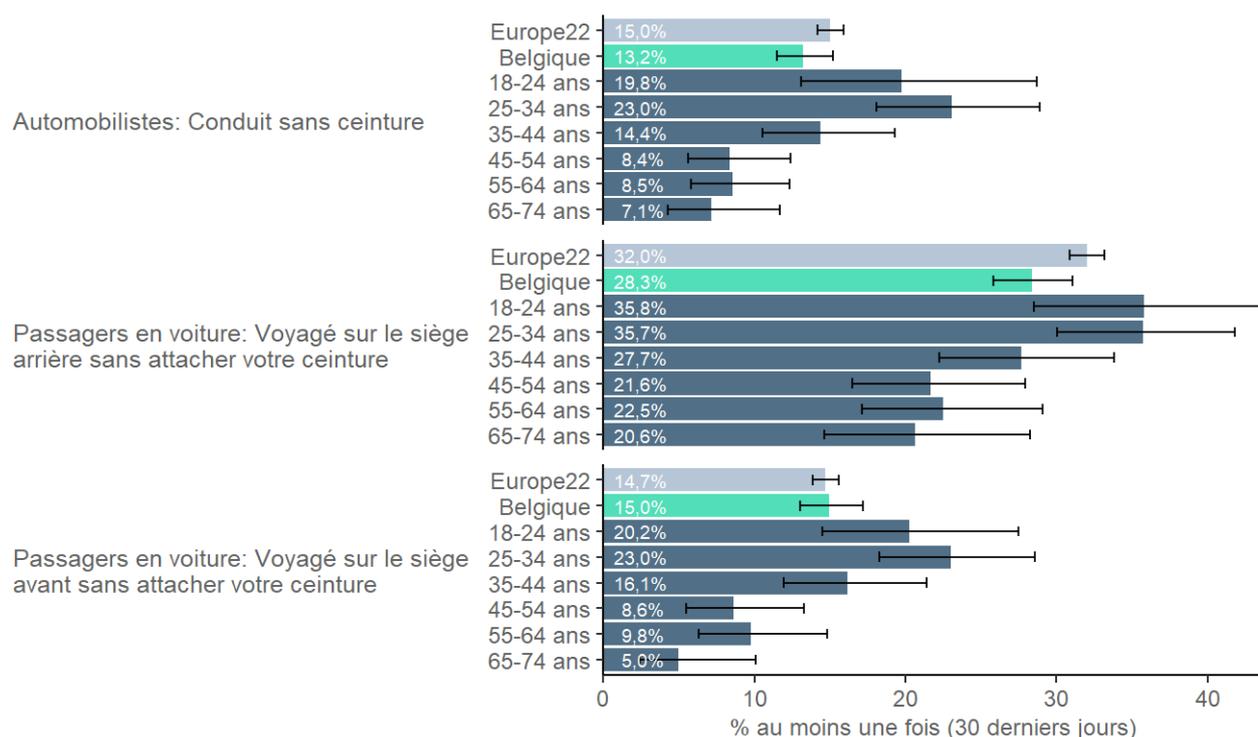


Figure 19 Utilisation autodéclarée de la ceinture de sécurité par les automobilistes et les passagers de voiture pour la Belgique et par groupe d'âge.

Population de référence : usagers de la route qui utilisent le moyen de transport spécifique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.4.2 Acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité

Comme pour les comportements traités précédemment, les participants ont également jugé s'ils trouvent personnellement acceptable (acceptabilité personnelle), et s'ils pensent que la plupart des gens trouveraient acceptable (acceptabilité sociale) de conduire sans ceinture de sécurité.

Le niveau d'acceptabilité personnelle de ne pas porter de ceinture de sécurité est beaucoup plus bas que les proportions de comportements auto-rapportés (Figure 20). En Belgique, la proportion de personnes qui trouvent cela acceptable est de 5,9%. La proportion européenne est de 4,8% (non significatif).

On ne retrouve pas de différence de genre significative sur l'acceptabilité personnelle, mais on retrouve quelques différences d'âge. La catégorie d'âge qui trouve la conduite sans ceinture le plus acceptable est celle des 35-44 ans (10%), suivis des 25-34 ans (8,4%). Ces proportions sont significativement plus importantes que pour les 55-64 ans (3,6%,  $p < 0,001$ ) et les 65-74 ans (1,5%  $p < 0,001$ ).

Il semble y avoir une plus grande acceptabilité personnelle chez les Bruxellois (8%), que dans les autres régions (respectivement 5,7% et 5,6% en Flandre et en Wallonie). Cette différence n'est toutefois pas significative, possiblement à cause de la taille réduite des groupes concernés.

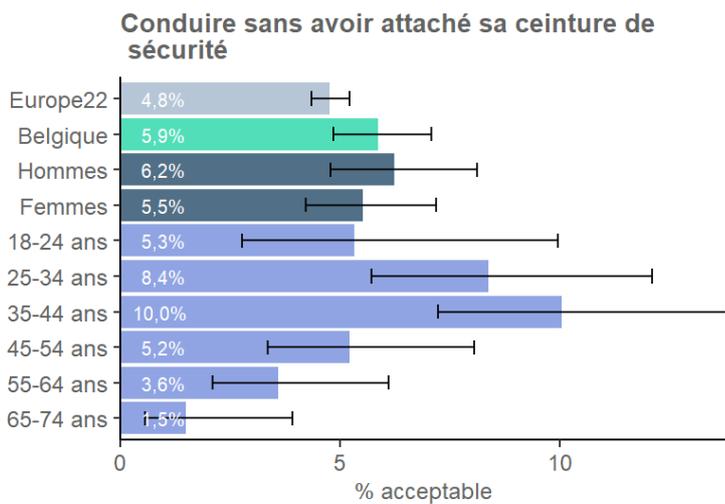


Figure 20 Acceptabilité personnelle de la conduite sans ceinture de sécurité pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.

*Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment la conduite sans ceinture de sécurité personnellement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.*

Le niveau d'acceptabilité sociale de conduire sans ceinture de sécurité (Figure 21) est similaire au niveau d'acceptabilité personnelle. La proportion au niveau national est de 6,5%. C'est assez proche du niveau d'acceptabilité personnelle mais dans ce cas-ci, la proportion au niveau européen est au-dessus de la proportion en Belgique. La proportion européenne est de 7,8% (non significative). Cependant, on remarque des différences moins marquées au niveau de l'âge. Seuls les plus de 65 ont une proportion d'acceptabilité sociale significativement différente des autres catégories d'âge. En effet, ceux-ci sont beaucoup moins nombreux (1,1%) à estimer que la plupart des gens trouveraient acceptable de conduire sans ceinture de sécurité (jusqu'à 10,7% pour les 35-44 ans,  $p < 0,001$ ). La proportion est également significativement plus grande à Bruxelles (11,1%) qu'en Flandre (5,2%,  $p < 0,01$ ), mais il n'y a pas de différence significative avec la Wallonie (7,1%). On ne retrouve pas non plus de différences de genre pour l'acceptabilité sociale.

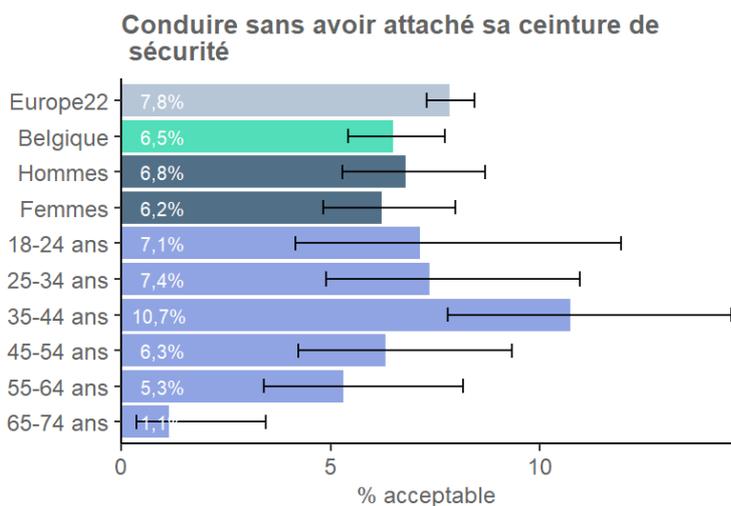


Figure 21 Acceptabilité sociale de la conduite sans ceinture de sécurité pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge. Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment la conduite sans ceinture de sécurité socialement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.5 Utilisation du casque

### 3.5.1 Utilisation autodéclarée du casque par les cyclomotoristes, les motocyclistes, les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques

Les utilisateurs de 2-roues ont été également interrogés sur leur utilisation du casque (Figure 22). Parmi les motards et les cyclomotoristes belges, 67,1% d'entre eux affirment toujours utiliser un casque en roulant. C'est significativement moins qu'en Europe (75,5%,  $p < 0,01$ ). L'utilisation du casque est plus respectée en Wallonie (78,7%) qu'à Bruxelles (48,9%,  $p < 0,01$ )<sup>3</sup>. La Flandre se situe à un niveau intermédiaire (67,2%). Comme évoqué auparavant, les proportions de participants roulant en cyclomoteur ou à moto et de participants roulant en trottinette électrique étant plutôt faible, ces résultats sont à prendre avec précaution. C'est le cas particulièrement pour les comparaisons régionales, notamment à Bruxelles.

Concernant les cyclistes, ils sont 30,1% en Belgique à toujours porter un casque pour prendre la route. En Europe, cette proportion est significativement plus élevée (39,6%,  $p < 0,001$ ). Il y a une proportion relativement similaire de cyclistes qui utilisent toujours le casque en Wallonie (44,8%) et à Bruxelles (43,7%). En revanche, en Flandre, une proportion bien plus basse de cyclistes utilise systématiquement leur casque (23,8%,  $p < 0,001$ ) que dans les autres régions.

Pour les utilisateurs de trottinettes électriques, 41,5% utilisent toujours le casque au niveau national, ce qui est une proportion plus faible qu'en Europe (55,4%,  $p < 0,001$ ). On n'observe pas de différences régionales significatives pour les trottinettes électriques.

<sup>3</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre de cyclomotoristes bruxellois parmi les participants ( $n < 50$ ).

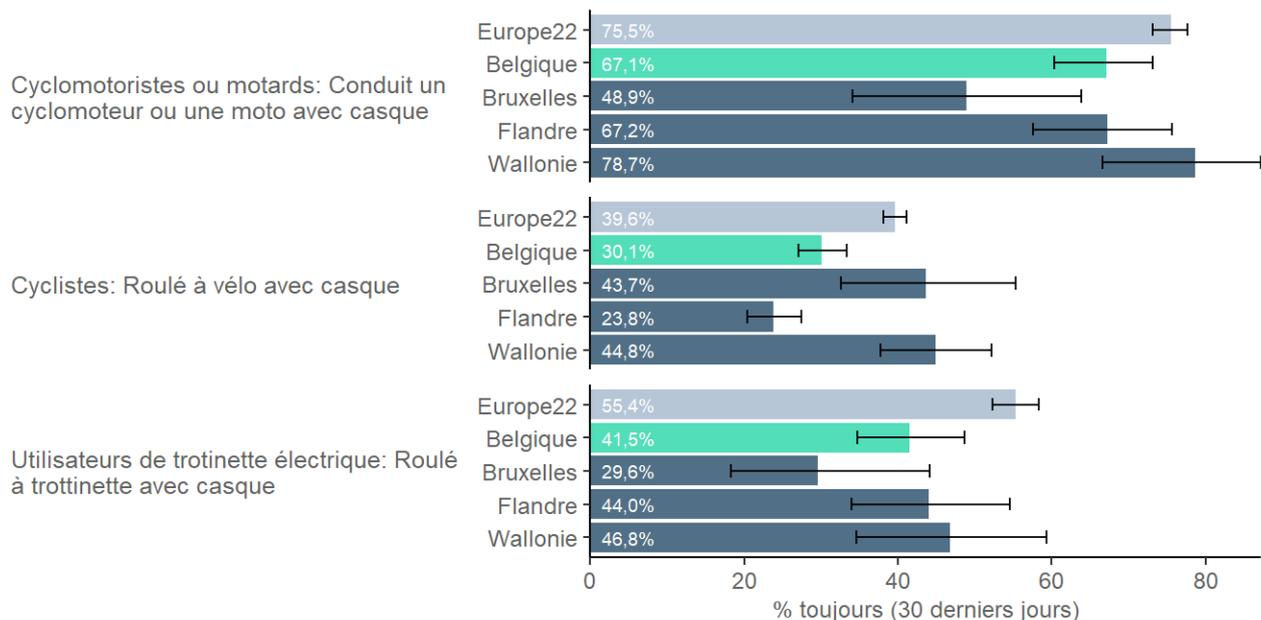


Figure 22 Conduite avec casque autodéclarée par les différents usagers de la route pour la Belgique et par région.  
 Population de référence : usagers de la route qui utilisent le moyen de transport spécifique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.5.2 Acceptabilité du non-port du casque

Il a été demandé à tous les participants s'ils ou elles trouvent acceptable pour un cyclomotoriste ou un motard de rouler sans casque. Seulement 4% des participants considèrent qu'il est acceptable de rouler avec une moto ou un cyclomoteur sans casque. Il s'agit presque de la même proportion en Europe (3,9%). On observe une différence importante en termes d'acceptabilité personnelle entre les 18-44 (6,9%) et les 45-74 ans (1,3%,  $p < 0,001$ ).

27,8% des participants ont considéré qu'il était acceptable de rouler à vélo sans casque. Cette proportion est plus grande qu'au niveau européen (20,9%,  $p < 0,001$ ). Les 18-24 ans sont les plus nombreux, proportionnellement, à trouver que ce comportement est acceptable selon eux (50,4%). Les différences avec tous les autres groupes sont statistiquement significatives ( $p < 0,001$ ). En revanche, les 65-74 ans (16,1%) sont ceux qui le tolèrent le moins. En plus des 18-24 ans, leur proportion est significativement différente de celles des 25-34 ans (31,3%,  $p < 0,001$ ) et des 35-44 ans (28,6%,  $p < 0,01$ ). Les participants flamands sont significativement plus nombreux que les autres à trouver acceptable de rouler à vélo sans casque : 35,4% en Flandre, 18,4% à Bruxelles ( $p < 0,001$ ) et 19,5% en Wallonie ( $p < 0,001$ ). Il n'y a pas de différence significative entre Bruxelles et la Wallonie.

## 3.6 Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants dans les voitures

### 3.6.1 Utilisation autodéclarée de dispositifs de retenue pour enfants

Le questionnaire incluait en plus des questions concernant les dispositifs de retenue pour les enfants. Les participants ont été invités à indiquer leurs propres comportements d'utilisation ou non de ces systèmes de retenue. Il est important de noter que seuls les participants ayant indiqué avoir transporté un enfant dans une voiture au cours des 30 derniers jours ont eu à répondre à cette question. Certaines comparaisons n'ont donc pas été incluses dans les analyses suivantes, dues à des tailles d'échantillon trop petites.

Suivant les législations en vigueur en Belgique, une distinction a été faite entre le transport d'enfants mesurant moins de 135cm pour lesquels un siège adapté est obligatoire, et les enfants de plus de 135cm qui doivent simplement avoir attaché leur ceinture. La Figure 23 montre la proportion observée de personnes ayant transporté des enfants sans dispositif adapté au moins une fois dans les 30 derniers jours.

Au niveau national, cette proportion est de 14,2% pour les enfants de plus de 135cm et de 19,2% pour les enfants plus petits que 135cm. On ne voit pas de différence significative avec les chiffres rapportés au niveau européen (respectivement 15,6% et 18,3%). On retrouve des différences régionales importantes sur ces comportements. En effet, à Bruxelles, on retrouve une proportion plus grande de personnes ayant transporté des enfants sans un dispositif de retenue adéquat que dans les autres régions. Cela vaut à la fois pour les enfants de moins de 135cm (41,9% à Bruxelles contre 19,1% en Flandre,  $p < 0,01$  et 13,7% en Wallonie,  $p < 0,001$ )<sup>4</sup> comme pour les enfants de plus de 135cm (31,0% à Bruxelles contre 12,3% en Flandre,  $p < 0,001$  et 12,7% en Wallonie,  $p < 0,01$ ). Comme évoqué plus tôt, les résultats très élevés à Bruxelles sont à considérer avec précaution dû à une taille d'échantillon plus faible.

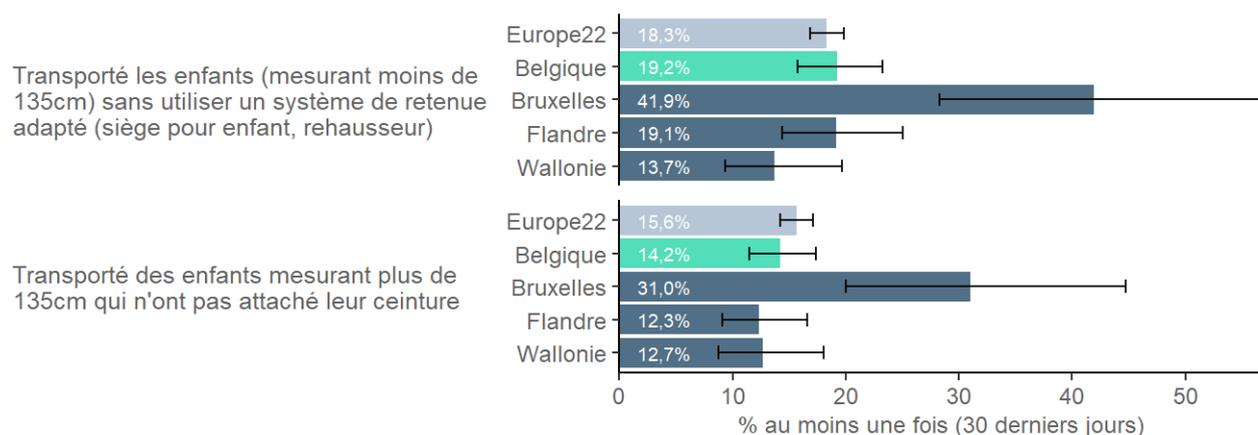


Figure 23 Transport autodéclaré d'enfants dans la voiture sans utilisation de dispositifs de retenue pour enfants pour la Belgique et par région.

Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par mois qui ont transporté un enfant de cette taille (plus grand et/ou plus petit que 135 cm) au cours des 30 derniers jours. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.6.2 Acceptabilité de la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants

Les participants ont également été invités à juger s'ils trouvent personnellement acceptable de transporter des enfants sans dispositif de retenue adapté. Dans ce cas-ci, la question a été posée à l'ensemble des participants. Sur le sujet de ces dispositifs de retenue, on peut observer que les niveaux d'acceptabilité sont considérablement plus bas que les niveaux de comportements auto-rapportés. La proportion de personnes trouvant acceptable de ne pas utiliser de dispositif de retenue adéquat est de 3% en Belgique. Il n'est pas très différent du niveau européen, qui lui est à 2,8%.

Comme montré dans la Figure 24, on retrouve des différences significatives entre les différents groupes d'âge. De manière générale, les personnes entre 18 et 44 ans sont plus proportionnellement plus nombreuses (5,2%) que les personnes de plus de 45 ans (0,9%,  $p < 0,001$ ). En revanche, on n'observe pas de différence significative entre les genres ni entre les régions.

<sup>4</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre d'automobilistes bruxellois ayant transporté un enfant de moins de 135cm parmi les participants. ( $n < 50$ ).

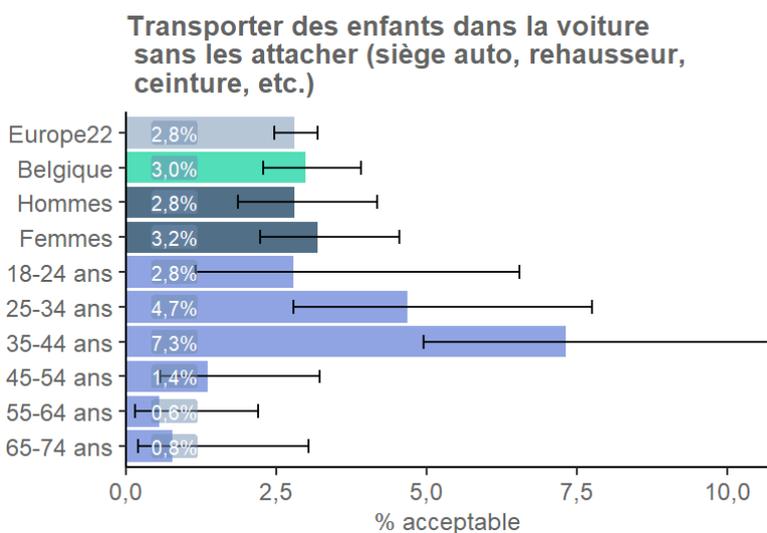


Figure 24 Acceptabilité personnelle du transport d'enfants en voiture sans dispositif de retenue pour enfants pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment acceptable le transport d'enfants en voiture sans le dispositif de retenue approprié. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.7 Distraction et utilisation du téléphone portable dans la circulation

### 3.7.1 Distraction et utilisation du téléphone autodéclarées chez différents usagers de la route

De la même manière que les sujets précédents, le questionnaire incluait des questions sur les distractions et l'utilisation du GSM au volant. Les participants ont indiqué si, durant les derniers 30 jours, ils avaient parlé avec un GSM tenu à la main, parlé avec un GSM avec kit mains libres ou encore lu un message ou consulté les réseaux/les actualités en conduisant. Les résultats suivants concernent uniquement les participants qui conduisent une voiture.

Parmi ceux-ci, 17,7% ont déclaré avoir parlé avec un GSM tenu à la main en conduisant. 55,5% ont déclaré avoir parlé avec un GSM avec kit main libre, et 23% ont lu un message ou consulté les réseaux sociaux/les actualités en conduisant. Ces proportions au niveau national sont relativement différentes de celles observées au niveau de l'Europe. En effet, le fait de parler avec un GSM tenu à la main en conduisant est significativement moins courant en Belgique que dans les autres pays d'Europe (22,2% en Europe,  $p < 0,001$ ), alors que l'utilisation d'un kit main libre est significativement plus courante (51% pour l'Europe,  $p < 0,01$ ).

Les différences les plus importantes se trouvent entre les groupes d'âge. Les proportions représentées dans la Figure 25 semblent montrer que l'utilisation du GSM au volant tend à diminuer avec l'âge. Dans le cas de l'utilisation du GSM tenu à la main en parlant, on voit des différences significatives entre les groupes d'âge des 18 à 44 ans (27,9%) et des 45 à 74 ans (8,5%,  $p < 0,001$ ). Il y a également une différence significative entre les 45-54 (12,2%) ans et les 65-74 ans (5,1%,  $p < 0,001$ ). Les observations sont similaires pour l'utilisation du kit mains libres. Les 65-74 ans l'utilisent significativement moins que les autres groupes d'âge ( $p < 0,001$ ), à l'exception des 55-64 ans. De la même manière, ces derniers utilisent significativement moins le kit mains libres que les 18-34 ans ( $p < 0,001$ ). Les différences les plus marquées concernent l'utilisation du GSM pour consulter un message ou les réseaux sociaux/les actualités. Les différences entre les différents groupes d'âge sont presque toutes significatives ( $p < 0,001$ ). Les seules exceptions sont chez les 18-24 ans qui ne sont pas statistiquement différents des 25-34 ans et des 35-44 ans, les 45-54 ans ne sont pas non plus significativement différents des 55-64 ans mais le sont par rapport aux autres groupes d'âge. Cela vaut également pour les 55-64 ans par rapport au 65-74 ans.

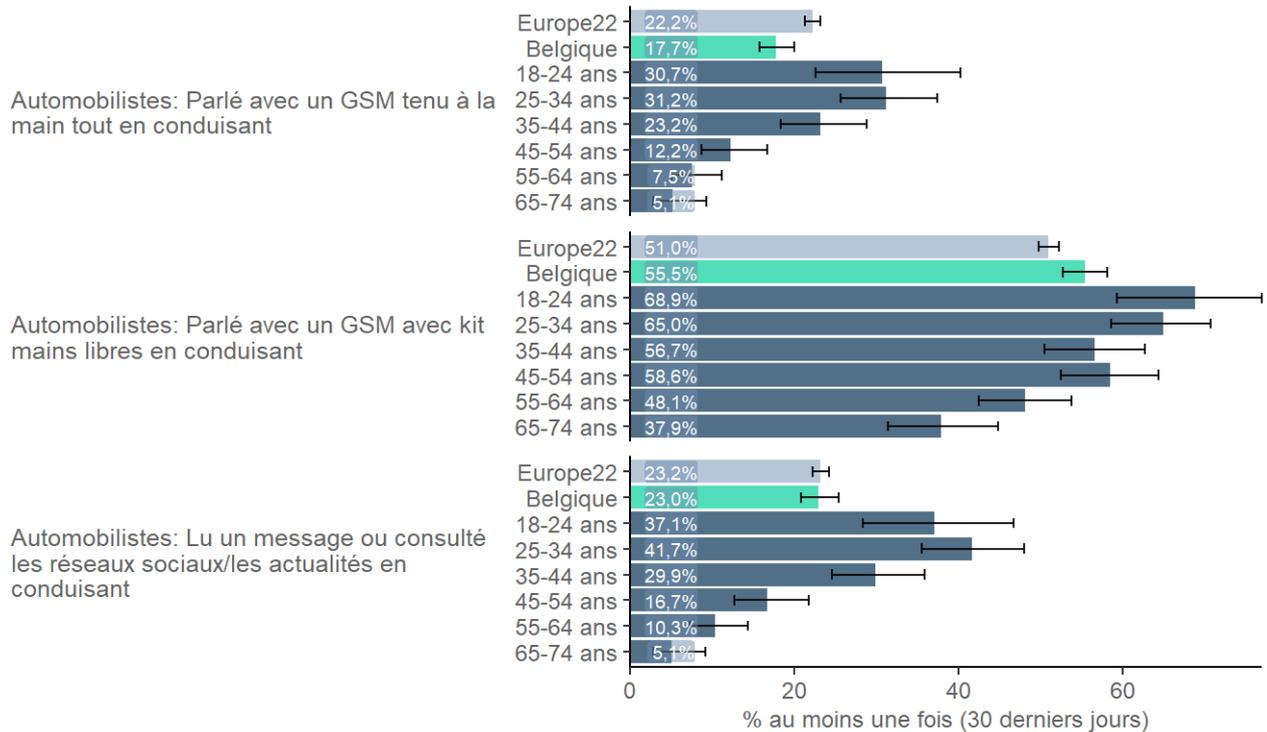


Figure 25 Distraction par téléphone mobile autodéclarée chez les automobilistes.

Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

On trouve également des différences entre Bruxelles et les autres régions sur les comportements auto-rapportés de l'utilisation du GSM au volant. La proportion observée est plus élevée à Bruxelles et est significativement plus grande que dans les autres régions dans deux des trois conditions, le kit main libre n'étant pas concerné. Dans le cas des appels avec un GSM tenu à la main, la proportion à Bruxelles est de 31,5% contre 15,2% en Flandre ( $p < 0,001$ ) et contre 18,3% en Wallonie ( $p < 0,01$ ). Dans le cas de la consultation d'un message ou des réseaux sociaux, la proportion à Bruxelles est de 39,9% contre 22% ( $p < 0,001$ ) en Flandre et 20,6% en Wallonie ( $p < 0,001$ ). On n'observe pas de différences de genre significatives dans l'utilisation du GSM au volant, quel que soit le type d'utilisation.

Le questionnaire ESRA3 s'est également intéressé à l'utilisation du GSM par d'autres types d'utilisateurs de la route (Figure 26). Chez les motards et les cyclomotoristes, la proportion de personnes ayant consulté un message, les réseaux sociaux ou les actualités en conduisant est de 28,2%. En Europe, la proportion observée est de 20,7% (différence non significative). Chez les cyclistes, cette proportion est de 22,7% en Belgique et 20,6% en Europe (non significatif). Les cyclistes hommes (27,1%) sont proportionnellement plus nombreux que les femmes à consulter leur téléphone en roulant (16,6%,  $p < 0,001$ ), et ce comportement a tendance à fortement diminuer avec l'âge (48,4% des 18-24 ans, alors que les plus de 55 ans sont aux alentours de 6%,  $p < 0,001$ ). Il n'y a pas de différences régionales observées.

Les cyclistes ont également indiqué s'il leur arrivait de rouler en écoutant de la musique avec des écouteurs ou un casque audio. La proportion observée est de 33,5% en Belgique et de 35,5% en Europe. Il n'y a pas de différences de genre pour ce comportement, mais les différences d'âge sont très importantes. La proportion de cyclistes écoutant de la musique en roulant diminue fortement par rapport à l'âge, en passant de 74,3% des 18-24 ans à 7,2% des 65-74 ans ( $p < 0,001$ ). Par ailleurs, on observe le comportement particulièrement chez les cyclistes bruxellois. La prévalence est de 55,8% alors qu'elle n'est que de 31,6% en Flandre et de 30,5% en Wallonie ( $p < 0,001$ ).

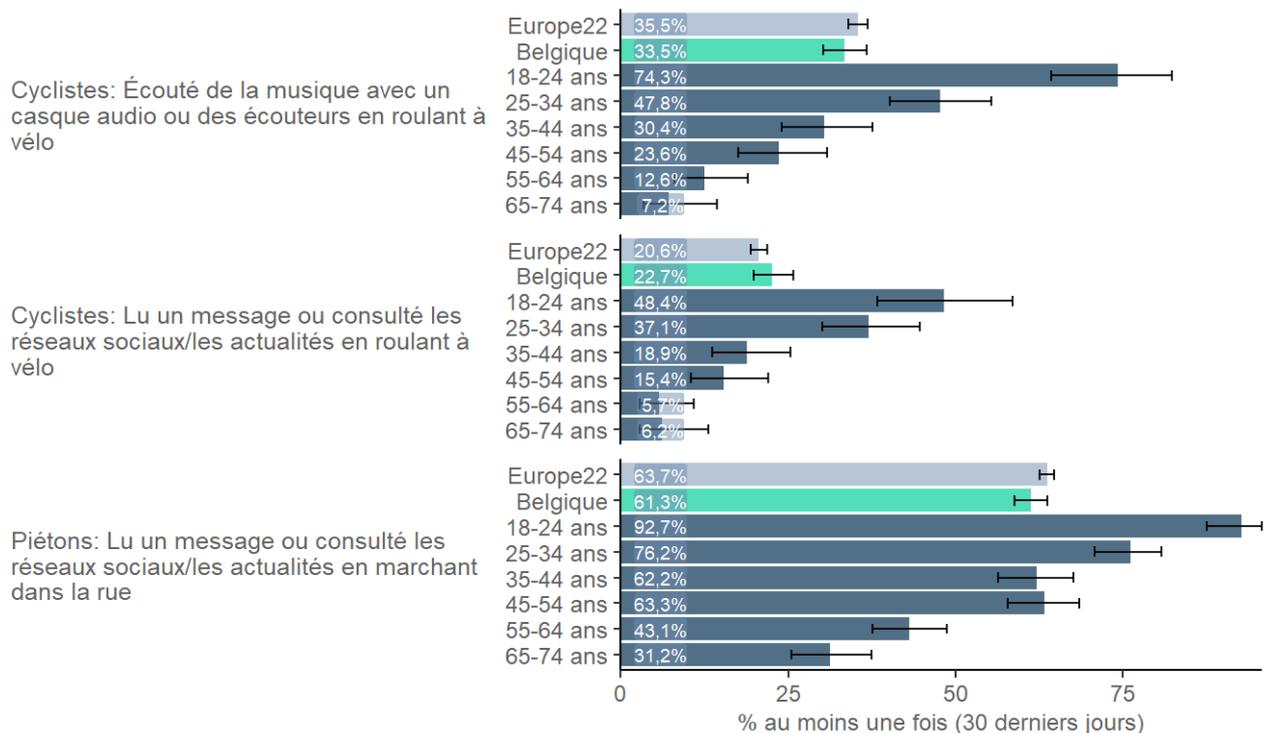


Figure 26 Distraction autodéclarée dans la circulation par les cyclistes et les piétons pour la Belgique et par groupe d'âge.

Population de référence : usagers de la route qui utilisent le moyen de transport spécifique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Enfin, les piétons ont également été invités à indiquer s'ils consultent les réseaux sociaux/les actualités en marchant dans la rue. La proportion générale est de 61,3%, ce qui n'est pas significativement différent de la proportion européenne (63,7%). Ce comportement a également très forte tendance à diminuer avec l'âge. Les comparaisons entre groupes d'âge sont toutes significatives ( $p < 0,001$ ), à l'exception de la différence entre les 55-64 ans et les 65-74 ans ( $p < 0,01$ ) et entre les 35-44 ans et les 45-54 ans (non significatif). On retrouve ce comportement plutôt à Bruxelles (68,9%) et en Wallonie (66,7%) par rapport à la Flandre (56,5%,  $p < 0,01$ ).

### 3.7.2 Acceptabilité de la distraction et de l'utilisation du téléphone dans la circulation

Comme pour les sujets précédents, les participants ont tous été interrogés sur l'acceptabilité des comportements liés à l'utilisation du GSM au volant d'une voiture. Ils ont dû juger s'ils trouvent eux-mêmes ces comportements acceptables (Figure 27).

Les niveaux d'acceptabilité personnelle concernant l'utilisation du GSM au volant sont en règle générale très bas. Seulement 3,3% considèrent qu'il est acceptable de parler avec un GSM tenu à la main au volant d'une voiture, et 3,2% considèrent acceptable de consulter son GSM au volant pour lire. En Europe, la proportion observée est un peu plus grande concernant les appels (4,3%, non significatif), mais est similaire pour la consultation du GSM à la main (3,1%). Le genre et la région ne semblent pas avoir d'effet sur les niveaux d'acceptabilité personnelle. Une seule exception survient : les Bruxellois trouvent plus acceptable (7%) de consulter son GSM à la main que les Flamands (2,8%,  $p < 0,01$ ) mais il n'y a pas de différences significatives avec les Wallons (3%).

Malgré les faibles pourcentages d'acceptabilité, certaines différences significatives entre groupes d'âge ont pu être observées. Une tendance qui semble se dégager serait que les personnes âgées entre 25 et 44 ans seraient proportionnellement plus nombreuses à trouver acceptable d'utiliser son GSM au volant que les personnes plus âgées. C'est le cas pour le fait de parler avec un GSM tenu au volant (6,3% pour les 25-44 ans contre 1% chez les plus de 45 ans,  $p < 0,001$ ) et pour le fait de consulter un message (6,9% pour les 25-44 ans contre 0,7% chez les plus de 45 ans,  $p < 0,001$ ). La proportion chez les 18-24 est relativement élevée également. Elle est significativement plus élevée que les 55-64 (4,3% contre 0,8%,  $p < 0,01$ ) et que les 65-74

ans (4,3% contre 0%,  $p < 0,01$ ), pour les appels. Pour la consultation d'un message, la proportion chez les 18-24 ans est significativement plus élevée que chez les 55-64 ans (3,2% contre 0%,  $p < 0,01$ ).

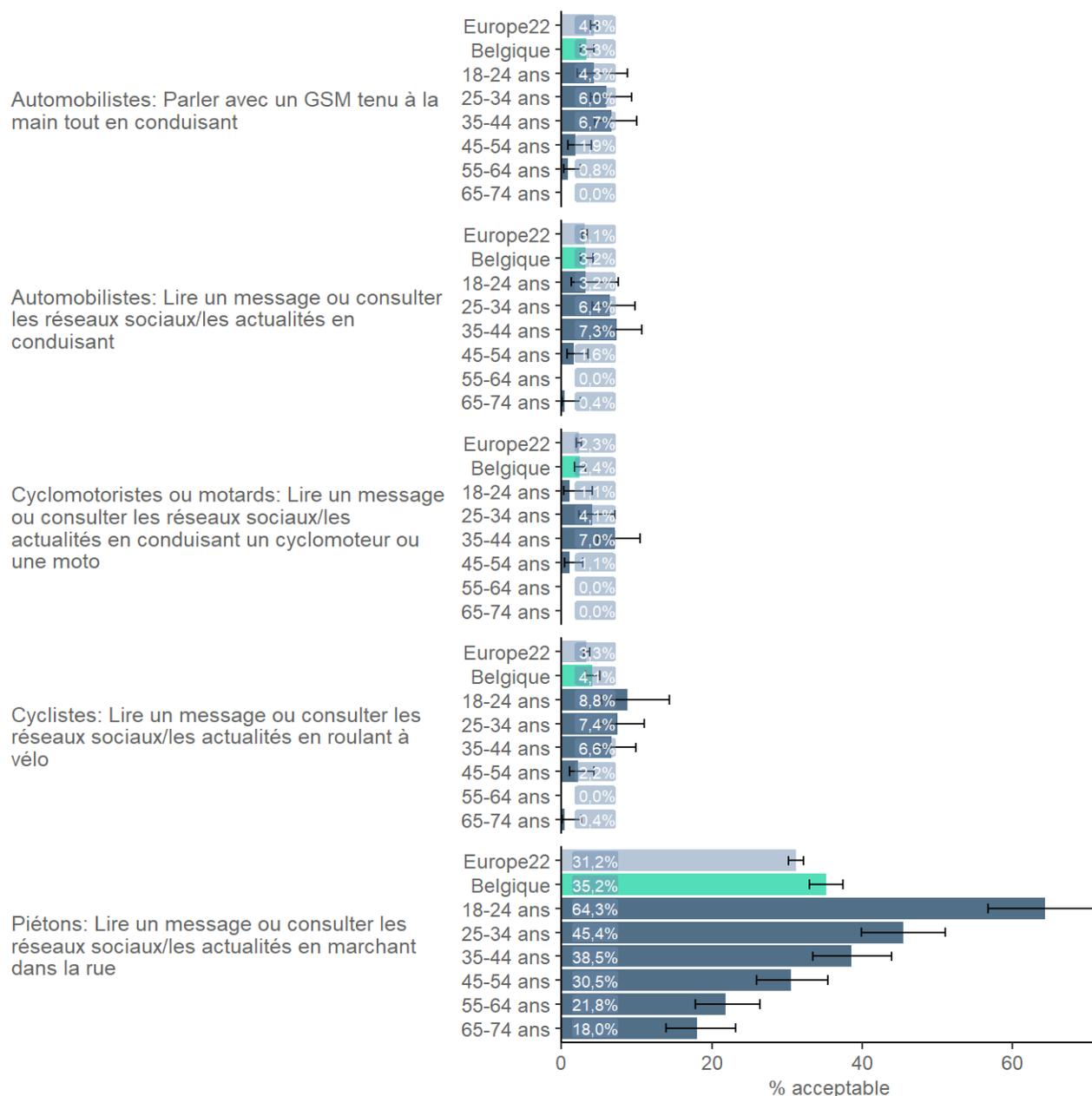


Figure 27 Acceptabilité personnelle de la distraction dans la circulation parmi les différents usagers de la route pour la Belgique et par groupe d'âge.

Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment ce comportement spécifique personnellement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Pour ce qui est des autres types d'usagers de la route (également visible sur la Figure 27), seuls 2,4% des répondants jugent acceptable pour un motard ou un cyclomotoriste de consulter son GSM en roulant (2,3% en Europe). Cette proportion est un peu plus élevée à Bruxelles (5,6%)<sup>5</sup> qu'en Flandre (1,8%,  $p < 0,01$ ). La même question a été posée pour les cyclistes : 4,1% des répondants trouvent cela acceptable (3,3% en Europe). On peut voir une différence importante entre l'acceptabilité personnelle des moins de 45 ans (7,5%) et des 45 ans et plus (0,9%,  $p < 0,001$ ).

<sup>5</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre de Bruxellois parmi les participants (165 répondants).

Pour les piétons, 35,2% des répondants considèrent qu'il est acceptable qu'ils consultent leur téléphone en marchant dans la rue. C'est significativement plus élevé que la proportion européenne (31,2%). A nouveau, cette proportion dépend très fortement de l'âge, avec 64,3% des 18-24 ans qui trouvent cela acceptable, qui diminue progressivement pour arriver à 18% chez les 65-74 ans ( $p < 0,001$ ). Au niveau régional, c'est en Wallonie que ce comportement est considéré comme plus acceptable (39,1%) contre 32,2% pour la Flandre ( $p < 0,01$ ), Bruxelles se trouve entre les deux (36,5%, non significatif).

### 3.7.3 Opinions des automobilistes sur la distraction et l'utilisation du téléphone dans la circulation

Les participants ayant déclaré conduire une voiture au moins quelques jours par mois ont été invités à noter leur accord à différentes propositions destinées à mesurer leurs opinions concernant le fait d'utiliser son téléphone au volant (Figure 28). Comme pour la conduite sous influence et les excès de vitesse, les propositions mesuraient différents types d'opinion : les croyances comportementales et attitudes, le contrôle comportemental perçu, les habitudes ainsi que les intentions. Chaque proposition était notée sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 5 (totalement d'accord). Les résultats présentés ci-après représentent la moyenne de ces notations. Il est important de préciser que les scores présentés pour les intentions représentent les intentions de ne pas effectuer le comportement en question, et sont donc inversés par rapport aux autres concepts. Pour plus d'informations à propos de ces concepts, voir le début du paragraphe 3.2.3.

Pour les croyances comportementales, les propositions étaient « J'utilise un GSM en conduisant, car je veux toujours être disponible » et « Pour gagner du temps, j'utilise souvent un GSM en conduisant ». En Belgique, le score moyen pour ces deux propositions était de 1,36. C'est un score très proche du niveau européen (1,38). L'approbation de ces propositions semble diminuer avec l'âge. Les 18-44 ans (1,56) sont significativement plus en accord que les 45-74 ans (1,18,  $p < 0,001$ ). La région Bruxelloise montre également un score plus élevé (1,67) que les autres régions (1,32 pour la Flandre, et 1,35 pour la Wallonie,  $p < 0,001$ ).

Le score moyen belge pour les propositions liées au contrôle comportemental perçu est de 1,5. Il est exactement le même qu'en Europe. De la même manière que pour les croyances comportementales, on observe une diminution de ce score avec l'âge. La moyenne d'accord pour les 18-44 ans est de 1,76, alors qu'elle est de 1,26 pour les 45-74 ans ( $p < 0,001$ ). Bruxelles (1,73) obtient également un score significativement plus important que la Flandre (1,47,  $p < 0,01$ ), mais la différence avec la Wallonie n'est pas significative (1,49).

Au niveau des habitudes, le score moyen belge de la proposition « j'utilise souvent le téléphone portable en conduisant » est de 1,39. A nouveau, ce score est exactement le même qu'à l'échelle européenne. Les habitudes liées à l'utilisation du téléphone au volant ont tendance à diminuer avec l'âge. Le score obtenu par les 18-44 ans est de 1,62, alors que celui des 45-74 ans est de 1,17 ( $p < 0,001$ ). De plus, les 25-34 (1,74) ans ont également un score significativement plus élevé que les 35-44 ans (1,49,  $p < 0,01$ ). Comme pour le contrôle comportemental perçu, il y a une différence significative entre le score des Bruxellois et des Flamands (1,62 contre 1,36,  $p < 0,01$ ) mais la Wallonie n'est pas significativement différente des autres régions.

Il n'y a pas de différences de genre significative pour les trois catégories mentionnées ci-dessus.

Au niveau des intentions, les participants ont noté leur intention de ne pas utiliser son téléphone au volant. Le résultat moyen belge était de 4,08, ce qui est plus élevé qu'en Europe (3,91). A nouveau, les 18-44 ans (3,77) sont moins en accord avec le fait de ne pas utiliser leur GSM au volant que les 45-74 ans (4,36,  $p < 0,001$ ), et les Bruxellois (3,57) ont un score significativement moins élevé que dans les autres régions (4,14 en Flandre et 4,12 en Wallonie,  $p < 0,001$ ). De plus on observe aussi une différence de genre significative pour les intentions. Les hommes obtiennent un score plus bas (3,97) que les femmes (4,19,  $p < 0,01$ ).

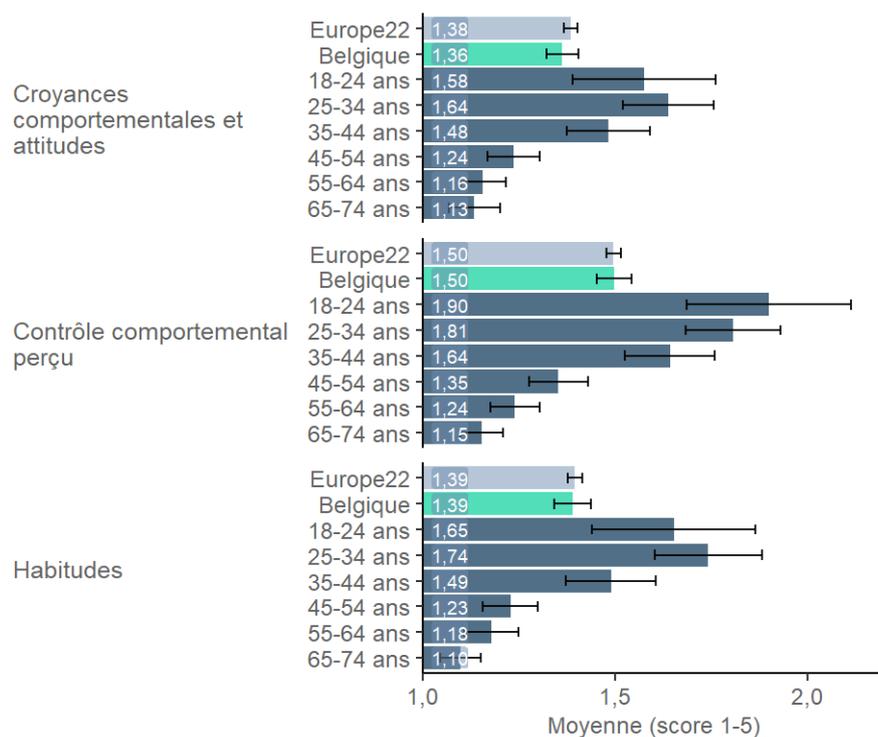


Figure 28 Opinions sur la distraction chez les automobilistes pour la Belgique et par groupe d'âge. Scores moyens pour les croyances comportementales et attitudes, le contrôle comportemental perçu et les habitudes en lien avec la distraction au volant (score plus élevé = opinions plus risquées). Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.8 Fatigue et somnolence au volant

#### 3.8.1 Fatigue et somnolence autodéclarées au volant chez les automobilistes

Le questionnaire s'est également intéressé aux risques liés au fait de conduire dans un état de fatigue avancé. Il a été d'abord demandé aux participants utilisant une voiture si dans les derniers 30 jours, ils avaient conduit en étant si somnolents qu'ils avaient du mal à garder les yeux ouverts (Figure 29).

En Belgique, la proportion de personnes rapportant avoir conduit dans cet état de fatigue est de 22,9%. Il s'agit d'une proportion largement plus grande qu'à l'échelle européenne (18,4%,  $p < 0,001$ ). Cette proportion est en outre plus grande chez les hommes (27,5%) que chez les femmes (17,9%,  $p < 0,001$ ). Il y a également des différences entre différents groupes d'âge. Concernant la conduite en état de fatigue, deux groupes d'âge se différencient. La proportion chez les 18 à 44 ans (31,2%) est significativement plus grande que chez les plus de 45 ans (15,4%,  $p < 0,001$ ).

On ne remarque pas de différences significatives entre régions.

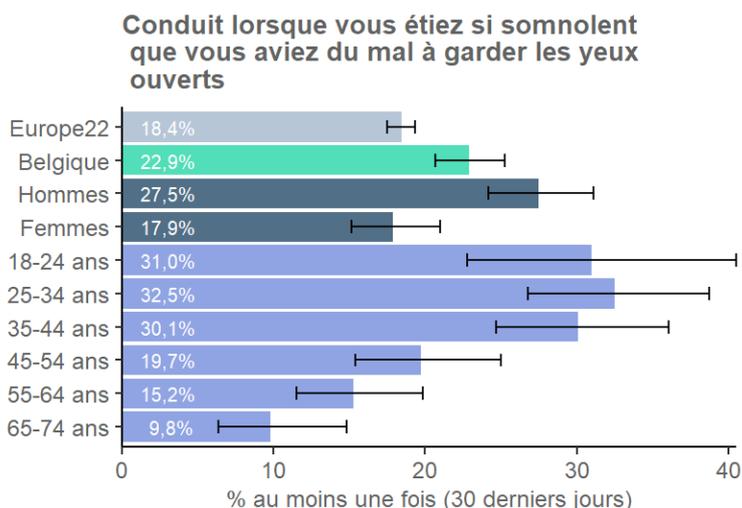


Figure 29 Fatigue autodéclarée au volant pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.  
 Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.8.2 Acceptabilité de la fatigue et de la somnolence au volant

Il a été également demandé à tous les participants s'ils trouvaient qu'il était acceptable de conduire dans un état si somnolent qu'ils ont du mal à garder les yeux ouverts (Figure 30). La proportion d'acceptabilité est bien plus basse que la proportion de comportement auto-rapporté. En Belgique, elle est seulement de 3%. Cela reste légèrement au-dessus de l'Europe dans son ensemble (non significatif). Les différences entre groupes d'âge persistent entre les 18-44 ans (5,4%) et les plus de 45 ans (0,8%,  $p < 0,001$ ). En revanche, les différences de genre s'effacent en termes d'acceptabilité.

D'un autre côté, il semble que les Bruxellois sont plus nombreux à trouver acceptable de conduire dans un état de fatigue avancé. En effet, cette proportion à Bruxelles (8,1%) est significativement supérieure aux autres régions avec 1,9% en Wallonie ( $p < 0,001$ ) et 3% en Flandre ( $p < 0,01$ ). Il n'y a pas de différence statistiquement significative entre la Wallonie et la Flandre.

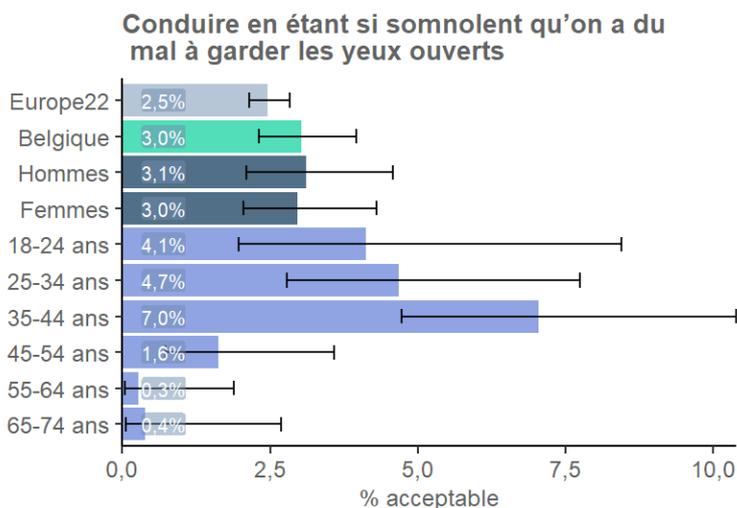


Figure 30 Acceptabilité personnelle de la fatigue au volant pour la Belgique, par genre et par groupe d'âge.  
 Pourcentage de tous les usagers de la route qui estiment la conduite en état de fatigue personnellement acceptable. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.9 Autres comportements à risque dans la circulation

### 3.9.1 Usagers vulnérables de la route et non-respect du feu rouge

Il a été également demandé aux usagers plus vulnérables d'indiquer s'ils avaient franchi un feu rouge lors des 30 derniers jours (Figure 31). Cette question a été posée séparément aux cyclistes, aux piétons et aux utilisateurs de trottinettes électriques. En Belgique, les cyclistes sont 27,7% à avoir franchi un feu rouge dans les derniers 30 jours, alors qu'ils sont 38,9% chez les piétons et 35,8% chez les utilisateurs de trottinettes électriques. En Europe, les proportions sont assez similaires pour les cyclistes (24,7% en Europe). En revanche, les piétons en Belgique semblent moins traverser la route alors que le feu est rouge que dans l'ensemble de l'Europe (44,6%,  $p < 0,001$ ). Pour les trottinetistes, ils sont 27,3% en Europe à avoir déclaré ce comportement (non significatif).

On peut observer d'importantes différences démographiques dans les comportements de non-respect des feux rouges. Chez les cyclistes, les hommes (32,1%) ont plus tendance à franchir les feux rouges que les femmes (21,6%,  $p < 0,001$ ). Cette différence n'est pas significative pour les piétons. Il y a également un gros effet de l'âge sur le fait de franchir les feux rouges. Ce comportement a tendance à diminuer lorsque l'âge augmente. Chez les cyclistes, les 18-24 ans (49,3%) et les 25-34 ans (43,3%) sont proportionnellement plus nombreux à franchir les feux rouges que les autres groupes d'âge ( $p < 0,001$ ). Les 35 à 44 (22,8%) et les 45-54 ans (22,3%) sont eux-mêmes plus nombreux que les 65-74 ans (9,3%,  $p < 0,01$ ). La tendance est exactement la même chez les piétons, mais en plus les 18-24 ans (64,5%) sont eux-mêmes significativement plus nombreux que les 25-34 ans (51,6%) à franchir les feux rouges ( $p < 0,01$ ). Ces deux groupes d'âge montrent également une différence significative avec les autres groupes, et les 35 à 44 ans (36,5%) et les 45 à 54 ans (33,6%) sont aussi significativement plus nombreux que les 65-74 ans (21,7%) à franchir les feux rouges (respectivement  $p < 0,01$  et  $p < 0,001$ ).

Pour les différences entre régions, on observe que les cyclistes ont plus tendance à franchir les feux rouges à Bruxelles (47,3%) que dans les autres régions (26,9% pour la Flandre et 22,3% en Wallonie,  $p < 0,001$ ). Les mêmes observations peuvent être faites pour les piétons : 62,5% à Bruxelles contre 33,4% pour la Flandre et 40,8% en Wallonie ( $p < 0,001$ ). La différence entre Wallons et Flamands pour les piétons est également significative ( $p < 0,01$ ).

Il est important de noter que les utilisateurs de trottinettes électriques sont trop peu nombreux pour effectuer des comparaisons en termes d'âge et de genre. Concernant les différences régionales, on peut observer que les Wallons (16,6%) sont proportionnellement moins nombreux à franchir les feux rouges que les autres régions (52,6%,  $p < 0,001$  pour Bruxelles, et 40,6%,  $p < 0,01$ , pour la Flandre)<sup>6</sup>.

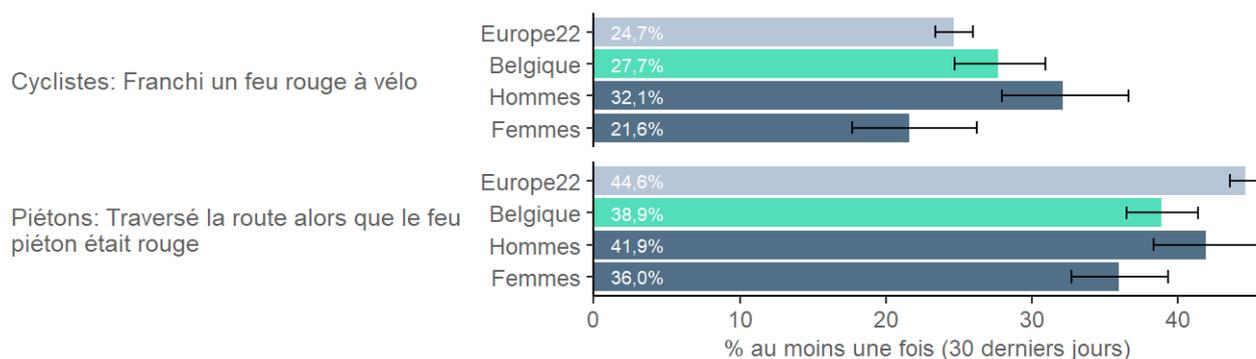


Figure 31 Non-respect du feu rouge autodéclaré par les cyclistes et les piétons pour la Belgique et par région.

Population de référence : usagers de la route qui utilisent le moyen de transport spécifique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Le questionnaire s'est également intéressé à l'acceptabilité personnelle des participants vis-à-vis de ces comportements. L'entièreté des participants ont estimé s'ils trouvent personnellement que ceux-ci sont acceptables. Franchir un feu rouge à vélo est acceptable pour 4,1% d'entre eux, ce qui est proche de la proportion pour l'Europe (3,6%, non significatif). Franchir un feu rouge à pied est acceptable pour 7,2% des Belges et pour 8,9% des Européens (différence non significative). On n'observe pas de différences de genre

<sup>6</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre de trottinetistes bruxellois parmi les participants ( $n < 50$ ).

dans l'acceptabilité personnelle. On ne voit pas non plus de différences significatives entre régions, sauf pour les piétons : les Bruxellois sont plus nombreux que les Wallons à considérer acceptable pour un piéton de traverser lorsque le feu est rouge (12,4% contre 5,7%,  $p < 0,01$ ). En revanche, on observe des différences d'âge beaucoup plus claires dans ces proportions. Les groupes d'âge de 18 à 44 ans sont plus de 7% à trouver cela acceptable pour les cyclistes, alors que dans les autres groupes d'âge, cette proportion est de moins de 2% ( $p < 0,001$ ). On retrouve cette même tendance concernant les piétons, où les 18 à 44 ans sont plus de 10% à trouver cela acceptable, alors que les autres groupes d'âge sont à moins de 5% ( $p < 0,001$ ).

### 3.9.2 Comportement à risque des utilisateurs de trottinettes électriques

En plus du fait de franchir les feux rouges, deux autres questions ont été dédiées aux risques spécifiques pris par les utilisateurs de trottinettes électriques : le fait de transporter plus d'un passager à la fois d'une part, et le fait de rouler sur le trottoir d'autre part (Figure 32). 39,9% des usagers de trottinettes électriques ont transporté plus d'une personne dans les 30 derniers jours, il s'agit de la troisième proportion la plus élevée parmi les pays européens. En Europe, cette proportion est de 31,7% (non significatif). C'est à Bruxelles que ce comportement est le plus répandu (62%), par rapport aux deux autres régions (36,4%,  $p < 0,01$  pour la Flandre, et 28,4%,  $p < 0,001$  pour la Wallonie).

En Belgique, on observe une proportion de 53,6% de gens qui ont roulé sur le trottoir avec une trottinette électrique dans les derniers 30 jours. Cette proportion est de 44,4% au niveau européen (non-significatif). C'est également à Bruxelles que l'on observe le plus cette prise de risque (67,5%)<sup>7</sup>. La proportion à Bruxelles est significativement plus grande qu'en Flandre (48%,  $p < 0,05$ , un seuil de 0,05 a été choisi pour ce test dû au faible nombre de personnes utilisant des trottinettes électriques). La différence entre Bruxelles et la Wallonie (51,2%) n'est quant à elle pas significative.

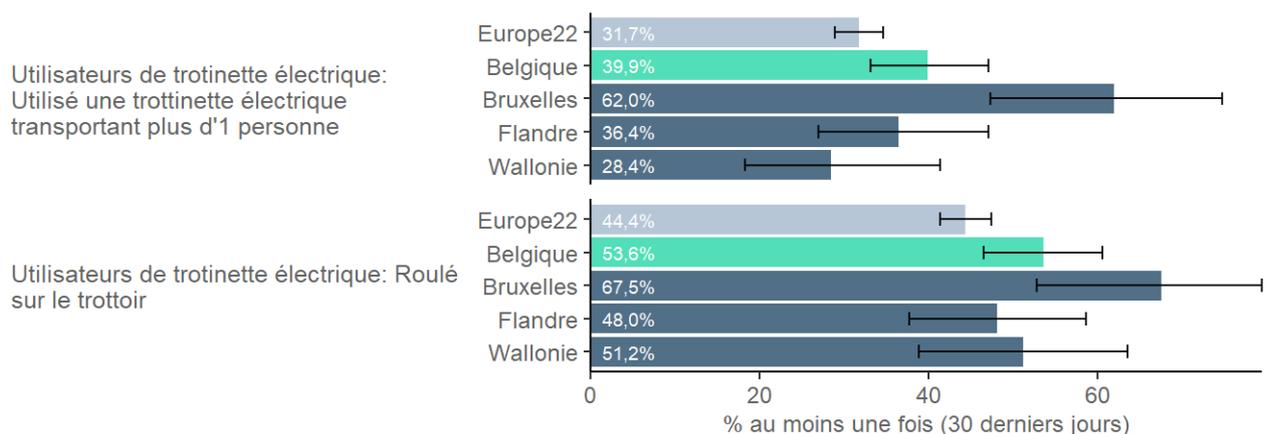


Figure 32 Comportement à risque autodéclaré chez les utilisateurs de trottinettes électriques pour la Belgique et par région.

Population de référence : conducteurs d'une trottinette électrique au moins quelques jours par mois. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.10 Application de la loi et soutien aux mesures politiques

### 3.10.1 Probabilité subjective d'être contrôlé

Parmi les participants, ceux qui ont déclaré rouler en voiture ont été invités à estimer la probabilité qu'ils soient contrôlés par la police (y compris par un radar ou une caméra) lors d'un trajet typique. La question faisait une distinction entre différents comportements cibles des contrôles : la consommation d'alcool, l'utilisation de drogues illégales, le respect des limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation d'un GSM pour parler ou écrire en conduisant. Les réponses possibles consistaient en une échelle allant de 1 à 7 (1

<sup>7</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre de trottinettistes bruxellois parmi les participants ( $n < 50$ ).

= 'très peu probable' et 7 = 'très probable'). Pour chaque type de contrôle, les résultats suivants montrent la proportion de participants trouvant cela au minimum probable (5 et +).

Parmi ces contrôles, celui pour lequel il paraît le plus probable aux automobilistes d'y être confronté est celui lié aux limitations de vitesse. 43,3% des automobilistes trouvent probable que leur vitesse soit contrôlée durant un trajet typique. Le port de la ceinture de sécurité vient en deuxième, avec 28,2% des automobilistes qui trouvent probable de se faire contrôler. Viennent ensuite les contrôles d'alcoolémie et l'utilisation du GSM avec respectivement 18,5% et 18%. Le contrôle qui est perçu comme le moins probable porte sur l'utilisation de drogues illégales (13,5%). En comparaison, ces proportions sont en général un peu plus élevées qu'au niveau européen. Cela est particulièrement vrai pour les contrôles d'excès de vitesse (36,4% en Europe,  $p < 0,001$ ), ainsi que pour l'utilisation du GSM au volant (15% en Europe,  $p < 0,01$ ) et l'utilisation de drogues illégales (10,9% en Europe,  $p < 0,01$ ).

Il n'y a pas de différences de genre significatives dans la probabilité perçue d'être contrôlé, pour aucun des cas discutés plus tôt. Pour ce qui est de l'âge, on retrouve quelques différences éparses. Les personnes les plus âgées de notre échantillon, de 65 à 74 ans ont moins l'impression d'avoir le risque d'être soumis à un test d'alcoolémie que d'autres groupes d'âge, en particulier les plus jeunes : 12,2% chez les 65-74 ans contre 21,6% chez les 18-24 ans (non significatif), 22,2% chez les 25-34 ans ( $p < 0,01$ ) et 20,7% chez les 45-54 ans (non significatif). Il n'y a pas de différence significative avec les 35-44 ans ou avec les 55-64 ans. En revanche, on ne trouve aucune différence d'âge significative au niveau des perceptions liées aux contrôles anti-drogues. De même il n'y a pas de différence pour les contrôles liés aux excès de vitesse, ou l'utilisation du GSM au volant.

En revanche, on retrouve quelques différences d'âge concernant les contrôles du port de la ceinture de sécurité. Les personnes plus âgées, de 55 à 64 ans (20,9%) et de 65 à 74 ans (22%) sont proportionnellement moins nombreux que les 25-34 ans (33,9%) et 35 à 44 ans (35,2%) à trouver qu'il est probable de se faire contrôler pour le port de la ceinture de sécurité sur un trajet typique ( $p < 0,01$ ).

Comme présenté dans la Figure 33, on peut observer des différences plus marquées entre les régions, à l'exception des contrôles d'alcoolémie pour lesquels il n'y a pas de différences régionales significatives. Pour les autres types de contrôle, la proportion de personnes considérant qu'un contrôle est probable est significativement moins grande en Wallonie qu'en Flandre. C'est donc le cas pour les contrôles liés aux drogues illégales (9,4% en Wallonie contre 15,9% en Flandre,  $p < 0,001$ ), ceux liés aux excès de vitesse (33,7% en Wallonie contre 50% en Flandre,  $p < 0,001$ ), ceux portant sur la ceinture de sécurité (20,2% en Wallonie contre 33,7% en Flandre,  $p < 0,001$ ) et enfin ceux portant sur l'utilisation du GSM au volant (12,4% en Wallonie contre 21,9% en Flandre,  $p < 0,001$ ). Dans tous ces cas, la région bruxelloise se situe entre les deux, et ne montre pas de différence significative, ni avec la Wallonie, ni avec la Flandre.

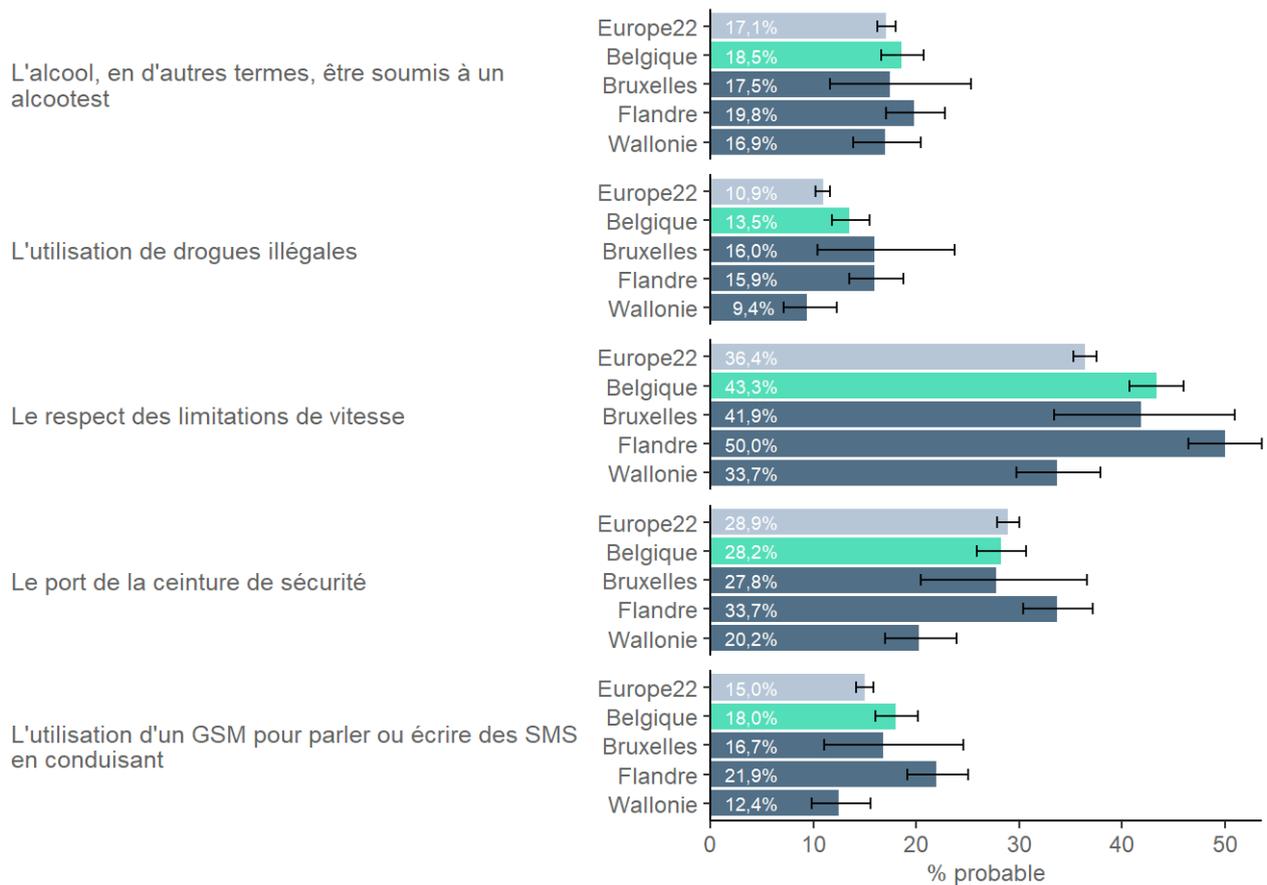


Figure 33 Probabilité subjective d'être contrôlé pour différents comportements à risque chez les automobilistes pour la Belgique et par région.

Pourcentage d'automobilistes qui estiment qu'il est probable d'être contrôlé pour ce comportement à risque spécifique au cours d'un trajet typique en voiture. Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.10.2 Probabilité objective d'être contrôlé

En plus de la probabilité subjective ressentie par les participants concernant ces contrôles, l'étude comprenait également une question évaluant les contrôles objectifs ayant été subis par les participants. Il s'agissait de demander aux participants automobilistes combien de fois ils ont été contrôlés par la police dans les 12 derniers mois. Cette question comportait deux items distincts : les contrôles de consommation d'alcool et de consommation de drogues. Les participants avaient la possibilité de répondre 'jamais', '1 fois' ou 'au moins 2 fois'. On s'intéresse ici à la proportion des personnes ayant été contrôlé au moins une fois durant les 12 derniers mois.

Il en ressort qu'un cinquième des automobilistes (19,7%) affirment avoir été contrôlés pour déterminer leur consommation d'alcool dans les 12 derniers mois, et 4,9% ont subi un contrôle anti-drogues. Ces proportions sont très proches de la moyenne européenne, pour lesquels 18,8% ont été contrôlés pour l'alcool et 5,5% ont subi un test anti-drogues (différences non significatives). Contrairement au cas de la probabilité perçue d'un contrôle, on observe bel et bien une différence entre hommes et femmes dans la proportion de personnes soumises à un test d'alcoolémie. 22,9% des hommes ont été contrôlés contre seulement 16,3% des femmes. Cette différence est statistiquement significative ( $p < 0,01$ ). Il n'y a en revanche pas de différence significative entre hommes et femmes pour les contrôles liés à la consommation de drogues au volant. Les hommes sont 5,7% à avoir été contrôlés contre 4,1% pour les femmes. On retrouve encore une fois quelques différences d'âge (Figure 34). Le groupe d'âge le plus contrôlé pour l'alcool au volant est le groupe des 25-34 ans (29,4%). Ils sont significativement plus à avoir été contrôlés que dans les groupes des 45-54 ans (18,6%,  $p < 0,01$ ), des 55-64 ans (13%,  $p < 0,001$ ) et des 65-74 ans (12,9%,  $p < 0,001$ ). Une grande proportion des 18-24 ans affirment également avoir été soumis à un test d'alcoolémie dans les 12 derniers mois (24,4%). On observe une différence significative entre eux et le groupe des 55 à 64 ans ( $p < 0,01$ ).

Enfin, alors que les trois régions présentent des taux relativement similaires de personnes contrôlées pour la consommation d'alcool au volant (22,3% à Bruxelles, 20,7% en Flandre et 17,5% en Wallonie), les Bruxellois sont plus nombreux que les autres régions à avoir subi un contrôle lié à la consommation de drogues au volant. En effet, alors que 3,3% des Wallons et 4,8% des Flamands ont été soumis à ce type de tests, ils sont 12,2% à Bruxelles (respectivement  $p < 0,01$  et  $p < 0,001$ ).

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été contrôlé par la police pour consommation d'alcool pendant la conduite d'une voiture (c'est-à-dire être soumis à un alcootest) ?

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été contrôlé par la police pour l'usage de drogues (autres que les médicaments) en conduisant une voiture ?

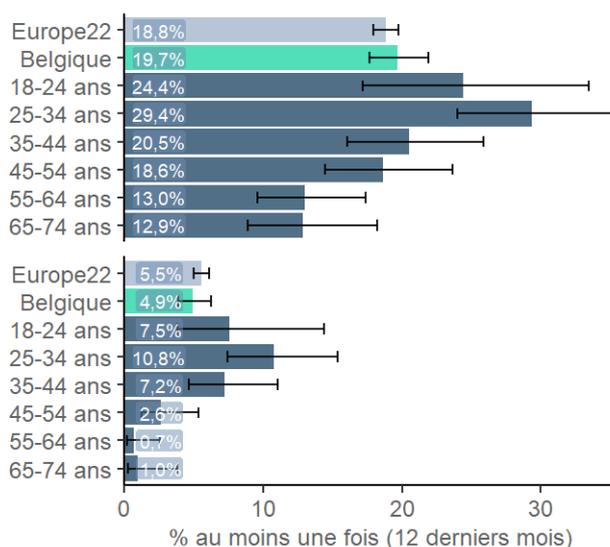


Figure 34 Probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues pour la Belgique et par groupe d'âge.

Pourcentage d'automobilistes qui ont été contrôlés au moins une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues au cours des 12 derniers mois. Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.10.3 Soutien aux mesures politiques potentielles

Les participants ont par ailleurs été présentés à des obligations légales qui pourraient potentiellement entrer en vigueur dans l'avenir et ont été simplement invités à indiquer s'ils étaient pour ou contre ces mesures. Nous allons d'abord discuter ci-dessous des mesures liées à la consommation d'alcool (Figure 35) puis d'autres mesures potentielles qui ont également présentées aux participants (Figure 36).

En Belgique, 59,7% sont pour une tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs et conductrices de véhicules motorisés (interdiction de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 0,0), 75,7% sont pour la même tolérance 0 mais pour les jeunes conducteurs de véhicules motorisés (permis obtenu il y a moins de 2 ans) et 52,6% sont favorables à la même tolérance 0 mais pour les cyclistes. Ces proportions sont plus faibles que les proportions à l'échelle européenne pour la tolérance 0 pour tous les automobilistes (65,8%,  $p < 0,001$ ) et pour les cyclistes (62,5%,  $p < 0,001$ ). La proportion européenne de personnes soutenant une tolérance 0 pour les jeunes conducteurs est de 78,3% (différence non significative avec la Belgique). D'autre part, 76,1% des Belges sont favorables au système de l'éthylotest anti-démarrage pour les conducteurs qui ont été arrêtés en état d'ivresse plus d'une fois. C'est une proportion similaire à l'échelle européenne (76,4%).

Pour ces 4 mesures potentielles, la proportion de femmes en faveur est bien supérieure à celle des hommes. En effet, dans le cas de la tolérance 0 pour tous les conducteurs de véhicules motorisés, 64,8% des femmes sont favorables contre 54,7% des hommes ( $p < 0,001$ ), pour les jeunes conducteurs, ce sont 79,8% des femmes contre 71,4% des hommes ( $p < 0,001$ ) et pour les cyclistes, 57,9% contre 47,5% ( $p < 0,001$ ). Pour l'éthylotest anti-démarrage, on trouve un avis favorable chez 82,2% des femmes contre 69,9% des hommes ( $p < 0,001$ ).

De manière générale, ces mesures sont soutenues plutôt par les personnes plus âgées. Concernant la tolérance 0 pour tous les conducteurs de véhicules motorisés, les 25-34 ans sont les moins favorables (50,2%). La proportion de participants favorables dans ce groupe d'âge est significativement moindre que dans les autres groupes d'âge plus âgés ( $p < 0,01$ ). Les 18-24 ans (52%) sont également significativement moins nombreux que les 65-74 (67,4%) ans à soutenir cette mesure. La tolérance 0 concernant les jeunes conducteurs est

quant à elle moins soutenue dans l'ensemble des groupes d'âge de 18 à 44 ans (68,1%) que chez les plus de 45 ans (82,6%,  $p < 0,001$ ).

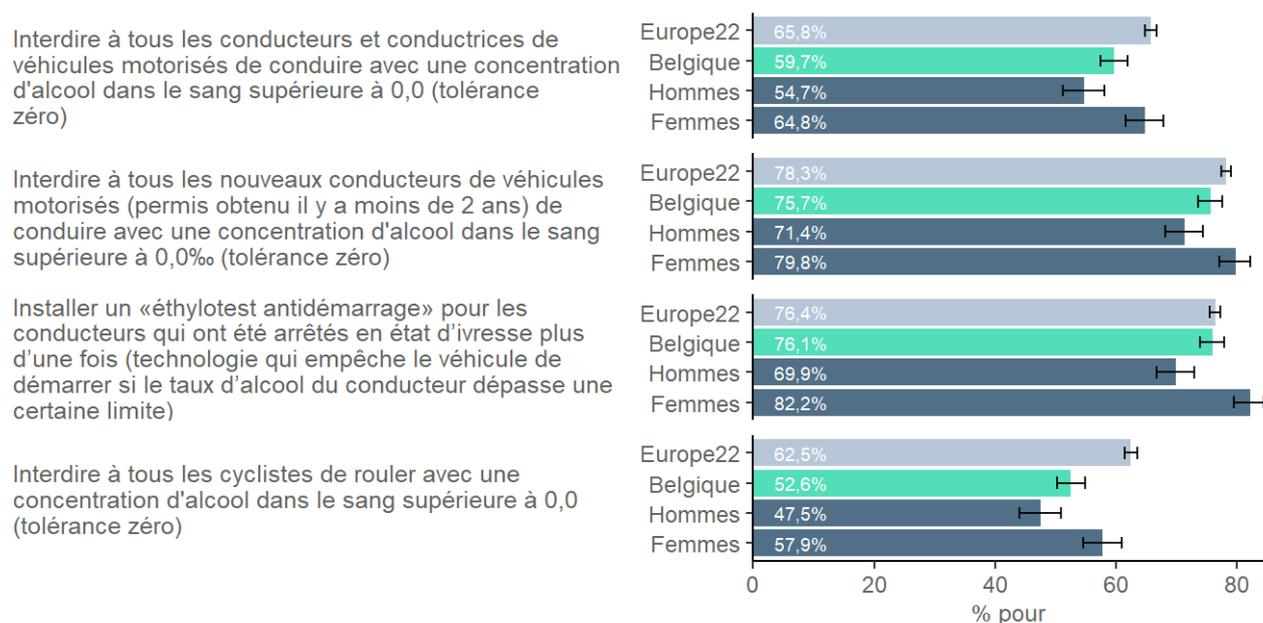


Figure 35 Soutien aux mesures politiques en lien avec la conduite sous influence pour la Belgique et par genre.

Pourcentage de personnes favorables à la mesure citée. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

Parmi les autres mesures politiques possibles sur lesquelles les participants ont été interrogés, on retrouve la limitation de vitesse à 30km/h dans les agglomérations, l'obligation du casque pour tous les cyclistes ou uniquement pour les enfants de moins de 12 ans (Figure 36).

Pour la limitation de vitesse à 30km/h en agglomération, 37,1% des usagers de la route soutiennent cette mesure. C'est significativement moins qu'en Europe (42,1%,  $p < 0,001$ ). Cette mesure est soutenue particulièrement par les 65-74 ans (48,5%), qui montrent un score significativement plus élevé que toutes les autres tranches d'âge ( $p < 0,001$ ), à l'exception des 35-44 ans (non significatif). Au niveau régional, la Wallonie est la région montrant le moins de support (31,8%) en comparaison avec la Flandre (39,6%,  $p < 0,01$ ) et Bruxelles (44,8%,  $p < 0,01$ ). On n'observe pas de différence de genre significative.

Concernant le port du casque à vélo, 55% des participants soutiennent l'obligation pour tout le monde, ce qui est un taux largement plus bas qu'en Europe (64,7%). Ce sont les 18-24 ans qui soutiennent le moins cette mesure (34,3%,  $p < 0,001$  par rapport à toutes les autres catégories d'âge). De la même manière, les Flamands (43,9%) sont significativement moins nombreux qu'en Wallonie (67,6%,  $p < 0,001$ ) et à Bruxelles (67,2%,  $p < 0,001$ ). Concernant l'obligation du port du casque pour les enfants de moins de 12 ans, le taux de soutien à la mesure est de 82,3%. Ce n'est pas très différent du taux au niveau de l'Europe (83,4%). Le soutien pour cette mesure a tendance à augmenter avec l'âge (90,3% pour les 65-74 ans). Les Flamands (78,3%) sont à nouveau moins nombreux à soutenir cette mesure que les Wallons (87%,  $p < 0,001$ ), mais on n'observe pas de différence significative avec Bruxelles (85,8%). Il n'y a pas non plus de différence de genre significative observée pour les deux mesures qui concernent le port du casque.

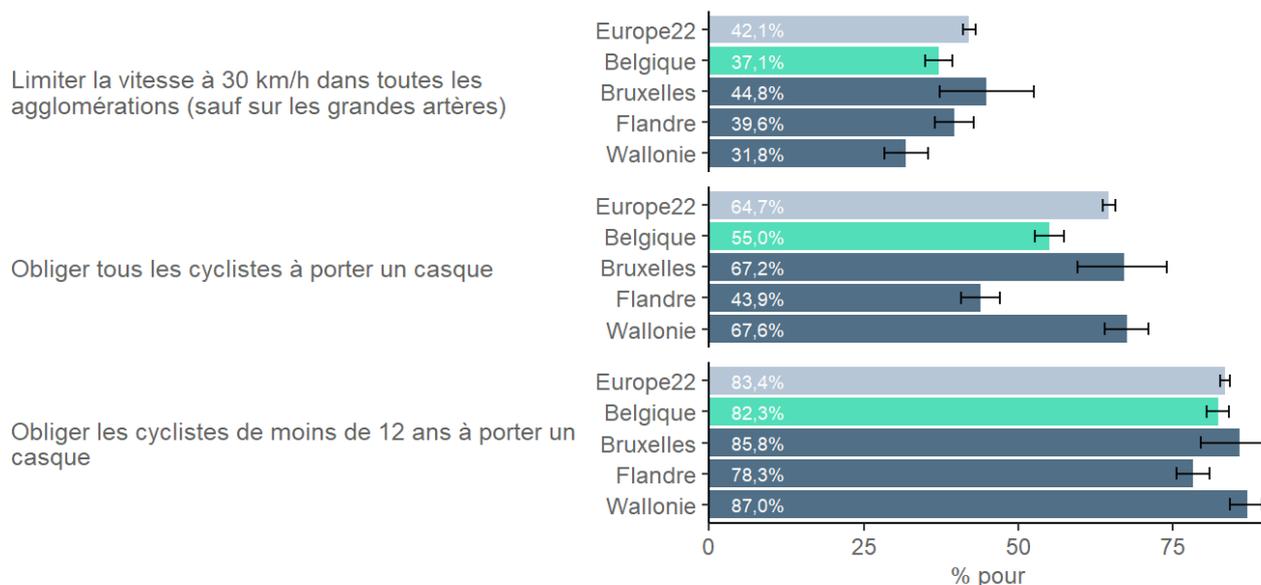


Figure 36 Soutien aux mesures politiques liées à la zone 30 et au casque de vélo pour la Belgique et par région. Pourcentage de personnes favorables à la mesure citée. Population de référence : tous les usagers de la route. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

## 3.11 Infrastructure

### 3.11.1 Utilisation de l'infrastructure par les différents usagers de la route

Afin d'évaluer les différents types d'infrastructure disponibles pour différents modes de transport. Les participants utilisant le mode de transport correspondant ont été invités à indiquer quel type d'infrastructure ils ou elles utilisent régulièrement. Ensuite, ils ont pu indiquer s'ils trouvent ces infrastructures plutôt sûres ou plutôt dangereuses. Le questionnaire incluait pour les voitures :

- les autoroutes
- les périphériques et routes principales à l'intérieur des villes
- les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages et enfin
- les autres rues et routes en agglomération.

Pour les cyclomotoristes et les motards :

- les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes
- les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages
- les autres rues et routes en agglomération

Pour les cyclistes :

- les routes rurales et les routes reliant les villes et les villages avec des pistes cyclables
- les routes rurales et les routes reliant les villes et les villages sans pistes cyclables
- les rues et routes en agglomération avec pistes cyclables
- les rues et routes en agglomération sans pistes cyclables

Pour les piétons :

- les routes rurales et les routes reliant les villes et villages avec trottoirs
- les routes rurales et les routes reliant des villes et des villages sans trottoirs
- les rues et routes en agglomération avec trottoirs
- les rues et routes sans trottoirs en agglomération

### 3.11.1.1 Infrastructures utilisées par les automobilistes

Les autoroutes sont utilisées régulièrement par 76% des automobilistes belges, les périphériques et routes principales à l'intérieur des villes par 75,6%, les routes rurales par 81,2% et les autres routes en agglomération par 68,4%. Au niveau européen, ces proportions sont respectivement de 62,9%, 66,5%, 75,2% et 64,6%. Les proportions nationales sont significativement plus élevées que les proportions européennes ( $p < 0,01$ ).

Il n'y a pas de différences démographiques significatives dans l'utilisation des autoroutes.

Les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes sont légèrement plus utilisées par les hommes (79,1%) que par les femmes (71,9%,  $p < 0,01$ ). Elles sont en revanche légèrement moins utilisées par les groupes d'âge les plus âgés. On n'observe pas de différences régionales.

Les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages sont à l'inverse utilisées plutôt par les personnes plus âgées. Les groupes d'âge de 45 à 74 ans (86,9%) sont proportionnellement plus nombreux à les emprunter que les personnes âgées de 18 à 44 ans (74,9%,  $p < 0,001$ ). Sans surprises, ces routes sont également moins utilisées par les Bruxellois (53,9%) que par les Wallons (84,5%,  $p < 0,001$ ) et les Flamands (83,3%,  $p < 0,001$ ).

Les mêmes tendances sont observables pour les autres rues et routes en agglomération. Elles sont particulièrement utilisées par les 45 ans et plus (78,1% contre 57,7%,  $p < 0,001$ ), et par les régions wallonne (71,1%) et flamande (68,2%), par rapport à Bruxelles (51,9%,  $p < 0,001$ ).

### 3.11.1.2 Infrastructures utilisées par les motards et cyclomotoristes

Parmi les motards et cyclomotoristes belges, 64,6% utilisent régulièrement les périphériques et routes principales à l'intérieur des villes, 64,5% utilisent les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et villages, et 46,9% utilisent les autres rues et routes en agglomération. Les proportions au niveau européen sont respectivement : 50,6% pour les routes principales, 54,7% pour les routes rurales et de liaison, et 51,8% pour les autres routes en agglomération. Les niveaux européens sont significativement plus faibles pour les périphériques ( $p < 0,001$ ) et pour les routes rurales ( $p < 0,01$ ).

Les faibles tailles d'échantillon empêchent les comparaisons entre groupes d'âge et entre genres. Les comparaisons entre régions montrent uniquement que les Bruxellois sont les moins nombreux à utiliser les autres rues et routes en agglomération. 22,3% des Bruxellois les utilisent régulièrement<sup>8</sup>, alors qu'ils sont 52,7% en Flandre ( $p < 0,001$ ) et 50,9% en Wallonie ( $p < 0,001$ ).

### 3.11.1.3 Infrastructures utilisées par les cyclistes

Les cyclistes belges sont 64,4% à utiliser les routes rurales avec pistes cyclables. Cette proportion tombe à 48,9% pour les routes rurales sans pistes cyclables. En agglomération, 70,8% utilisent les routes avec pistes cyclables et 51,2% utilisent les routes sans pistes cyclables. Par rapport à l'Europe, les cyclistes belges sont proportionnellement plus nombreux à emprunter les routes rurales et reliant des villes et des villages. Ils ne sont que 44,5% parmi les cyclistes européens à utiliser ces routes avec une piste cyclable et 33,5% à utiliser ces routes sans pistes cyclables ( $p < 0,001$ ).

Il n'y a pas de différences de genre observées. En revanche, on peut voir que les 18-24 ans (28,6%) roulent significativement moins que les autres groupes d'âge (plus de 50%,  $p < 0,001$ ) sur les routes rurales sans pistes cyclables. De la même manière, les cyclistes entre 18 et 44 ans sont moins nombreux (autour de 42%) à utiliser les routes sans pistes cyclables en agglomération que les autres groupes d'âge (plus de 60%,  $p < 0,001$ ).

L'utilisation des infrastructures par les cyclistes est également différente entre régions (Figure 37). Les cyclistes flamands sont plus nombreux à utiliser les différents types d'infrastructure que les autres régions. C'est le cas pour les rues et routes en agglomération, que ce soit avec piste cyclable (81,1% en Flandre contre 51,9% en Wallonie et 59,5% à Bruxelles,  $p < 0,001$ ) ou sans piste cyclable (60,1% en Flandre contre 35,3% en Wallonie et 39,8% à Bruxelles,  $p < 0,001$ ). Les Flamands sont également plus nombreux à utiliser les routes rurales qui sont équipées de pistes cyclables (68,3% contre 58,8% en Wallonie et 54% à Bruxelles,  $p < 0,01$ ). En revanche, les Wallons (54,5%) roulent significativement plus sur les routes rurales sans pistes cyclables que les Bruxellois (39%,  $p < 0,01$ ).

<sup>8</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre de motards et cyclomotoristes bruxellois parmi les participants ( $n < 50$ ).

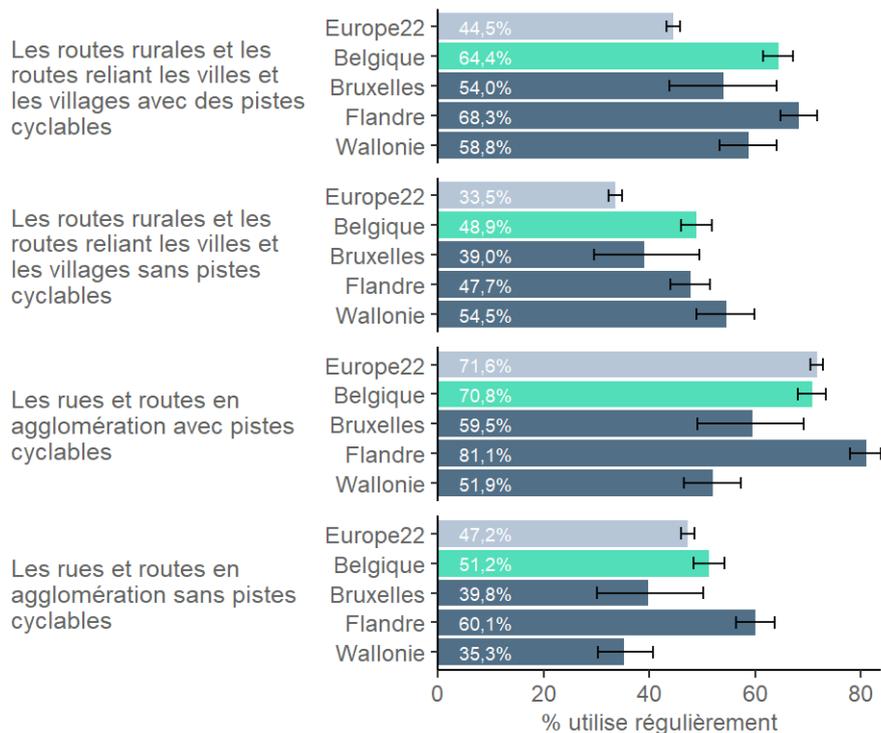


Figure 37 Utilisation régulière des différents types d'infrastructures par les cyclistes pour la Belgique et par région.

Pourcentage de cyclistes qui utilisent régulièrement cette infrastructure spécifique. Population de référence : cyclistes au moins quelques jours par an. Taille(s) d'échantillon : voir annexe 3.

### 3.11.1.4 Infrastructures utilisées par les piétons

Les piétons belges sont 53,5% à se déplacer régulièrement sur des routes rurales avec trottoirs, 40,9% sur des routes rurales sans trottoirs, 77,2% sur des routes en agglomération avec trottoirs et 49,9% sur des routes en agglomération sans trottoirs. Par rapport au niveau européen, les Belges sont significativement plus nombreux à emprunter la plupart de ces infrastructures. La proportion européenne est seulement de 37,7% ( $p < 0,001$ ) pour les routes rurales avec trottoirs, 22,8% pour les routes rurales sans trottoirs ( $p < 0,001$ ), et 36,5% pour les routes en agglomération sans trottoirs ( $p < 0,001$ ). En revanche, les piétons en Europe sont proportionnellement plus nombreux que les Belges à utiliser les routes en agglomération avec trottoirs (88,9%,  $p < 0,001$ ).

Les personnes plus âgées sont celles qui utilisent le moins les routes rurales, qu'elles soient équipées de trottoirs (47,3% des 45 et plus contre 59,9% des 18-44 ans,  $p < 0,001$ ) ou non (37,8% contre 44,2%,  $p < 0,01$ ).

## 3.11.2 Sécurité subjective de l'infrastructure chez les différents usagers de la route

Les usagers de chaque mode de transport ont également été invités à noter les infrastructures qu'ils ont déclaré utiliser régulièrement en termes de sécurité. Par exemple, pour les automobilistes, la question posée était « En tant qu'automobiliste, comment évalueriez-vous la sécurité des routes que vous empruntez régulièrement ? ». Les réponses possibles s'étendaient sur une échelle de 1 à 7, 1 représentant « très dangereuses », et 7 « très sûres ». Les résultats suivants montrent pour chaque type d'infrastructure la proportion de répondants l'ayant notée comme sûre (de 5 à 7 inclus).

### 3.11.2.1 Automobilistes

Parmi les automobilistes, les autoroutes sont les types de routes qui sont considérées le plus souvent comme sûres (58%). Ensuite viennent les périphériques et les routes principales à l'intérieur de villes (50,6%). Les routes rurales et de liaison entre les villes et villages, ainsi que les autres rues et routes en agglomération sont considérées comme sûres par respectivement 47,1% et 47% des automobilistes. En Europe, les routes sont considérées en général comme plus sûres qu'au niveau belge. 66,1% des automobilistes européens

considèrent les autoroutes comme sûres ( $p < 0,001$ ). Ils sont 59,8% ( $p < 0,001$ ) pour les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes, 50,8% (non significatif) pour les routes rurales et 51,4% (non significatif) pour les autres routes en agglomération.

Les hommes (64,6%) ont plus souvent tendance à considérer les autoroutes comme sûres que les femmes (50,8%,  $p < 0,001$ ). En outre, les répondants wallons (48,3%) sont moins nombreux à avoir noté les autoroutes comme sûrs que les répondants bruxellois (63,4%,  $p < 0,01$ ) et que les répondants flamands (64,2%,  $p < 0,001$ ).

Une différence similaire entre hommes et femmes est observable pour les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes, (54,8% pour les hommes et 45,9% pour les femmes,  $p < 0,01$ ). Également, les automobilistes wallons (43,5%) sont moins nombreux que les Flamands (54,3%,  $p < 0,001$ ) à trouver ces routes sûres. On observe en revanche pas de différence significative avec Bruxelles. En outre, les 55-64 ans (39,9%) semblent trouver ces routes moins sûres que les autres groupes d'âge (différence significative avec les 25-34 ans (57,5%,  $p < 0,001$ ) et les 35-44 ans (54,3%,  $p < 0,01$ )).

Pour les routes rurales et les routes de liaison entre villes et villages, les Wallons sont seulement 36,7% à les trouver sûres contre 57,2% pour Bruxelles ( $p < 0,01$ ), et 53,3% pour la Flandre ( $p < 0,001$ ). C'est également le cas pour les autres routes en agglomération : 36% chez les Wallons contre 53,6% pour la Flandre ( $p < 0,001$ ) et 51,2% pour Bruxelles (non significatif).

### 3.11.2.2 Cyclomotoristes et motards

Parmi les motards et cyclomotoristes qui utilisent les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes, ils sont 65% à considérer celles-ci comme sûres. De la même manière, 52% considèrent les routes rurales et les routes de liaison entre villes et villages, et 47,2% considèrent les autres rues et routes en agglomération, comme sûres. Ces proportions sont très semblables au niveau européen (respectivement 61,1%, 47,9% et 45,5%, pas de différence significative).

Au vu du faible nombre de répondants dans l'échantillon, seules les différences entre régions ont été testées, avec un seuil de significativité à 0,05 au lieu de 0,01. Les différences observées montrent que les motards et les cyclomotoristes en Wallonie (52,3%) sont moins nombreux à trouver les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes comme sûres que dans les autres régions (74,8% à Bruxelles,  $p < 0,05$  et 69,3% en Flandre,  $p < 0,05$ )<sup>9</sup>. Aussi, les autres routes et rues en agglomération sont considérées comme plus sûres de manière générale par les Flamands (57,6%) que les Wallons (29,3%,  $p < 0,01$ ).

### 3.11.2.3 Cyclistes

La sécurité ressentie par les cyclistes semble beaucoup dépendre de la présence ou non d'une piste cyclable. Pour celles équipées d'une piste cyclable, les routes rurales et les routes reliant les villes et villages sont jugées sûres à 48,9% et les routes en agglomération sont jugées sûres à 52,8%. Dans les cas où elles ne sont pas équipées d'une piste cyclable, ces proportions tombent à 21,9% pour les routes rurales et 16,2% pour les routes en agglomération. De manière générale les niveaux de sécurité ressentie par les cyclistes sont en dessous des niveaux européens. En Europe, pour les routes avec piste cyclable, 62,6% des cyclistes (qui utilisent ces routes) considèrent que les routes rurales sont sûres ( $p < 0,001$ ), et 64,5% ( $p < 0,001$ ) considèrent que les routes en agglomération sont sûres. Pour les routes sans pistes cyclables, 27,7% trouvent que les routes rurales sont sûres ( $p < 0,01$ ), et 25,3% pour les routes en agglomération ( $p < 0,001$ ).

Pour ce qui est des routes avec pistes cyclables, elles sont généralement plus appréciées par les 35-44 ans. 59,7% d'entre eux trouvent que les routes rurales sont sûres, ce qui est significativement plus grand que chez les 45-54 ans (44,7%,  $p < 0,01$ ) et les 55-64 ans (35,3%,  $p < 0,001$ ). De la même manière, 63,8% des 35-44 ans jugent les routes en agglomération avec piste cyclable comme étant sûres, ce qui est significativement plus que chez les autres catégories d'âge ( $p < 0,01$ ), mis à part les 18-24 ans. Les Wallons en revanche, sont en général moins nombreux à juger les différents types de routes comme sûrs. C'est donc le cas pour les routes rurales avec pistes cyclables : 39,8% contre 61,2% à Bruxelles ( $p < 0,01$ ) et 51,3% en Flandre ( $p < 0,01$ ), ainsi que pour les routes avec pistes cyclables en agglomération : 44,2% en Wallonie contre 67,5% à Bruxelles ( $p < 0,01$ ), mais on n'observe pas de différence statistiquement significative avec la Flandre dans ce cas-ci (53,9%).

Pour les routes sans pistes cyclables, on peut observer que les cyclistes wallons (15,9%) se sentent moins en sécurité que les Bruxellois (42%) sur les routes rurales ( $p < 0,001$ ). Pour ce qui est des routes en agglomération

<sup>9</sup> Ces résultats sont à considérer avec prudence à cause du faible nombre de participants cyclomotoristes bruxellois ( $n < 50$ ).

sans pistes cyclables, le niveau de sécurité ressentie est plutôt bas dans toutes les régions, et on n'observe pas de différence régionale significative. Au niveau de l'âge, les personnes âgées sont celles qui se sentent le moins en sécurité sur les routes rurales sans pistes cyclables. Seulement 7,6% d'entre eux les ont jugées sûres, alors qu'ils sont 26,8% chez les 18-24 ans ( $p < 0,01$ ), 32,3% chez les 25-34 ans ( $p < 0,001$ ), et 28,2% chez les 35-44 ans ( $p < 0,001$ ).

#### 3.11.2.4 Piétons

Sans étonnement, la sécurité subjective des routes augmente du point de vue des piétons lorsqu'elles sont équipées de trottoir (Figure 38). Les routes rurales avec trottoir sont considérées comme sûres par 52,6% des piétons qui les utilisent. En agglomération, ce chiffre est de 58,5%. En revanche, pour les routes sans trottoirs, les proportions sont seulement de 30,7% pour les routes rurales, et 34,9% pour les routes en agglomération. Par rapport au niveau européen, les piétons belges se sentent moins en sécurité sur les routes avec trottoir. En Europe, 64,7% des piétons jugent les routes rurales avec trottoir comme étant sûres ( $p < 0,001$ ), et 71,9% pour les routes en agglomération avec trottoir ( $p < 0,001$ ). Pour ce qui est des routes sans trottoir, le niveau de sécurité estimé est similaire voire légèrement supérieur en Belgique qu'en Europe : 28,7% pour les routes rurales (non significatif), et 29,4% pour les agglomérations ( $p < 0,01$ ).

Il semble que la sécurité perçue des routes avec trottoirs diminue avec l'âge. C'est notamment le cas pour les routes rurales. Chez les 18-24 ans, 66,6% des piétons trouvent que ces routes sont sûres. Cette proportion est significativement plus grande que dans les groupes d'âge au-dessus de 45 ans ( $p < 0,001$ ). Chez les 65-74 ans, elle n'est que de 39,5%. C'est également significativement plus faible que les 25-34 ans (59,7%,  $p < 0,001$ ). Pour les routes en agglomération, on observe moins de différences significatives, mais les 25-34 ans sont significativement plus nombreux à trouver ces routes comme sûres que les 45-54 ans (52,5%,  $p < 0,01$ ) et les 65-74 ans (51,7%,  $p < 0,01$ ). On n'observe pas de différences de genre, ni de différences régionales concernant les routes avec trottoir.

Pour les routes sans trottoir en agglomération, on n'observe pas de différences significatives entre groupes d'âge dans la sécurité ressentie par les piétons, à l'exception des routes rurales, que les plus jeunes sont plus nombreux à trouver sécurisées. En effet, 41,6% des piétons de 18-24 ans trouvent ces routes sûres, alors qu'ils ne sont que 23% chez les 45-54 ans ( $p < 0,01$ ) et 22,6% chez les 55-64 ans ( $p < 0,01$ ). En outre, on peut observer des différences importantes entre Wallonie et Flandre au niveau de la sécurité perçue des routes sans trottoir. Pour les routes rurales, les piétons Wallons sont seulement 22,1% à considérer qu'elles sont sûres, alors qu'en Flandre, ils sont 35,8% ( $p < 0,001$ ). En agglomération, ces proportions sont de 19,5% en Wallonie et 41,5% en Flandre ( $p < 0,001$ ).

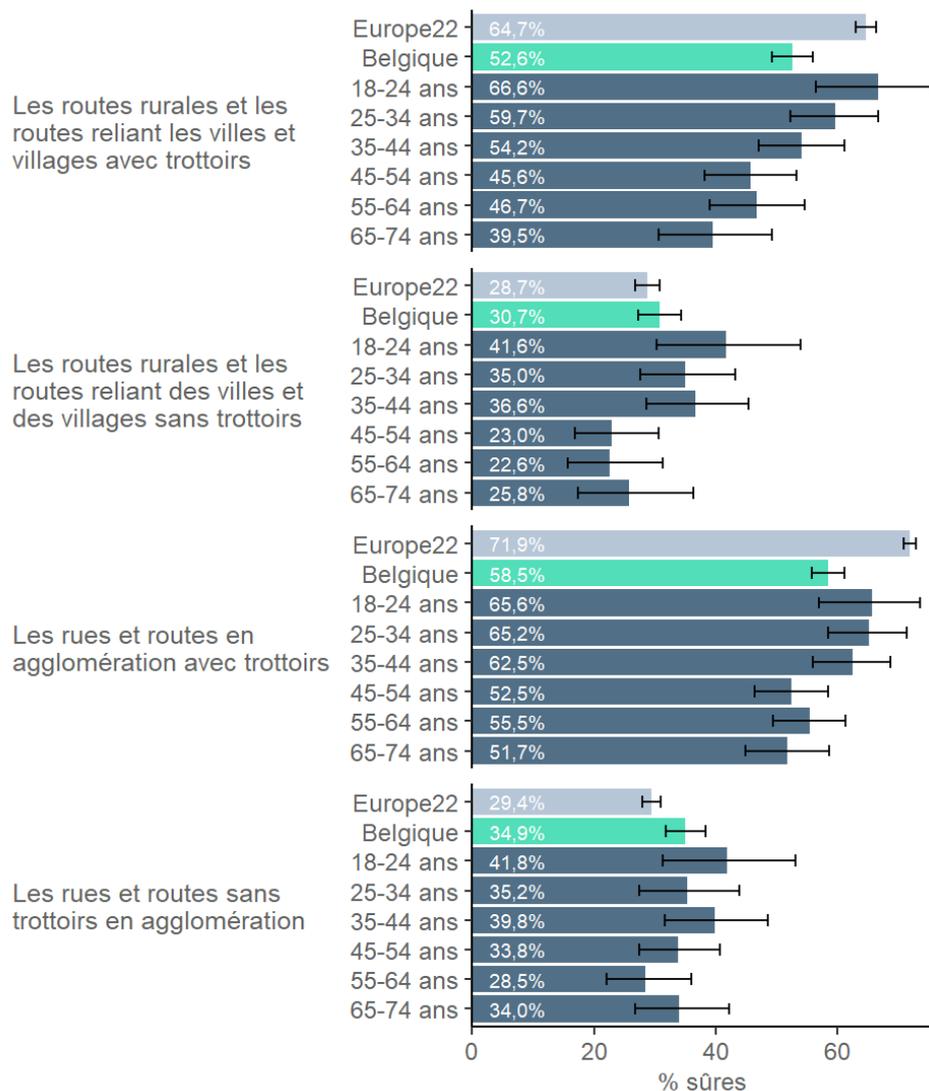


Figure 38 Sécurité subjective de différents types d'infrastructures pour piétons pour la Belgique et par groupe d'âge. Pourcentage de piétons qui estiment cette infrastructure spécifique sûre. Population de référence : les piétons au moins quelques jours par an qui utilisent régulièrement cette infrastructure spécifique.

### 3.12 Comparaisons dans le temps sur la base des différentes éditions d'ESRA

Ce chapitre compare principalement les résultats d'ESRA3 (2023) avec ceux d'ESRA2 (2018). Les résultats d'ESRA2 présentés dans ce chapitre diffèrent de ceux publiés dans les publications ESRA2, y compris le rapport contenant les résultats ESRA2 belges (Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? - Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), (Schinckus et al., 2021)). En raison de différences méthodologiques entre les deux éditions, les résultats d'ESRA2 ont été recalculés pour pouvoir être comparés à ceux d'ESRA3. De plus amples informations sur ces différences méthodologiques et le nouveau calcul des résultats d'ESRA2 figurent à l'annexe 4. Par ailleurs, d'importantes différences méthodologiques existent entre ESRA1 (2015) d'une part, et ESRA2 et ESRA3 d'autre part, ce qui ne permet que des comparaisons indicatives avec ESRA1. L'annexe 4 contient plus d'informations à ce sujet. Seuls les éléments dont la formulation est identique ou presque entre ESRA1, ESRA2 et ESRA3, ce qui les rend comparables entre les éditions, sont également examinés.

Dans cette section, les différences significatives entre les résultats d'ESRA2 (2018) et d'ESRA3 (2023) sont déterminées sur la base du chevauchement ou non des intervalles de confiance à 95 % des deux taux, et non sur la base de tests statistiques. En général, les changements observés entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023)

doivent être interprétés avec prudence, car ils peuvent par exemple avoir été influencés par des différences méthodologiques. Pour plus d'informations, référez-vous à l'annexe 4. Dans la suite, certaines variables clés d'ESRA sont comparées dans le temps sur la base d'ESRA1 (2015), d'ESRA2 (2018) et d'ESRA3 (2023).

### 3.12.1 Comportement à risque autodéclaré chez les automobilistes

La Figure 39 ci-dessous présente la comparaison entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023) pour les comportements à risque autodéclarés chez les automobilistes<sup>10</sup>.

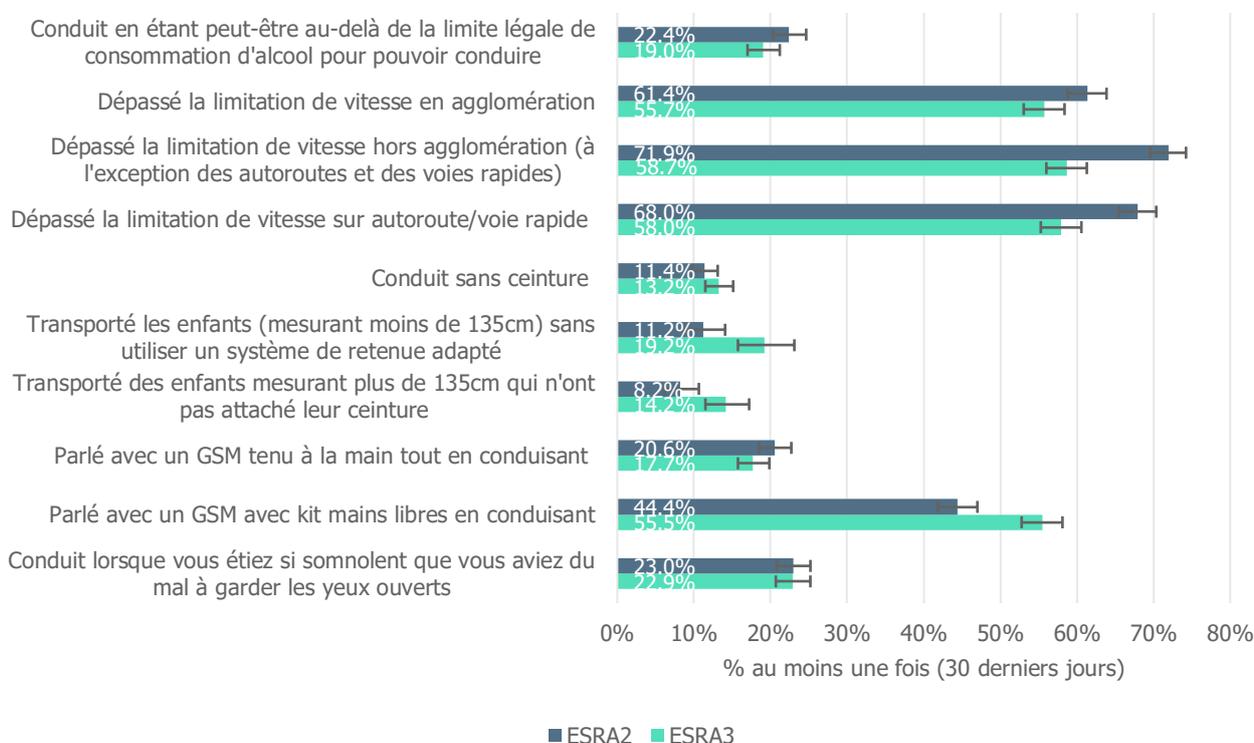


Figure 39 Prévalence autodéclarée de différents comportements à risque dans la circulation par les automobilistes pour la Belgique, comparaison entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023).

*Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par mois. Comportement autodéclaré concernant le transport d'enfants : automobilistes au moins quelques jours par mois qui ont transporté un enfant de cette taille (plus grand et/ou plus petit que 135 cm) au cours des 30 derniers jours. Les résultats d'ESRA2 ont été recalculés à des fins de comparaison.*

Dans ESRA2 (2018), 22,4 % des conducteurs belges ont conduit sous l'influence de l'alcool au-delà de la limite légale au moins une fois au cours des 30 derniers jours, contre 19 % dans ESRA3 (2023). Ce chiffre a légèrement diminué, mais la différence n'est pas significative car les intervalles de confiance se chevauchent, comme le montre le graphique. Aucune différence significative n'est donc identifiable entre les deux éditions pour ce qui concerne la conduite sous influence. Pour les trois comportements à risque liés à la vitesse (excès de vitesse en agglomération, hors agglomération et sur autoroute), le pourcentage d'automobilistes qui déclarent ce comportement diminue entre ESRA2 et ESRA3. En 2018, 61,4 % des conducteurs ont commis un excès de vitesse au moins une fois au cours du dernier mois en agglomération. Ils ne sont plus que 55,7 % en 2023, soit une baisse significative. 71,9 % des conducteurs ont commis un excès de vitesse au moins une fois hors agglomération en 2018, mais ils n'étaient plus que 58,7 % en 2023 (significatif). On observe également une baisse significative des excès de vitesse sur les autoroutes : de 68 % en 2018 à 58 % en 2023. Comme indiqué au début de ce chapitre, ces résultats doivent être interprétés avec prudence, car ils peuvent être influencés par des différences méthodologiques entre ESRA2 et ESRA3 ou, par exemple, par des changements d'habitudes de mobilité dus au covid-19 (Lyon et al., 2024).

En 2018, 11,4 % des automobilistes n'ont pas porté leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours. En 2023, ce chiffre s'élève à 13,2 %, sans différence significative par rapport à 2018. En 2018, 11,2 % des automobilistes qui ont transporté un enfant de moins de 135 cm déclaraient ne pas avoir

<sup>10</sup> Une comparaison avec les résultats de l'ESRA1 n'est pas possible, référez-vous à l'annexe 4 pour plus d'informations.

utilisé, au moins une fois au cours des 30 derniers jours, un dispositif de retenue adapté. Ce taux est passé à 19,2 % en 2023. Il s'agit d'une augmentation significative. Une hausse significative est également observée pour le transport d'enfants de plus de 135 cm : en 2018, 8,2 % des automobilistes déclaraient ne pas avoir attaché un enfant de cette taille avec la ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours, contre 14,2 % en 2023.

En 2018, 20,6 % des automobilistes belges ont passé au moins un appel avec un téléphone portable à la main au cours des 30 derniers jours. En 2023, ils étaient 17,7 % à le faire, ce qui n'est pas significativement différent de 2018, car les intervalles de confiance se chevauchent. 44,4 % des automobilistes ont passé au moins un appel mains libres (30 derniers jours) en 2018. En 2023, on constate une augmentation significative à 55,5 % des automobilistes. Enfin, en 2018, 23 % des automobilistes belges ont conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours alors qu'ils étaient si somnolents qu'ils peinaient à garder les yeux ouverts. Ce chiffre est resté pratiquement identique en 2023 (22,9 %).

### 3.12.2 Soutien aux mesures politiques

Le soutien aux mesures politiques a également fait l'objet d'une enquête dans toutes les éditions d'ESRA. Les résultats de cinq mesures politiques peuvent être comparés d'une édition d'ESRA à l'autre. Les pourcentages entre parenthèses correspondent au pourcentage de Belges favorables à la mesure :

1. Installer un «éthylotest antidémarrage» pour les conducteurs qui ont été arrêtés en état d'ivresse plus d'une fois (technologie qui empêche le véhicule de démarrer si le taux d'alcool du conducteur dépasse une certaine limite). (ESRA1 : 79,9 %, ESRA2 : 78,1 %, ESRA3 : 76,1 %)
2. Interdire à tous les nouveaux conducteurs de véhicules motorisés (permis obtenu il y a moins de 2 ans) de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 0,0‰ (tolérance zéro). (ESRA1 : 82,7 %, ESRA2 : 79,6 %, ESRA3 : 75,7 %)
3. Interdire à tous les conducteurs et conductrices de véhicules motorisés de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 0,0‰ (tolérance zéro). (ESRA1 : 57,6 %, ESRA2 : 57,8 %, ESRA3 : 59,7 %)
4. Obliger tous les cyclistes à porter un casque. (ESRA1 : 45,9 %, ESRA2 : 58,2 %, ESRA3 : 55,0 %)
5. Obliger les cyclistes de moins de 12 ans à porter un casque. (ESRA2 : 85,0 %, ESRA3 : 82,3 %, cette mesure politique n'était pas reprise dans ESRA1)

Dans l'ensemble, on peut dire que le soutien aux mesures politiques est élevé dans les différentes éditions, plus de la moitié des Belges étant toujours en faveur des mesures politiques citées. Le pourcentage de répondants favorables est également assez stable d'une édition à l'autre pour la plupart des mesures. Seule la mesure politique concernant la tolérance zéro pour la conduite sous l'influence de l'alcool chez les nouveaux conducteurs de véhicules motorisés présente une différence significative entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023). En 2015 (ESRA1), 82,7 % des répondants étaient favorables à cette mesure, contre 79,6 % en 2018 et 75,7 % en 2023. Les données suggèrent donc un déclin global du soutien à cette mesure, avec une baisse significative entre 2018 et 2023. Pour les quatre autres mesures politiques, aucune augmentation ni diminution significative du pourcentage d'usagers de la route favorables à la mesure n'a été observée entre 2018 et 2023. Il semble donc que le soutien à ces quatre mesures soit resté à peu près inchangé.

### 3.12.3 Application de la loi

La Figure 40 illustre la comparaison entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023) pour la probabilité subjective de contrôle de différents comportements à risque chez les automobilistes en Belgique.<sup>11</sup> En 2018, 21,4 % des automobilistes estimaient qu'il était probable d'être contrôlé pour conduite sous influence au cours d'un trajet ordinaire en voiture. En 2023, ce chiffre passe à 18,5 % des automobilistes belges de l'échantillon. Les intervalles de confiance se chevauchent, de telle sorte qu'aucune diminution significative ne peut être identifiée entre 2018 et 2023. En 2018, 13 % des automobilistes de l'échantillon belge estimaient qu'il était probable d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues lors d'un trajet ordinaire en voiture. En 2023, ce pourcentage était sensiblement le même, à savoir 13,5 %.

<sup>11</sup> Une comparaison avec les résultats de l'ESRA1 n'est pas possible, référez-vous à l'annexe 4 pour plus d'informations.

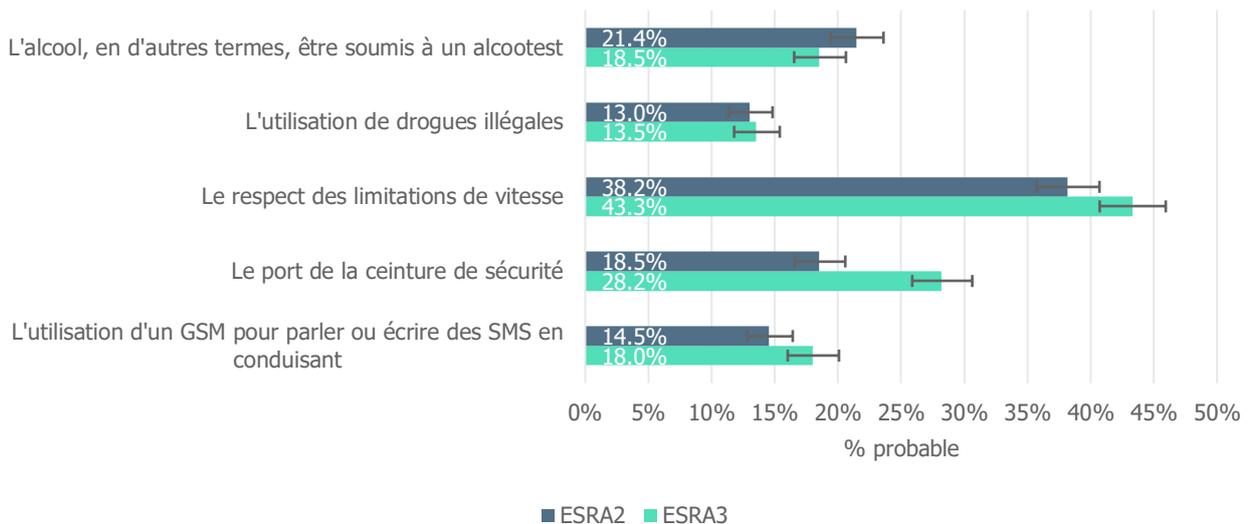


Figure 40 Probabilité subjective d'être contrôlé pour différents comportements à risque chez les automobilistes pour la Belgique, comparaison entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023).

*Pourcentage d'automobilistes qui estiment qu'il est probable d'être contrôlé pour ce comportement à risque spécifique au cours d'un trajet typique en voiture. Population de référence : automobilistes au moins quelques jours par an. Les résultats d'ESRA2 ont été recalculés à des fins de comparaison.*

38,2 % des automobilistes belges pensaient en 2018 qu'il était probable d'être contrôlé pour excès de vitesse lors d'un trajet ordinaire en voiture. En 2023, il s'agit de 43,3 % des automobilistes belges. Les intervalles de confiance ne se chevauchent pas, ce qui suggère une augmentation significative. En 2018, 18,5 % des automobilistes estimaient qu'il était probable d'être contrôlé pour le port de la ceinture de sécurité lors d'un trajet ordinaire en voiture. En 2023, ce chiffre a augmenté de manière significative pour atteindre 28,2 %. Il semble donc que la probabilité subjective d'être contrôlé pour le non-port de la ceinture de sécurité ait augmenté. 14,5 % des automobilistes estimaient, en 2018, qu'il était probable d'être contrôlé pour l'utilisation d'un téléphone portable au volant. Ils sont 18,0 % en 2023, sans différence significative par rapport à 2018.

Enfin, la probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues peut également être comparée entre les différentes éditions d'ESRA. Dans ESRA1 (2015), 16,6 % des automobilistes ont été contrôlés au moins une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool au cours des 12 derniers mois. Ce chiffre passe à 23,1 % des automobilistes dans ESRA2 (2018) et retombe à 19,7 % dans ESRA3 (2023). Sur la base des intervalles de confiance, aucune diminution significative n'est identifiable entre ESRA2 et ESRA3 pour la probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool. En 2015, 1,3 % des automobilistes ont été contrôlés au moins une fois pour conduite sous l'influence de drogues au cours des 12 derniers mois. Ils étaient 2,7 % en 2018 et 4,9 % en 2023. Entre 2018 et 2023, cette augmentation est significative, les intervalles de confiance ne se chevauchent pas.

### 3.13 Limites

Comme toute recherche, cette étude présente certaines limites.

Bien que le bureau d'études chargé du panel en ligne ait déployé des efforts pour constituer un échantillon représentatif de la population belge, un biais de sélection ne peut être exclu, ce qui peut poser question quant à la représentativité des résultats pour l'ensemble de la population nationale. Ce biais de sélection s'explique principalement par le fait que toutes les personnes de la population nationale n'ont pas le même intérêt ni la même intention de participer à ce type de panels en ligne. Certains groupes sont, par exemple, sous-représentés dans les panels, notamment les personnes âgées ou celles qui sont moins familiarisées avec Internet et les smartphones. Certains groupes sont en revanche surreprésentés, comme les personnes qui participent fréquemment à des panels dans le but de gagner un revenu complémentaire. Le responsable du panel s'efforce activement de minimiser ce biais de sélection, mais il est impossible de l'éliminer complètement.

Pour certains groupes, des limitations méthodologiques existent, telles que de faibles tailles d'échantillon et, par conséquent, de larges intervalles de confiance — notamment pour Bruxelles, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques. Par ailleurs, la comparaison de Bruxelles avec les

deux autres régions doit être interprétée avec prudence, car elle oppose une population métropolitaine à des populations mixtes issues à la fois de zones urbaines et rurales, qui peuvent présenter des différences importantes.

Un autre problème de la recherche par questionnaire est celui des répondants négligents, également appelés « *careless respondents* » dans la littérature internationale. Les répondants négligents sont des répondants qui « ne lisent pas le contenu d'un item ou n'y prêtent pas une attention suffisante, ce qui entraîne des données susceptibles de ne pas refléter fidèlement le niveau réel des construits mesurés chez les répondants (Meade & Craig 2012, Ward & Meade 2018) » (Ward & Meade, 2023). Dans ESRA3, les répondants négligents sont identifiés à l'aide d'items de réponse dirigée. Il s'agit d'items qui donnent une consigne précise au répondant, à exécuter correctement, par exemple : « cochez le chiffre 5 sur l'échelle de réponse ». Pour plus d'informations à ce sujet, référez-vous à l'annexe 2. Deux items à réponse dirigée ont été inclus dans ESRA3 et seuls les répondants ayant répondu correctement aux deux ont été conservés dans les données. Bien que cette méthode permette d'éliminer la plupart des répondants négligents des données, il se peut que les données belges en contiennent encore.

Ce rapport contient un certain nombre de résultats qui peuvent être considérés comme remarquables ou surprenants. Cela peut s'expliquer par les raisons précitées. Pour plus d'informations sur les limites générales de l'enquête ESRA3, voir Meesmann & Wardenier (2024).

## 4 Conclusions

Cette nouvelle mesure d'attitudes montre que la conduite sous l'influence de l'alcool reste un point sensible en termes de sécurité routière en Belgique. 19 % des automobilistes belges déclarent avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours alors qu'ils avaient peut-être bu plus que la quantité d'alcool autorisée. Ce chiffre est nettement supérieur à la moyenne européenne de 11,6 %. Les prévalences autodéclarées pour l'alcool dans la circulation chez les cyclomotoristes, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons sont également élevées, avec des chiffres supérieurs à la moyenne européenne.

Malgré ces chiffres élevés, la grande majorité des Belges est favorable à des mesures politiques plus strictes contre la conduite sous influence : la majorité des Belges, soit 59,7 %, est favorable à la tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs de véhicules motorisés. Une proportion encore plus importante, 75,7 %, est en faveur d'une tolérance zéro pour tous les nouveaux conducteurs (permis de conduire obtenu depuis moins de 2 ans) de véhicules motorisés. En outre, 76,1 % des Belges sont favorables à la mesure consistant à installer un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool.

Le comportement à risque le plus fréquemment signalé par les automobilistes en Belgique est l'excès de vitesse. Pour tous les types de routes (autoroutes, en agglomération et hors agglomération), le pourcentage de conducteurs en excès de vitesse au moins une fois au cours des 30 derniers jours se situe entre 56 % et 59 %. Par ailleurs, 35,7 % des automobilistes belges ont roulé au moins une fois trop vite au vu de l'état des chaussées ou des conditions de circulation du moment (mauvaise visibilité, trafic dense, présence d'usagers vulnérables). Ces chiffres sont également systématiquement supérieurs à la moyenne européenne, quel que soit le type de route, y compris en cas de mauvaises conditions routières ou de circulation.

Après la vitesse, la distraction et la fatigue sont les comportements à risque les plus fréquents chez les automobilistes : 23 % des automobilistes belges ont consulté un message ou des médias sociaux/l'actualité au moins une fois en conduisant au cours des 30 derniers jours et 22,9 % déclarent avoir conduit au moins une fois alors qu'ils étaient si somnolents qu'ils avaient du mal à garder les yeux ouverts. En ce qui concerne la distraction au volant, la Belgique se situe autour de la moyenne européenne, tandis qu'elle se situe au-dessus de cette moyenne en ce qui concerne la fatigue.

Environ 70 % des cyclistes et 58,5 % des utilisateurs de trottinettes électriques ont roulé sans casque au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Ces deux chiffres sont également supérieurs à la moyenne européenne. En Belgique, il n'est pas interdit de circuler à vélo ou en trottinette électrique sans casque. La législation en la matière diffère d'un pays européen à l'autre. 33,5 % des cyclistes ont roulé avec un casque audio et/ou des écouteurs au moins une fois et 27,7 % des cyclistes ont franchi un feu rouge au moins une fois au cours des 30 derniers jours.

Environ 40 % des utilisateurs de trottinettes électriques ont roulé avec plus d'une personne sur la trottinette au moins une fois au cours des 30 derniers jours, ce qui est interdit par la loi en Belgique depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022. 53,6 % des utilisateurs de trottinettes électriques ont également roulé au moins une fois sur un trottoir (ce qui est également interdit depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022) et 35,8 % ont franchi un feu rouge au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Ces chiffres sont également supérieurs à la moyenne européenne.

Bien que les études antérieures montrent souvent que les hommes ont un comportement routier plus risqué que les femmes (Granié et al., 2020), une différence significative systématique n'a pas pu être constatée entre les hommes et les femmes pour l'ensemble des comportements à risque mesurés. Les hommes conduisent beaucoup plus sous influence et conduisent plus fatigués que les femmes, mais aucune différence significative n'est constatée entre les hommes et les femmes pour les excès de vitesse et la distraction au volant. Par ailleurs, les femmes sont plus favorables que les hommes à des politiques plus strictes en matière de conduite sous influence.

Les groupes d'âge les plus jeunes, à savoir les 18-24 ans et les 25-34 ans, présentent globalement les comportements les plus à risque parmi tous les groupes d'âge : c'est le cas pour les excès de vitesse<sup>12</sup>, le non-port de la ceinture de sécurité, la distraction, la fatigue et le non-respect des feux rouges pour les cyclistes et les piétons. La conduite sous l'influence de l'alcool est une exception : de tous les groupes d'âge, ce sont les 25-44 ans qui conduisent le plus sous l'influence de l'alcool. Le soutien à des politiques plus strictes est systématiquement plus élevé dans les groupes d'âge plus avancés. En outre, le sentiment de sécurité perçu

<sup>12</sup> Pour les excès de vitesse, le taux est le plus élevé chez les 18-34 ans et les 45-54 ans.

sur les routes sans pistes cyclables (pour les cyclistes) et sur les routes avec trottoirs (pour les piétons) diminue avec l'âge.

La plupart des comportements à risque dans la circulation sont plus souvent rapportés par les répondants de Bruxelles que par ceux de Wallonie et de Flandre. C'est le cas de la conduite sous l'influence de drogues, du non-port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers, de la distraction au volant, de la non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et du non-respect des feux rouges par les cyclistes et les piétons. Les automobilistes wallons et bruxellois déclarent beaucoup plus souvent conduire sous l'influence de l'alcool que les automobilistes flamands et les automobilistes wallons déclarent plus souvent commettre des excès de vitesse que les automobilistes flamands. La probabilité subjective d'être contrôlé pour usage de drogues illégales, excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité et usage du téléphone portable au volant est significativement plus faible en Wallonie qu'en Flandre. L'infrastructure destinée aux automobilistes, mais aussi aux cyclistes et aux piétons, est perçue comme la moins sûre par les usagers de la route en Wallonie, comparativement à celles des autres régions.

Ce rapport a également comparé la position de la Belgique avec les 21 autres pays européens qui ont participé à l'enquête ESRA3. La Belgique se situe globalement dans la moyenne des pays européens, sans figurer parmi les pays les mieux ou les moins bien classés. Les exceptions notables sont la conduite sous l'influence de l'alcool en voiture et le fait de rouler à plusieurs sur une trottinette électrique : dans les deux cas, la Belgique figure parmi les pays les plus mal classés. En matière de conduite sous l'influence de l'alcool, la Belgique figure parmi les pays les plus concernés, tant pour le comportement autodéclaré que pour l'acceptabilité personnelle de ce comportement.

Ce rapport compare également certaines variables clés dans le temps sur la base des trois éditions d'ESRA (ESRA1 en 2015, ESRA2 en 2018 et ESRA3 en 2023) pour la Belgique. Une comparaison entre ESRA2 et ESRA3 pour le comportement autodéclaré des automobilistes belges suggère que les excès de vitesse ont diminué entre 2018 et 2023. Il semblerait, d'autre part, que la non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et les appels mains libres au volant aient augmenté entre 2018 et 2023. Les autres comportements à risque (conduite sous l'influence de l'alcool, port de la ceinture de sécurité, téléphone portable en main et conduite en étant fatigué) sont restés pratiquement au même niveau.

Certaines variables liées au soutien aux mesures politiques et à l'application de la législation ont également été comparées entre les éditions d'ESRA. Le pourcentage de répondants favorables à une mesure particulière est relativement stable d'une édition à l'autre (ESRA1, ESRA2, ESRA3) pour la plupart des mesures politiques. Seule la mesure de tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs voit son soutien diminuer légèrement en Belgique. La probabilité subjective d'être contrôlé pour excès de vitesse et de non-port de la ceinture de sécurité a augmenté entre 2018 et 2023, tandis que la probabilité subjective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues et pour utilisation d'un téléphone portable au volant est restée à peu près inchangée. La probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool est restée identique entre 2018 et 2023, contrairement à la probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues, qui a augmenté.

## 5 Recommandations par thème

L'ambition de la Belgique, comme celle de tous les États membres de l'Union européenne, est de réduire à zéro le nombre de morts sur les routes d'ici 2050 (Vision zéro) (All For Zero, 2025; European Commission, 2018b, 2023). Pour y parvenir, la Commission européenne se fixe l'objectif intermédiaire de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes entre 2021 et 2030 (European Commission, 2018a). Pour atteindre cet objectif, les États membres de l'Union européenne sont appelés à adopter l'approche « système sûr », une vision intégrée qui vise à agir sur l'ensemble des composantes du système de circulation, en tenant compte de la vulnérabilité et de la faillibilité humaines (European Commission, 2018b; SWOV, 2021). L'approche « système sûr » offre une vision holistique de la sécurité routière (European Commission, 2018b). La vision sous-jacente est que l'ensemble du système de transport soit conçu pour protéger les personnes contre les accidents entraînant des blessures graves ou des décès. Elle accepte que les gens fassent des erreurs et soient vulnérables. Elle souligne également que ceux qui conçoivent la route et ceux qui l'utilisent doivent partager la responsabilité de créer un système dans lequel les accidents n'entraînent pas de décès ou de blessures graves. Par conséquent, tous les éléments du système doivent devenir plus sûrs (routes et accotements, vitesse, véhicules et usage de la route), de sorte que si l'un d'entre eux est défaillant, les autres restent en mesure de protéger les personnes concernées. En d'autres termes, il s'agit d'un « système de circulation indulgent » ou « tolérant aux erreurs humaines ». Les cinq éléments fondamentaux de l'approche « système sûr » sont : des routes plus sûres, des vitesses plus sûres, des véhicules plus sûrs, un comportement plus sûr dans la circulation et des soins après l'accident (U.S. Department of Transportation, 2022). Les recommandations de ce rapport ont donc été conçues autour de ces éléments clés.

En général, les mesures politiques possibles pour réduire les comportements à risque dans la circulation peuvent être subdivisées en quatre grandes catégories applicables à différents types de comportements à risque : (1) l'application de la loi, (2) l'éducation et la sensibilisation, (3) la technologie des véhicules et les systèmes d'aide à la conduite, et (4) l'infrastructure. Une approche idéale et intégrée des comportements à risque en matière de circulation consiste en une combinaison de ces éléments, les effets de l'un renforçant les autres (Temmerman et al., 2024; Wildervanck, 2004).

Sur la base des résultats de ce rapport et des connaissances actuelles en matière de mesures de sécurité routière, la section suivante propose une série de pistes de réflexion autour de mesures possibles visant à freiner les différents comportements à risque évoqués.

### 5.1 Alcool, drogues et médicaments dans la circulation

Les résultats de cette étude indiquent que la conduite sous influence est plus fréquente chez les hommes que chez les femmes et que le groupe d'âge le plus susceptible de conduire sous influence est celui des 25-44 ans. Les automobilistes wallons et bruxellois conduisent également davantage sous l'influence de l'alcool que les automobilistes flamands, tandis que les automobilistes bruxellois conduisent davantage sous l'influence de drogues et de médicaments que les automobilistes des autres régions. Les cyclomotoristes, les motocyclistes, les cyclistes, les piétons et les utilisateurs de trottinettes électriques déclarent s'être déjà déplacés dans la circulation après avoir trop bu, avec des pourcentages d'occurrence (au moins une fois au cours des 30 derniers jours) plus élevés que chez les automobilistes.

Un certain nombre de mesures potentielles contre l'alcool au volant sont énumérées ci-dessous, en partie sur la base de Boets et al. (2023) et Meesmann et al. (2017).

#### Application de la loi

La tolérance zéro à l'égard de l'alcool au volant pour tous les automobilistes rendrait la règle claire : qui conduit ne boit pas. L'institut Vias a calculé que la tolérance zéro en matière de conduite sous influence en Belgique pourrait permettre d'éviter chaque année quelque 10 à 17 décès sur les routes, 8 à 10 blessés graves et 135 à 315 blessés légers (Moreau et al., 2020). La mesure actuelle montre également qu'une grande partie des Belges est favorable à la tolérance zéro pour tous les conducteurs de véhicules motorisés, soit 59,7 %.

Une proportion encore plus importante de Belges est favorable à une tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les nouveaux conducteurs (permis de conduire obtenu depuis moins de deux ans), soit 75,7 %. L'étude déjà mentionnée a également calculé que la tolérance zéro uniquement pour les nouveaux conducteurs entraînerait une réduction annuelle de 2 à 4 décès, de 8 à 16 blessés graves et de 135 à 262 blessés légers dans la circulation (Moreau et al., 2020).

76,1 % des Belges sont favorables à l'installation obligatoire d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous influence, selon ce rapport. L'éthylotest antidémarrage est un dispositif qui empêche le véhicule de démarrer si l'alcoolémie du conducteur dépasse un certain seuil. Cette mesure est déjà utilisée pour les conducteurs qui ont commis des infractions graves pour conduite sous l'influence de l'alcool.

Cette étude révèle que 18,8 % des automobilistes de l'échantillon belge pensent qu'ils sont susceptibles d'être contrôlés lors d'un trajet ordinaire en voiture pour conduite sous l'influence de l'alcool. En outre, 19,7 % des conducteurs belges ont effectivement été contrôlés au moins une fois pour conduite sous influence au moyen d'un alcootest au cours des 12 derniers mois. Là encore, il est possible d'optimiser l'application de la loi en renforçant la répression de la conduite sous influence. Silverans et al. (2018) ont notamment conclu que doubler le nombre de contrôles d'alcoolémie en Belgique pourrait entraîner une baisse de 30 à 40 % du pourcentage de conducteurs qui conduisent sous l'influence de l'alcool.

13,5 % des automobilistes belges considèrent qu'il est probable qu'ils soient contrôlés pour conduite sous l'influence de drogues au cours d'un trajet ordinaire en voiture. Il s'agit de la probabilité subjective d'être contrôlé la plus faible parmi toutes celles évaluées dans ce rapport. En outre, 4,9 % des automobilistes ont effectivement été contrôlés au moins une fois pour conduite sous l'influence de drogues au cours des 12 derniers mois. La probabilité subjective d'être contrôlé et la probabilité objective d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues sont toutes deux très faibles. Il reste donc une marge d'amélioration pour renforcer la probabilité d'être contrôlé, afin que les conducteurs aient davantage le sentiment qu'ils peuvent être contrôlés à tout moment pour usage de drogues au volant.

### **Disponibilité et promotion des alternatives**

Mettre davantage à disposition des alternatives de transport aux moments et aux endroits présentant un risque accru de conduite sous l'influence de l'alcool constitue également un levier important dans la lutte contre ce comportement (Boets et al., 2023; Brion et al., 2019). On pourrait ainsi renforcer l'offre et l'accessibilité des transports publics et partagés. En outre, les établissements horeca et les organisateurs d'événements devraient être encouragés à proposer suffisamment de boissons non alcoolisées et à élaborer un plan de mobilité pour chaque événement afin que les conducteurs puissent rentrer chez eux en toute sécurité, par exemple en adaptant les horaires aux options de transport public ou en organisant des navettes ou du covoiturage. Il serait également possible d'agir sur l'accessibilité financière des taxis lorsqu'aucun transport en commun n'est disponible.

### **Éducation et sensibilisation**

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de médicaments, les médecins et les pharmaciens peuvent jouer un rôle important dans la sensibilisation aux risques liés à la conduite. L'étiquetage ou le label apposé sur les médicaments constitue également une opportunité d'avertir les patients des dangers potentiels liés à la conduite sous l'influence de médicaments (Institut Vias, 2023). La Belgique ne dispose pas actuellement d'un tel étiquetage des médicaments. L'étiquetage diffère également d'un pays à l'autre : une harmonisation du système d'étiquetage des médicaments en Europe est donc recommandée (Institut Vias, 2023). Le système de catégorisation proposé dans le cadre du projet DRUID, basé sur quatre niveaux, en est un exemple : du niveau 0 : « aucune influence sur la capacité de conduire » au niveau 3 : « forte influence sur la capacité de conduire » (Schulze et al., 2012). Ce système est utilisé en France : les catégories y sont signalées par des pictogrammes clairs, chacun associé à une couleur spécifique et à un avertissement écrit (Institut Vias, 2023).

La sensibilisation aux dangers de la conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues et à son impact sur la sécurité routière peut aussi contribuer à prévenir les comportements à risque (Focant et al., 2018; Institut Vias, 2022a). Les campagnes sur la conduite sous l'influence de drogues peuvent cibler le grand public, les consommateurs de drogues ainsi que certains groupes spécifiques, comme les jeunes.

Les programmes de réhabilitation (comme les cours de sensibilisation Driver Improvement (DI) en Belgique), utilisés comme sanction alternative ou complémentaire pour les auteurs d'infractions liées à la conduite sous l'influence de l'alcool, peuvent contribuer à réduire le risque de récidive (Boets et al., 2008, 2023). L'efficacité des programmes de réhabilitation pour réduire la récidive a été démontrée (Boets et al., 2008; Sloomans et al., 2017), également en Belgique (Nieuwkamp & Boudry, 2020). De telles formations DI visent à corriger les attitudes et les comportements des conducteurs de manière durable (Bartl et al., 2002; Nieuwkamp & Boudry, 2020). Lors de ce type de formation, les conducteurs sont sensibilisés aux dangers liés à leur comportement au volant et se voient fournir des outils pour éviter de le reproduire à l'avenir (Nieuwkamp & Boudry, 2020).

L'offre actuelle de ces cours destinés aux auteurs d'infractions pour conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique peut encore être élargie (Boets et al., 2023), avec par exemple : l'obligation de suivre un cours pour certains groupes cibles, l'orientation automatique en cas de critères d'infraction spécifiques, la mise en œuvre systématique d'un cours en cas de retrait de permis conditionnel, l'élargissement de l'offre à différents types d'auteurs d'infractions liées à la conduite sous influence, ainsi qu'un parcours spécifique pour les contrevenants souffrant d'une dépendance à l'alcool.

### **Aptitude à la conduite**

Outre la répression de la conduite sous influence, qu'il s'agisse d'alcool, de drogues ou de médicaments, il convient également de prêter attention à l'état de santé des conducteurs. Cet état de santé peut, en effet, être à l'origine d'accidents de la route (bijvoorbeeld Butcher, 2006). L'influence de l'état de santé du conducteur sur les performances de conduite relève du domaine de l'aptitude à la conduite.

L'abus et/ou la dépendance à l'alcool, aux substances psychotropes et aux drogues sont considérés comme des affections médicales incompatibles avec la possession d'un permis de conduire<sup>13</sup>. La prise de médicaments sur ordonnance à des doses thérapeutiques peut également interférer avec les fonctions nécessaires à la conduite en toute sécurité d'un véhicule. Étant donné que ces aspects (diagnostic d'abus et/ou de dépendance, ainsi que les effets secondaires des médicaments) relèvent de la compétence des médecins, il est recommandé d'offrir au corps médical, et en particulier aux médecins spécialisés dans les problématiques précitées, davantage d'outils et de ressources pour protéger à la fois leurs patients et la société contre les conséquences néfastes de la conduite sous influence. Cela peut, par exemple, passer par l'intégration de l'aptitude à la conduite dans le programme de formation en médecine. Il convient d'y inclure non seulement des éléments de connaissance, mais aussi des techniques de communication permettant d'aborder des sujets potentiellement sensibles (comme le retrait du permis de conduire) sans compromettre la relation thérapeutique avec le praticien. L'élaboration d'un guide clinique fondé sur des données probantes (par exemple pour la détection de la problématique, mais aussi pour l'application des dispositions légales en la matière) constitue une condition préalable qui n'est pas encore remplie en Belgique. Une alternative consisterait à ne plus confier la décision d'aptitude à la conduite au médecin traitant, mais à lui imposer une obligation de renvoi vers un organisme central d'évaluation, capable de statuer de manière uniforme et étayée sur l'aptitude à la conduite. Cela nécessiterait de réécrire la procédure belge d'aptitude à la conduite. Il est également possible d'examiner si l'éthylotest antidémarrage mentionné précédemment, actuellement utilisé en Belgique uniquement dans un cadre judiciaire, pourrait aussi être appliqué en milieu clinique. Un éthylotest antidémarrage intégré dans un cadre clinique, comme le propose le projet de nouvelle directive européenne sur le permis de conduire<sup>14,15</sup>, pourrait en effet offrir des bénéfices thérapeutiques. Il permettrait, par exemple, à une personne souffrant d'un trouble lié à la consommation d'alcool de conserver un permis de conduire valide, facilitant ainsi l'accès à des soins ambulatoires, tout en empêchant toute participation à la circulation en tant que conducteur sous influence. L'un des défis consistera à définir qui peut ou non bénéficier d'un tel programme thérapeutique, car l'usage (prolongé ou excessif) de substances psychotropes peut entraîner divers effets physiques et/ou cognitifs qui ne peuvent être « compensés » par l'installation d'un éthylotest antidémarrage.

## **5.2 Vitesse et excès de vitesse**

Cette mesure d'attitudes montre que les excès de vitesse sont le comportement à risque le plus courant chez les automobilistes et que les excès de vitesse autodéclarés sont les plus élevés dans le groupe des 18-24 ans et chez les automobilistes wallons.

Ce qui suit présente quelques exemples de mesures politiques potentielles. Pour plus d'informations, voir Temmerman (2016), Van den Berghe & Pelssers (2020) et Wardenier et al. (2023).

<sup>13</sup> AR 23 mars 1998, annexe 6, IV ; conformément aux normes minimales européennes actuelles stipulées à l'annexe III de la directive 2006/126.

<sup>14</sup> European Parliament, [Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive \(EU\) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation \(EU\) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council, Regulation \(EU\) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation \(EU\) No 383/2012](#) 2023/0053(COD)

<sup>15</sup> Council, [Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive \(EU\) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation \(EU\) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation \(EU\) No 383/2012](#), general approach, 15808/23

## Application de la loi

Ce rapport révèle que 43,4 % des Belges interrogés considèrent qu'il est probable d'être contrôlé pour excès de vitesse au cours d'un trajet ordinaire en voiture. Bien que cette probabilité subjective d'être contrôlé soit la plus élevée de tous les comportements à risque, des améliorations sont encore possibles dans ce domaine. En combinant des contrôles de vitesse fixes et mobiles, annoncés et inopinés, il est possible de renforcer le sentiment que tout conducteur peut être contrôlé à tout moment pour excès de vitesse (Wardenier et al., 2023). Les radars tronçons, qui mesurent la vitesse moyenne sur un segment de route, sont également très efficaces et ont un effet positif important sur la réduction des accidents de la route (De Ceunynck, 2017).

Un rapport de l'institut Vias révèle que la Belgique est à la traîne en matière de suivi et de sanction des « infractions routières mineures » (Delannoy et al., 2022; Institut Vias, 2022d). Il s'agit d'infractions pour lesquelles l'auteur ne doit pas comparaître directement devant le tribunal, par exemple les excès de vitesse inférieurs à 160 km/h sur autoroute, inférieurs à 80 km/h en agglomération, ou encore la conduite sous influence avec une alcoolémie comprise entre 0,5 et 0,8 ‰. Ces infractions sont généralement réglées par une amende sans tenir compte d'éventuelles condamnations antérieures. Les conducteurs peuvent ainsi continuer à commettre certaines infractions routières sans que la sévérité des sanctions augmente. Le permis de conduire à points est un moyen de suivre systématiquement ces infractions répétées. Des mesures automatiques pourraient alors être associées aux infractions répétées, telles que des programmes de réhabilitation, le retrait du droit de conduire ou une évaluation de l'aptitude à la conduite. Une condition préalable est toutefois que la probabilité d'être contrôlé pour des excès de vitesse mineurs soit suffisamment élevée.

Les systèmes d'alerte permettant aux conducteurs de se prévenir mutuellement de la présence de contrôles de vitesse (radars), de contrôles liés à la conduite sous influence ou d'autres contrôles policiers (par exemple via une fonctionnalité dans l'application Waze) devraient être interdits en Belgique (Dons et al., 2023). Il s'agirait d'un signal clair indiquant que les comportements à risque ne sont pas tolérés, et d'un moyen de garantir l'efficacité et l'efficience de l'application des règles de circulation. Une telle interdiction existe déjà en Allemagne. La récente étude Vias de Dons et al. (2023) a également formulé des conseils pour une telle législation.

## Éducation, formation et sensibilisation

La sensibilisation aux conséquences négatives des excès de vitesse peut être très importante pour convaincre les gens de l'importance de respecter les limitations de vitesse. Ces contenus peuvent être abordés à différents moments du parcours éducatif et de formation à la conduite, notamment dans l'enseignement secondaire (cours de physique), au sein de la formation au permis B ou lors du moment de révision prévu pour ce permis (Van den Berghe & Pelssers, 2020). Les campagnes de sécurité routière destinées au grand public peuvent également faire évoluer les connaissances, les attitudes et les comportements des usagers de la route en informant, en sensibilisant et en suscitant l'adhésion sociétale (Focant et al., 2018).

Ce rapport montre que les excès de vitesse autodéclarés sont les plus élevés dans le groupe d'âge des 18-24 ans. L'éducation, la formation et la sensibilisation peuvent délibérément cibler le groupe des 18-24 ans, ce qui peut également avoir des effets à long terme, car ces jeunes resteront usagers de la route pendant de nombreuses années.

## Technologie des véhicules et systèmes d'aide à la conduite

L'Intelligent Speed Assistance (ISA) est une technologie qui aide le conducteur à respecter la limitation de vitesse en vigueur (Ryan, 2018). Une forme non coercitive d'ISA est obligatoire pour tous les nouveaux modèles de voitures (nouvelles homologations) depuis 2022 et pour toutes les nouvelles voitures (nouveaux véhicules avec homologations existantes) dans l'Union européenne depuis 2024 (European Commission, 2019). Une variante coercitive d'ISA utilise, en plus d'une caméra, une carte numérique des limitations de vitesse et freine activement la voiture en cas d'excès de vitesse, tandis qu'une forme non coercitive se contente d'avertir le conducteur qu'il est en excès de vitesse (Jost, 2022; Ryan, 2018). S'il est positif qu'une ISA non coercitive soit désormais obligatoire dans l'UE pour les voitures neuves, l'impact d'une variante coercitive obligatoire d'ISA qui ne peut pas être désactivée aurait un impact plus important sur le comportement des conducteurs et sur la sécurité routière (Ryan, 2018). Par ailleurs, seule la forme la moins coûteuse d'ISA est actuellement obligatoire pour les nouveaux véhicules dans l'UE : une version qui ne nécessite pas de carte numérique des limitations de vitesse, mais uniquement une caméra capable de lire les panneaux de signalisation (Jost, 2022). La limitation de vitesse indiquée par l'ISA dans la voiture est donc moins précise à

certains moments, car toutes les limitations de vitesse ne sont pas indiquées par un panneau de signalisation. La combinaison avec un avertissement sonore basé sur une limitation de vitesse qui n'est pas toujours exacte provoque de l'agacement chez les conducteurs et renforce l'impression que la technologie est peu fiable.

## **Infrastructure**

Les routes explicites, qui indiquent de manière intuitive au conducteur la fonction de la voie et le comportement attendu, aident à adopter une vitesse adaptée (Temmerman, 2016; Wardenier et al., 2023). Cet objectif peut être atteint grâce à un aménagement cohérent (marquages, éclairage, régime de priorité, signalisation et matériaux utilisés) pour chaque type de voirie. En agglomération, une infrastructure modératrice de vitesse, telle que des ralentisseurs, des rétrécissements de voirie ou des coussins berlinois, contribue également à indiquer clairement aux conducteurs la vitesse souhaitée (Wardenier et al., 2023).

Sur la base des principes de sécurité durable (SWOV, 2019a) et de l'approche « Vision Zero » fondée sur le système sûr (Tingvall & Haworth, 1999, voir également l'explication au début du chapitre 5), il est recommandé de limiter la vitesse maximale autorisée à 30 km/h dans les zones où des « conflits avec des usagers vulnérables sur les chaussées, aux carrefours, y compris en présence de bandes cyclables ou de bandes suggérées » sont possibles (SWOV, 2019a; Wardenier et al., 2023). Selon les principes de sécurité durable, cela signifie que la vitesse maximale ne peut être fixée à 50 km/h que si « aucun conflit avec les usagers vulnérables de la route, à l'exception des deux-roues motorisés avec casque (cyclomoteur sur la chaussée) » n'est possible. Ce rapport révèle que 37,1 % des usagers de la route belges sont favorables à une limitation de la vitesse maximale à 30 km/h en agglomération (sauf sur les grandes artères).

## **5.3 Utilisation de la ceinture de sécurité**

Il ressort de cette étude que les usagers de la route bruxellois étaient significativement plus nombreux que les usagers de la route des autres régions à ne pas porter leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours, tant pour les conducteurs que pour les passagers assis à l'avant et à l'arrière. Les usagers de la route du groupe d'âge 18-34 ans étaient également plus nombreux que les autres à ne pas porter leur ceinture de sécurité au moins une fois.

Des mesures politiques potentielles visant à augmenter l'usage de la ceinture de sécurité s'appuient sur les travaux de Moreau et al. (2023a) et Tant & Schoeters (2019).

### **Application de la loi**

28,2 % des automobilistes estiment qu'il est probable que le port de la ceinture de sécurité soit contrôlé au cours d'un trajet ordinaire en voiture, indique ce rapport. Afin d'augmenter cette probabilité subjective d'être contrôlé, l'utilisation de caméras sur la voie publique pourrait être envisagée pour renforcer le contrôle du non-port de la ceinture de sécurité (Moreau et al., 2023a).

### **Éducation et sensibilisation**

Il est important de continuer à informer les usagers de la route et à leur rappeler l'utilité de la ceinture de sécurité pour l'ensemble des passagers d'un véhicule (Moreau et al., 2023a). Il est essentiel de mettre l'accent sur les nombreux bienfaits de la ceinture de sécurité et de combattre les idées reçues à son sujet.

### **Technologie des véhicules**

Les systèmes embarqués qui rappellent à l'automobiliste que les ceintures de sécurité ne sont pas toutes attachées lorsque le véhicule est en mouvement ont un impact positif sur le port de la ceinture de sécurité (Høye, 2016; Moreau et al., 2023a; Tant & Schoeters, 2019). Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2021, tous les nouveaux véhicules motorisés doivent obligatoirement être équipés, dans l'Union européenne, de systèmes de rappel pour les sièges avant et arrière (Moreau et al., 2023a)<sup>16</sup>. Il existe également des systèmes d'immobilisation liés au port de la ceinture de sécurité qui empêchent le moteur de démarrer tant que tous les passagers n'ont pas bouclé leur ceinture.

---

<sup>16</sup> Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

## 5.4 Utilisation du casque

Cette mesure révèle que les cyclistes flamands portent significativement moins souvent un casque de manière systématique que les cyclistes bruxellois ou wallons. Cette mesure montre également que 55 % des Belges sont favorables à l'obligation du port du casque pour tous les cyclistes et que 82,3 % sont favorables à l'obligation du port du casque pour les cyclistes de moins de 12 ans. Il existe donc un soutien en Belgique en faveur du port obligatoire du casque à vélo, en particulier pour les enfants de moins de 12 ans. Douze pays de l'UE imposent le port du casque de vélo aux enfants, dont la France (moins de 12 ans), l'Autriche (moins de 12 ans) et la Suède (moins de 15 ans) (ETSC, 2020).

La **recherche technologique** pour de nouveaux modèles de casques répondant aux attentes des cyclistes en matière de confort, d'esthétique et de simplicité d'emploi pourrait être encouragée par des mesures (Moreau et al., 2023b). Selon plusieurs études, il s'agit d'aspects importants dans la décision de porter ou non un casque de vélo (Lajunen, 2016; Ledesma et al., 2019). Un exemple est le casque pliable, qui est plus facile à transporter.

## 5.5 Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

Ce rapport montre qu'un pourcentage plus élevé d'automobilistes bruxellois ont transporté au moins une fois un enfant sans utiliser le dispositif de retenue adapté (tant pour les enfants de moins de 135 cm que pour ceux de plus de 135 cm), comparé aux conducteurs des autres régions. Les mesures politiques susceptibles d'accroître l'utilisation (correcte) des dispositifs de retenue pour enfants se fondent sur Moreau et al. (2023a) et Tant & Schoeters (2019).

### Éducation et sensibilisation

Il est important de donner aux futurs parents et aux parents de jeunes enfants des informations claires et détaillées sur les dispositifs de retenue pour enfants. Cela peut se faire au moyen de vidéos en ligne ou de brochures montrant comment attacher correctement un bébé ou un enfant, ainsi que la manière adéquate d'installer un siège pour enfant. L'institut Vias<sup>17</sup>, l'Agence wallonne de sécurité routière (AWSR)<sup>18</sup>, la Fondation flamande pour l'étude de la circulation<sup>19</sup> et Bruxelles Mobilité<sup>20</sup> proposent notamment un site web et/ou des brochures contenant des informations sur les dispositifs de retenue pour enfants à l'intention des parents d'enfants (Moreau et al., 2023a). Les démonstrations en magasin et les conseils des vendeurs aident également les parents à acheter le bon dispositif de retenue pour enfants et à l'installer correctement.

## 5.6 Distraction et utilisation du téléphone portable dans la circulation

Ce rapport montre que le groupe d'âge des 18-44 ans déclare davantage de distraction au volant que celui des plus de 45 ans. Les automobilistes bruxellois se disent également plus distraits au volant que les automobilistes des autres régions (tant pour le fait d'appeler avec le téléphone en main que pour le fait de regarder le téléphone).

Les recommandations sont basées sur le briefing consacré à la distraction (Institut Vias, 2022b).

### Application de la loi

Cette étude montre que 18 % des automobilistes belges estiment qu'il est probable d'être contrôlé pour l'utilisation d'un téléphone au volant lors d'un trajet ordinaire en voiture. Il reste donc une marge d'amélioration pour augmenter à la fois la probabilité objective et la probabilité subjective d'être contrôlé. Cela peut notamment passer par l'utilisation de caméras intelligentes pour effectuer des contrôles, ce qui peut conduire à une meilleure application des règles (Stelling-Kończak et al., 2020). De telles caméras sont déjà utilisées aux Pays-Bas et en Australie, et l'institut Vias a mené un projet pilote pour leur utilisation en Belgique (Vandael

<sup>17</sup> <https://kinderenindeauto.be/nl/home/>

<sup>18</sup> <https://www.awsr.be/wp-content/uploads/2021/09/brochure-longue-siege-auto-2021-sept.pdf>

<sup>19</sup> <https://www.veiligverkeer.be/veilig-rijden/gordel-en-kinderzitjes>

<sup>20</sup> <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/securite-routiere/conseils-pour-la-securite-routiere/transporter-un-enfant-en-voiture>

Schreurs et al., 2021 (rapport interne)). Il en ressort que le système présente un potentiel considérable pour détecter les conducteurs utilisant leur téléphone ou d'autres dispositifs électroniques pendant la conduite.

### **Éducation et sensibilisation**

Les campagnes de sensibilisation permettent notamment de faire prendre conscience aux conducteurs des dangers de la distraction au volant. Parmi les exemples, citons Focus op de weg de la VSV<sup>21</sup>, les campagnes menées en Région wallonne par l'AWSR<sup>22</sup>, en région bruxelloise par Bruxelles Mobilité<sup>23</sup> et une campagne de l'institut Vias et de Baloise Insurance<sup>24</sup>. Un exemple récent est la campagne menée par la VRT et Pommélien Thijs en collaboration avec le gouvernement flamand<sup>25</sup>. La chanteuse et actrice populaire s'adresse principalement aux jeunes avec la chanson de campagne, en mettant également l'accent sur la distraction chez les cyclistes et les piétons.

### **Technologie des véhicules et systèmes d'aide à la conduite**

Les systèmes d'alerte et d'aide à la conduite embarqués dans les véhicules peuvent avertir les conducteurs distraits d'un danger ou intervenir dans une situation dangereuse (Institut Vias, 2022b). Il s'agit par exemple de l'alerte de franchissement de ligne, de l'assistance au maintien de la trajectoire et du freinage d'urgence autonome. Par ailleurs, un système précis de détection automatique de la distraction que les conducteurs ne peuvent pas désactiver peut les aider à ne pas être distraits pendant la conduite. Certains de ces systèmes sont ou deviendront obligatoires pour toutes les nouvelles voitures et/ou les nouveaux modèles de voitures dans l'Union européenne (Institut Vias, 2022c). Le freinage d'urgence autonome est, par exemple, obligatoire depuis 2022 pour tous les nouveaux modèles de voitures particulières et depuis 2024 pour toutes les nouvelles voitures. Certains systèmes de détection de distraction sont obligatoires depuis 2024 pour tous les nouveaux modèles de voitures et le seront à partir de 2026 pour tous les nouveaux véhicules.

### **Infrastructure**

L'utilisation de bandes rugueuses pour alerter les conducteurs distraits que leur véhicule s'écarte de la chaussée est une mesure efficace et aux coûts réduits qui peut contribuer à réduire le nombre d'accidents liés à la distraction (Elvik et al., 2009; Noella, 2017).

## **5.7 Fatigue et somnolence au volant**

Cette étude montre que les hommes, plus que les femmes, déclarent avoir conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours alors qu'ils étaient tellement somnolents qu'ils avaient du mal à garder les yeux ouverts. Les automobilistes âgés de 18 à 44 ans déclarent, en outre, plus souvent être fatigués au volant que les automobilistes de plus de 45 ans.

Les recommandations sont en partie fondées sur Pelssers et Diependaele (2018) et Diependaele (2015b).

### **Éducation et sensibilisation**

Une sensibilisation visant à informer les conducteurs sur les risques liés à la somnolence et à la fatigue au volant (causes, conséquences, symptômes), ainsi qu'à leur fournir des stratégies pour y faire face (par exemple, la planification des trajets) (Diependaele, 2015b; SWOV, 2019b).

### **Technologie des véhicules**

Des systèmes d'alerte intégrés qui (1) surveillent le véhicule à l'aide de paramètres de conduite tels que la déviation latérale et (2) surveillent le comportement du conducteur à l'aide de paramètres biométriques. Ces systèmes d'alerte peuvent alors avertir l'automobiliste qu'il est trop fatigué pour conduire. Par ailleurs, cette technologie est également capable de détecter la distraction au volant.

<sup>21</sup> <https://www.veiligverkeer.be/campagnes/focus-op-de-weg-2024/>

<sup>22</sup> <https://www.awsr.be/campagnes/restez-connecte-a-la-route/>

<sup>23</sup> <https://safe.brussels.nl/3-seconden-afleiding-het-verkeer-kunnen-pijnlijke-gevolgen-hebben>

<sup>24</sup> <https://www.altijdalert.be/nl/home/>

<sup>25</sup> <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/02/20/verkeerscampagne-vrt-met-pommelien-thijs/>

## Infrastructure

Les bandes rugueuses peuvent réduire les accidents dus à l'inattention et à la fatigue (Noella, 2017). Par ailleurs, davantage d'installations et de lieux sûrs sur le plan social et de la sécurité routière devraient être mis à disposition pour permettre aux chauffeurs de poids lourds et aux automobilistes de faire une pause et de se reposer (SWOV, 2019b).

## 5.8 Autres comportements à risque dans la circulation

### 5.8.1 Franchir un feu rouge

Selon ce rapport, les piétons et les utilisateurs de trottinettes électriques sont plus nombreux que les cyclistes à avoir franchi un feu rouge au moins une fois au cours du dernier mois. Le feu rouge a également été davantage ignoré d'une part par les jeunes, et d'autre part par les cyclistes et piétons bruxellois.

#### Application de la loi

En 2023, 2 119 infractions pour non-respect du feu rouge ont été constatées en Belgique chez les cyclistes, et 1 037 chez les piétons (source : Police fédérale - Direction de l'information policière et des moyens ICT – Business Unit Politique et Gestion (BIPOL)). Les chiffres concernant les utilisateurs de trottinettes électriques n'étaient pas disponibles. Le nombre d'infractions constatées est faible et semble, au regard de la prévalence autodéclarée dans cette enquête, représenter une forte sous-estimation de la fréquence réelle de ce comportement à risque. Cela montre que la probabilité d'être contrôlé pour le non-respect du feu rouge est trop faible chez les cyclistes, les piétons et probablement aussi les utilisateurs de trottinettes électriques, et qu'elle peut être améliorée.

#### Éducation et sensibilisation

La sensibilisation et l'éducation peuvent contribuer à réduire le non-respect du feu rouge par les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques (Vandael Schreurs et al., 2024). Il est essentiel de mettre l'accent principalement sur les attitudes des usagers de la route ainsi que sur les normes morales et sociales. La sensibilisation ou l'éducation peut, par exemple, se concentrer sur les risques associés au non-respect des feux rouges afin d'influencer les attitudes à l'égard de ce comportement. La norme morale et sociale est liée à la perception qu'a l'utilisateur de la route du degré de désapprobation de ce comportement par la société. Une campagne de sensibilisation peut, par exemple, mettre l'accent sur la construction de cette perception.

#### Infrastructure

La présence de signaux visuels ou sonores d'accompagnement aux feux rouges réduit le nombre de piétons qui traversent au feu rouge (Diependaele, 2015a). L'efficacité des dispositifs de compte à rebours a également été démontrée (bijvoorbeeld Eccles et al., 2004; Schlabbach, 2010).

Plusieurs mesures d'aménagement de l'infrastructure peuvent être mises en place afin d'inciter davantage les cyclistes à respecter le feu rouge. Il s'agit également de mesures visant à faire en sorte que les cyclistes s'arrêtent moins souvent ou moins longtemps au feu rouge, ce qui les incite et les motive davantage à le respecter. Ces mesures incluent « la création de passages souterrains ou de ponts pour franchir les intersections, la mise en place d'une onde verte pour les cyclistes, l'organisation du "carrefour à l'allemande" (ou "carré vert"), la réduction du temps d'attente au feu rouge aux carrefours, l'optimisation de la régulation lumineuse via des feux de signalisation intelligents, l'installation de boucles de détection, ainsi qu'un recours plus fréquent aux signaux routiers B22/B23 lorsque les conditions locales le permettent ». (Vandael Schreurs et al., 2024, p.37). Le signal routier B22/B23 indique que les cyclistes peuvent franchir le feu rouge à ce carrefour s'ils tournent à droite ou vont tout droit (en fonction de l'aménagement du carrefour) (Fietzersbond, 2015).

Les mesures d'aménagement mentionnées ci-dessus sont également liées au principe du « momentumisme », selon lequel « les usagers de la route qui se déplacent par leur propre effort physique (par exemple les cyclistes) ont tendance à enfreindre certaines règles de manière spontanée afin de maintenir leur élan, d'autant plus qu'ils disposent souvent d'une vue d'ensemble plus large de la situation de circulation » (Vandael Schreurs et al., 2024, p. 5). Cela vaut pour les piétons, mais surtout pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques. Cette difficulté perçue à respecter le feu rouge peut être atténuée grâce à une infrastructure de circulation mieux conçue et intégrée pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques.

## 5.8.2 Comportements à risque des utilisateurs de trottinettes électriques

Ce rapport a révélé que le fait de rouler avec plus d'un passager et sur les trottoirs était significativement plus fréquent chez les utilisateurs de trottinettes électriques bruxellois que chez ceux des autres régions.

Ces mesures se fondent en partie sur le briefing sur les trottinettes électriques (Institut Vias, 2021).

### Éducation et sensibilisation

Les utilisateurs de trottinettes électriques peuvent être informés des dangers inhérents à la conduite de leur engin grâce à des actions de sensibilisation. Ils comprendront ainsi clairement pourquoi il est dangereux pour les piétons que les trottinettes électriques circulent sur les trottoirs. Les utilisateurs de trottinettes électriques peuvent également être sensibilisés au fait que transporter un passager sur une trottinette est dangereux, car ce type d'engin est moins stable qu'un vélo, ce qui augmente le risque de chute et de blessures (VSV, 2024).

### Systèmes et technologies d'aide à la conduite

Une solution potentielle pour les utilisateurs de trottinettes électriques qui circulent régulièrement sur les trottoirs consiste en des systèmes capables de détecter et de prévenir la circulation sur ces espaces (Institut Vias, 2021; OECD/ITF, 2020). Les capteurs de véhicule peuvent mesurer la position du véhicule et les conditions de route pour déterminer si un utilisateur de trottinette roule sur le trottoir. Lorsqu'un utilisateur de trottinette électrique est détecté sur le trottoir, une alerte en temps réel sur le véhicule peut être envoyée au conducteur. De telles technologies existent également pour détecter si les utilisateurs de trottinettes électriques transportent plus d'une personne, comme c'est le cas par exemple avec les trottinettes partagées de Bolt<sup>26</sup> et de TIER<sup>27</sup>.

De plus, il existe également une technologie pour prévenir la conduite sous influence sur une trottinette électrique. Les entreprises proposant des trottinettes partagées peuvent choisir de faire passer aux utilisateurs un test cognitif via l'application, qui, par exemple, mesure leur vitesse de réaction. S'ils échouent, ils ne peuvent pas utiliser de trottinette partagée et un mode de transport alternatif leur est proposé. L'entreprise de trottinettes partagées Bolt a par exemple mis ce test en place pendant la période de Noël 2024 à Bruxelles<sup>28</sup>.

### Infrastructure

Pour empêcher les trottinettes électriques d'utiliser les trottoirs, elles doivent pouvoir circuler sur les pistes cyclables. À cet effet, les pistes cyclables doivent être suffisamment larges pour que différents types de véhicules puissent les emprunter ensemble en toute sécurité (Institut Vias, 2021). La chaussée doit également être lisse et bien entretenue ; les dégradations doivent être réparées dans les plus brefs délais (Institut Vias, 2021; OECD/ITF, 2020).

---

<sup>26</sup> <https://bolt.eu/nl-be/riders/safety/>

<sup>27</sup> <https://futuretransport-news.com/tier-demonstrates-pavement-riding-detection-on-london-e-scooters/>

<sup>28</sup> <https://www.bruzz.be/actua/mobiliteit/deelstepbedrijf-voert-alcoholtest-tijdens-de-kerstperiode-2024-12-24>

# Références

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- All For Zero. (2025, février 14). *All For Zero*. <https://all-for-zero.be/>
- Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-Project „Andrea“ Analysis of Driver Rehabilitation Programmes*. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV). [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/andrea\\_final\\_report.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/andrea_final_report.pdf)
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Rösner, S., Kraus, L., & Assailly, J.-P. (2008). *State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey* (Deliverable 5.1.1). DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. <https://www.vias.be/publications/DRUID%20-%20Deliverable%205.1.1%20-%20State%20of%20the%20art%20on%20driver%20rehabilitation%20-%20Literature%20analysis%20&%20provider%20survey/DRUID-5.1.1.pdf>
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N., & Bouwen, L. (2023). *Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021—L'alcool au volant en Belgique (2023—R—09—FR)*. Institut Vias. [https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragmeting%20%E2%80%9CRijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%E2%80%9D%202021/Mesure\\_nationale\\_de\\_comportement\\_conduire\\_sous\\_l%E2%80%99influence\\_de\\_l%E2%80%99alcool%E2%80%AF\\_2021.pdf](https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragmeting%20%E2%80%9CRijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%E2%80%9D%202021/Mesure_nationale_de_comportement_conduire_sous_l%E2%80%99influence_de_l%E2%80%99alcool%E2%80%AF_2021.pdf)
- Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). *Alcool au volant : L'état de la situation en Belgique – Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2019 (2019-R-02-FR)*. Institut Vias. [https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcool\\_au\\_volant.pdf](https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcool_au_volant.pdf)
- Butcher, D. J. M. (2006). Fitness to drive. *Canadian Medical Association Journal*, 175(6), 575. <https://doi.org/10.1503/cmaj.060989>
- De Ceunynck, T. (2017). *Installation of section control & speed cameras, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube*. [https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Installation\\_of\\_section\\_control\\_speed\\_cameras\\_23102017.pdf](https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Installation_of_section_control_speed_cameras_23102017.pdf)
- Delannoy, S., Tant, M., Boudry, E., & Silverans, P. (2022). *Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points – Note de synthèse. (2022-R-06-FR)*. Bruxelles: institut Vias.
- Diependaele, K. (2015a). *Respect des feux de signalisation par les piétons : Mesure nationale de comportement menée en Belgique (2025-R-07-FR)*. Institut Vias. <https://www.vias.be/publications/Respect%20voor%20verkeerslichten%20bij%20voetgangers%20-%20Een%20nationale%20gedragmeting%20in%20Belgi%C3%AB/Respect%20des%20feux%20de%20signalisation%20par%20les%20pi%C3%A9tons%20-%20Mesure%20nationale%20de%20comportement%20men%C3%A9e%20en%20Belgique.pdf>
- Diependaele, K. (2015b). *Somnolence au volant : Analyse de l'ampleur et des caractéristiques de la somnolence chez les conducteurs Belges. (2025-R-06-FR)*. Institut Vias. <https://www.vias.be/publications/Slaperig%20achter%20het%20stuur/Somnolence%20au%20volant%20-%20Analyse%20de%20l%E2%80%99ampleur%20et%20des%20caract%C3%A9ristiques%20de%20la%20somnolence%20chez%20les%20conducteurs%20Belges.pdf>
- Dons, E., Vermeulen, C., Lequeux, Q., & Martensen, H. (2023). *Systèmes d'avertissement de radars – Contrôle et impact des avertisseurs de radars embarqués sur le comportement des conducteurs (2023-R-16-FR)*. Institut Vias. [https://vias.be/publications/Waarschuwingsystemen%20voor%20snelheidscamera%E2%80%99s/Syst%C3%A8mes\\_d%E2%80%99avertissement\\_de\\_radars.pdf](https://vias.be/publications/Waarschuwingsystemen%20voor%20snelheidscamera%E2%80%99s/Syst%C3%A8mes_d%E2%80%99avertissement_de_radars.pdf)
- Eccles, K. A., Tao, R., & Mangum, B. C. (2004). Evaluation of Pedestrian Countdown Signals in Montgomery County, Maryland. *Transportation Research Record*, 1878(1), 36-41. <https://doi.org/10.3141/1878-05>
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9781848552517>

- ETSC. (2020). *How safe is walking and cycling in Europe?* (PIN Flash Report 38). ETSC. [https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38\\_FINAL.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf)
- European Commission. (2018a). *Annex to the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. EUROPE ON THE MOVE: Sustainable Mobility for Europe: Safe, connected and clean.* (COM(2018) 293 final ANNEX 1). [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF)
- European Commission. (2018b, janvier 31). *Vision Zero and the Safe System approach.* <https://ec.europa.eu/newsroom/move/items/613384/en>
- European Commission. (2019, mars 26). *Road safety: Commission welcomes agreement on new EU rules to help save lives.* [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_19\\_1793](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_1793)
- European Commission. (2023). *White paper 2011.* [https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011\\_en](https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en)
- Fietsersbond. (2015). *Rechtsaf en rechtdoor door road.* <https://www.fietsersbond.be/fietsinfrastructuur/rechtsaf-en-rechtdoor-door-road>
- Focant, N., Leblud, J., Torfs, K., & Meesmann, U. (2018). *Dossier thématique Sécurité routière n°16. Communication et campagnes en sécurité routière (2018-T-02-FR).* Institut Vias. [https://vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B016%20-%20Communicatie%20en%20campagnes/Dossier\\_th%C3%A9matique\\_N\\_16\\_-\\_Communication\\_et\\_campagnes\\_de\\_sensibilisation\\_en\\_s%C3%A9curit%C3%A9\\_routi%C3%A8re.pdf](https://vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B016%20-%20Communicatie%20en%20campagnes/Dossier_th%C3%A9matique_N_16_-_Communication_et_campagnes_de_sensibilisation_en_s%C3%A9curit%C3%A9_routi%C3%A8re.pdf)
- Goldammer, P., Annen, H., Stöckli, P. L., & Jonas, K. (2020). Careless responding in questionnaire measures: Detection, impact, and remedies. *The Leadership Quarterly, 31*(4), 101384. <https://doi.org/10.1016/j.leaqua.2020.101384>
- Granié, M.-A., Thévenet, C., Evennou, M., Lyon, C., & Vanlaar, W. (2020). *Gender Issues. ESRA2 Thematic report Nr. 13. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2020-T-09-EN).* Université Gustave Eiffel. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno13genderissues.pdf>
- Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants? *Accident Analysis & Prevention, 88*, 175-186. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.022>
- Institut Vias. (2021). *Briefing «Les trottinettes électriques et la sécurité routière».* <https://briefings.vias.be>
- Institut Vias. (2022a). *Briefing «Conduite sous l'influence de drogues».* <https://briefings.vias.be/storage/minisites/briefing-conduite-sous-linfluence-de-drogues.pdf>
- Institut Vias. (2022b). *Briefing «La distraction dans la circulation».* <https://briefings.vias.be>
- Institut Vias. (2022c). *Briefing «Systèmes avancés d'aide à la conduite».* <https://briefings.vias.be/storage/minisites/briefing-systemes-avances-daide-a-la-conduite.pdf>
- Institut Vias. (2022d). *La Belgique doit améliorer son système de suivi des infractions.* <https://www.vias.be/fr/newsroom/la-belgique-doit-ameliorer-son-systeme-de-suivi-des-infractions/>
- Institut Vias. (2023). *Briefing «Conduite sous l'influence de médicaments».* <https://briefings.vias.be/storage/minisites/briefing-conduite-sous-linfluence-de-medicaments.pdf>
- Jost, G. (2022, mai 31). *Opinion: Will Intelligent Speed Assistance (ISA) live up to its promise?* <https://etsc.eu/opinion-will-intelligent-speed-assistance-isa-live-up-to-its-promise/>
- Kam, C. C. S., & Chan, G. H. (2018). Examination of the validity of instructed response items in identifying careless respondents. *Personality and Individual Differences, 129*, 83-87. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2018.03.022>
- Lajunen, T. (2016). Barriers and facilitators of bicycle helmet use among children and their parents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 41*, 294-301. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.03.005>

- Ledesma, R. D., Shinar, D., Valero-Mora, P. M., Haworth, N., Ferraro, O. E., Morandi, A., Papadakaki, M., De Bruyne, G., Otte, D., & Saplioglu, M. (2019). Psychosocial factors associated with helmet use by adult cyclists. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *65*, 376-388. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.08.003>
- Lumley, T. (2020). *Survey: Analysis of complex survey samples*. [Logiciel]. <https://cran.r-project.org/web/packages/survey/index.html>
- Lyon, C., Vanlaar, W., & Robertson, R. D. (2024). The impact of COVID-19 on transportation-related and risky driving behaviors in Canada. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *100*, 13-21. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.11.011>
- Malamis, P., & Howley, M. J. (2022). Anticipating Careless Responders in Survey Design and Analysis. *Applied Clinical Trials*, *31*(11), 20-23.
- Meade, A. W., & Craig, S. B. (2012). Identifying careless responses in survey data. *Psychological methods*, *17*(3), 437-455. <https://doi.org/10.1037/a0028085>
- Meesmann, U., Vanhoe, S., & Opendakker, E. (2017). *Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool* (D/2017/0779/77). Institut Vias. [https://vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B013%20-%20Alcohol/Dossier\\_thematique\\_securite\\_routiere\\_n%C2%B0\\_13\\_Alcool.pdf](https://vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B013%20-%20Alcohol/Dossier_thematique_securite_routiere_n%C2%B0_13_Alcool.pdf)
- Meesmann, U., & Wardenier, N. (2024). *ESRA3 methodology. ESRA3 Thematic report Nr. 1. Version 1.0. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. (2024 - R - 09 - EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra3-methodology-report.pdf>
- Moreau, N., Martensen, H., & Daniels, S. (2020). *Abaissement de la limite légale d'alcoolémie en Belgique ? – Effets potentiels sur le nombre de victimes de la route* (2020-R-11-FR). Institut Vias. [https://vias.be/publications/Verlaging%20van%20de%20wettelijke%20alcohollimiet%20in%20Belgi%C3%A4/Abaissement\\_potentiel\\_de\\_la\\_limite\\_legale\\_d\\_alcoolemie\\_en\\_Belgique.pdf](https://vias.be/publications/Verlaging%20van%20de%20wettelijke%20alcohollimiet%20in%20Belgi%C3%A4/Abaissement_potentiel_de_la_limite_legale_d_alcoolemie_en_Belgique.pdf)
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023a). *Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du dispositif de retenue pour enfant en Belgique – Mesure de prévalence* (2023-R-15-FR). Institut Vias. [https://vias.be/publications/Gordeldracht%20en%20het%20gebruik%20van%20kinderbeveiligingssystemen/Ceinture\\_de\\_s%C3%A9curit%C3%A9\\_et\\_dispositif\\_de\\_retenue\\_pour\\_enfant.pdf](https://vias.be/publications/Gordeldracht%20en%20het%20gebruik%20van%20kinderbeveiligingssystemen/Ceinture_de_s%C3%A9curit%C3%A9_et_dispositif_de_retenue_pour_enfant.pdf)
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023b). *Le port du casque et de la veste fluorescente à vélo en Belgique – Mesure de prévalence* (2023-R-24-FR). Vias institute. [https://vias.be/publications/Gebruik%20van%20de%20fietshelm%20en%20het%20fluohesje/Le\\_port\\_du\\_casque\\_et\\_veste\\_fluo\\_%C3%A0\\_velo\\_Belgique.pdf](https://vias.be/publications/Gebruik%20van%20de%20fietshelm%20en%20het%20fluohesje/Le_port_du_casque_et_veste_fluo_%C3%A0_velo_Belgique.pdf)
- Nieuwkamp, R., & Boudry, E. (2020). *Quelles sont les mesures efficaces pour les conducteurs sous l'influence de l'alcool? – Une étude sur l'efficacité des mesures éducatives* (2020-R-09-FR). Institut Vias. [https://vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Quelles\\_sont\\_les\\_mesures\\_efficaces\\_pour\\_les\\_conducteurs\\_sous\\_l\\_influence\\_de\\_l\\_alcool.pdf](https://vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Quelles_sont_les_mesures_efficaces_pour_les_conducteurs_sous_l_influence_de_l_alcool.pdf)
- Noella, K. (2017). *Implementation of rumble strips at centreline*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. [https://roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Implementation\\_of\\_rumble\\_strips\\_at\\_centerline\\_14062017.pdf](https://roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Implementation_of_rumble_strips_at_centerline_14062017.pdf)
- OECD/ITF. (2020). *Safe Micromobility*. [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility\\_1.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf)
- Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). *Somnolence au volant – Analyse de l'ampleur et des caractéristiques de la somnolence chez les conducteurs Belges en 2017* (2017-R-22-FR). Institut Vias. [https://vias.be/publications/Slaperig%20achter%20het%20stuur%202017/Somnolence\\_au\\_volant.pdf](https://vias.be/publications/Slaperig%20achter%20het%20stuur%202017/Somnolence_au_volant.pdf)
- R Core Team. (2020). *R: A language and environment for statistical computing*. [Logiciel]. R Foundation for Statistical Computing. Vienna, Austria. <https://www.r-project.org/>

- Ryan, M. (2018). *Intelligent Speed Assistance: A review of the literature*. Road Safety Authority (RSA). <https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/r4.1-research-reports/intelligent-speed-assistance/intelligent-speed-assistance-a-review-of-the-literature-2018.pdf>
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? - Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018)*. (2021-R-11-FR). Bruxelles, Belgique: Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Schlabach, K. (2010). *Countdown Signals for Pedestrians in Germany*. European Transport Conference, 2010. [https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/CountdownSignalsPedsGermany\\_Schlabach.pdf](https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/CountdownSignalsPedsGermany_Schlabach.pdf)
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Alvarez, J., Bernhoft, I. M., de Gier, H. D. G., Hagenzieker, M., Houwing, S., Knoche, A., Pilgerstorfer, M., & Zlender, B. (2012). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe—Findings from the DRUID project*. <https://doi.org/10.2810/74023>
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Effets attendus des systèmes à points et des autres mesures en matière de récidive au volant (2018-R-07-FR)*. Institut Vias. [https://vias.be/publications/Verwachte%20effect%20van%20puntensystemen/Effets\\_attendus\\_des\\_systeme\\_s\\_a\\_points.pdf](https://vias.be/publications/Verwachte%20effect%20van%20puntensystemen/Effets_attendus_des_systeme_s_a_points.pdf)
- Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., & Meesmann, U. (2017). *Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. [https://www.roadssafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Rehabilitation\\_courses\\_as\\_alternative\\_measure\\_for\\_drinkdriving\\_offenders\\_13062017.pdf](https://www.roadssafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Rehabilitation_courses_as_alternative_measure_for_drinkdriving_offenders_13062017.pdf)
- Statbel. (2024, novembre 28). *Een derde van de 74-plussers is nog nooit online geweest*. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/huishoudens/ict-gebruik-huishoudens#panel-14>
- Statistiek Vlaanderen. (2024, mars 19). *Mediabezit*. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/media-en-mediagebruik/mediabezit>
- Stelling-Kończak, A., Goldenbeld, Ch., & Schagen, I. N. L. G. van. (2020). *Handhaving van het verbod op handheld telefoongebruik. Een kijkje in de keuken van Nederland en andere landen (R-2023-20)*. SWOV. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2020-23.pdf>
- SWOV. (2019a). *Duurzaam Veilig Wegverkeer. SWOV-factsheet*. <https://swov.nl/nl/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>
- SWOV. (2019b). *Vermoeidheid. SWOV-Factsheet*. <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Vermoeidheid.pdf>
- SWOV. (2021). *Dutch road safety in an international perspective: What does EU road safety policy look like? SWOV fact sheet*. <https://swov.nl/en/fact/intperspective-what-does-eu-road-safety-policy-look>
- Tant, M., & Schoeters, A. (2019). *Dossier thématique n°6 La ceinture et les dispositifs de retenue pour enfant (2019-T-06-FR)*. Institut Vias. [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B06%20-%20De%20gordel%20en%20kinderbeveiligssystemen%20\(2020\)/Dossier\\_thematique\\_securite\\_routiere\\_n%C2%B0\\_6\\_-\\_La\\_ceinture\\_et\\_les\\_dispositifs\\_de\\_retenue\\_pour\\_...\(2eme\\_edition\).pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B06%20-%20De%20gordel%20en%20kinderbeveiligssystemen%20(2020)/Dossier_thematique_securite_routiere_n%C2%B0_6_-_La_ceinture_et_les_dispositifs_de_retenue_pour_...(2eme_edition).pdf)
- Temmerman, P. (2016). *Trop vite en agglomération – Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015*. (2016-R-02-FR). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Temmerman, P., Dons, E., Lambert, M., & Guillaume, M. (2024). *Lisibilité des aménagements cyclables et connaissance de la réglementation – Recherche par méthodes mixtes (2024-R-15-FR)*. Institut Vias. [https://www.vias.be/publications/De%20leesbaarheid%20van%20fietsinfrastructuur%20en%20kennis%20van%20de%20regelgeving/Lisibilit%C3%A9\\_des%20infrastructures\\_cyclables\\_et\\_connaissance\\_des\\_r%C3%A9glementations.pdf](https://www.vias.be/publications/De%20leesbaarheid%20van%20fietsinfrastructuur%20en%20kennis%20van%20de%20regelgeving/Lisibilit%C3%A9_des%20infrastructures_cyclables_et_connaissance_des_r%C3%A9glementations.pdf)
- Tingvall, C., & Haworth, N. (1999). *Vision Zero-An ethical approach to safety and mobility. 6th ITE international conference road safety & traffic enforcement: Beyond 2000*. <https://eprints.qut.edu.au/134991/3/134991.pdf>

- United Nations Statistics Division. (2023). *UNData. Population by age, sex and urban/rural residence*. <http://data.un.org/Data.aspx?d=POP&f=tableCode%3A22>
- U.S. Department of Transportation. (2022). *What Is a Safe System Approach?* <https://www.transportation.gov/NRSS/SafeSystem>
- Van den Berghe, W., & Pelssers, B. (2020). *Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive*. (2020-T-01-FR). Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière.
- Vandael Schreurs, K., De Roeck, M., & Tant, M. (2024). *Une analyse explicative des infractions commises par les usagers actifs et les automobilistes* (2024-R-14-FR). Institut Vias. [https://www.vias.be/publications/Verkeersovertredingen%20bij%20actieve%20weggebruikers%20en%20automobilisten/Une\\_analyse\\_explicative\\_des\\_infractions\\_commises\\_par\\_les\\_usagers\\_actifs\\_et\\_les\\_automobilistes.pdf](https://www.vias.be/publications/Verkeersovertredingen%20bij%20actieve%20weggebruikers%20en%20automobilisten/Une_analyse_explicative_des_infractions_commises_par_les_usagers_actifs_et_les_automobilistes.pdf)
- Vandael Schreurs, K., Dusabe, E., & Gaillet, J.-F. (2021). *GSM-detectie door intelligent camerasysteem – Proefproject (intern rapport)*. Vias institute.
- VSV. (2024). *Belangrijkste regels voor e-steps*. <https://www.veiligverkeer.be/weggebruikers/voortbewegingstoestellen/belangrijkste-regels-voor-e-steps/#:~:text=Het%20is%20verboden%20om%20passagiers,ook%20geen%20passagiers%20mee%20vervoeren.>
- Ward, M. K., & Meade, A. W. (2023). Dealing with careless responding in survey data: Prevention, identification, and recommended best practices. *Annual Review of Psychology*, *74*, 577-596. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-040422-045007>
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., & Ben Messaoud, Y. (2023). *Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021* (2023-R-10-FR). Institut Vias. [https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragmeting%20snelheid%202021/Mesure\\_nationale\\_de\\_comportement\\_en\\_mati%C3%A8re\\_de\\_vitesse\\_2021.pdf](https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragmeting%20snelheid%202021/Mesure_nationale_de_comportement_en_mati%C3%A8re_de_vitesse_2021.pdf)
- Wildervanck, C. (2004). Het verhaal van de drie E's: Streven naar veiliger verkeersgedrag. *Fietsverkeer*, *9*, 24-28.

# Annexe 1 : Questionnaire FR

## Introduction

Dans ce questionnaire, nous vous posons quelques questions sur votre expérience et votre attitude vis-à-vis du trafic et de la sécurité routière. Lorsque vous répondez à une question, veuillez formuler votre opinion sur la situation du trafic et de la sécurité routière en Belgique. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses; ce qui compte, c'est votre propre expérience et votre propre perception.

Merci de votre contribution !

## Données socio-démographiques

**Q1) Dans quel pays vivez-vous ? \_\_\_\_\_**

**Q2) Etes-vous ...**

- homme
- femme
- autre

**Q3) Quel âge avez-vous (en années) ? *Chiffres entiers entre 18 et 74 ans***

**Q4\_1) Êtes-vous actuellement un.e étudiant.e ?**

- oui
- non

**Q4\_2) Quel est le niveau de formation/le diplôme le plus élevé que vous souhaitez obtenir ?**

- enseignement fondamental (primaire)
- enseignement secondaire
- enseignement supérieur de type court (bachelier ou similaire)
- enseignement supérieur de type long (master/licence ou niveau supérieur : post-universitaire/doctorat)

**Q4\_3) Quel est le niveau de formation/le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ?**

- aucun
- enseignement fondamental (primaire)
- enseignement secondaire
- enseignement supérieur de type court (bachelier ou similaire)
- enseignement supérieur de type long (master/licence ou niveau supérieur : post-universitaire/doctorat)

**Q5) Laquelle de ces descriptions se rapproche le plus de ce que vous pensez des revenus de votre ménage aujourd'hui ?**

- je vis confortablement avec mon revenu actuel
- mon revenu actuel est adapté à mon mode de vie
- j'éprouve des difficultés avec mon revenu actuel
- j'éprouve beaucoup de difficulté avec mon revenu actuel

**Q7) Utilisez-vous un service de voitures partagées (par exemple Cambio ou Poppy<sup>29</sup>) ?**

- oui
- non

---

<sup>29</sup> Les exemples entre parenthèses ont été adaptés au contexte national de chaque pays.

**Q8) Devez-vous conduire un véhicule pendant votre activité professionnelle principale ?**

*(Veuillez indiquer la catégorie qui vous convient le mieux)*

- oui, je transporte principalement des personnes (par exemple taxi, bus, pousse-pousse, ...)
- oui, je transporte principalement des marchandises (par exemple camion, coursier, livreur, ...)
- oui, pour me déplacer moi-même (par exemple soins à domicile, commercial, ...)
- non, je conduis ou utilise un véhicule uniquement pour me rendre à mon travail ou pour des raisons privées

**Q9) Quelle phrase décrit le mieux l'endroit où vous vivez ?**

- une ferme ou une maison à la campagne
- un village
- une petite ville
- une banlieue ou périphérie d'une grande ville
- une grande ville

**Q10) Dans quelle province vivez-vous ?**

- Anvers
- Hainaut
- Limbourg
- Liège
- Luxembourg
- Namur
- Flandre Orientale
- Brabant Flamand
- Brabant Wallon
- Flandre Occidentale
- Région Bruxelles-Capitale

**Q11a) À quelle distance habitez-vous de l'arrêt de transport public le plus proche ?**

- moins de 500 mètres
- entre 500 mètres et 1 kilomètre
- plus d'un kilomètre

**Q11b) À quelle fréquence l'arrêt de transport public le plus proche est-il desservi ?**

- au moins trois fois par heure
- une à deux fois par heure
- moins d'une fois par heure

**Utilisation des modes de transport**

**Q12) Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé chacun des modes de transports suivants en Belgique ?**

- A quelle fréquence avez-vous...
- Au moins 4 jours par semaine
- 1 à 3 jours par semaine
- Quelques jours par mois
- Quelques jours par an
- Jamais

**Items (ordre aléatoire) :**

- pris le train
- pris le bus ou le minibus
- pris le tramway
- pris le métro

- pris l'avion
- pris le bateau / ferry
- été passager d'un mode de transport public individuel non motorisé (par exemple vélo-taxi, attelage, ...)
- été passager d'un mode de transport public individuel motorisé (par exemple taxi, moto-taxi, ...)
- marché ou couru au moins 200m dans la rue
- roulé à bicyclette (non-électrique)
- roulé à vélo à assistance électrique / e-bike / pedelec
- roulé à cyclomoteur classe B (max. 45km/h; ≤ 50 cc ou ≤ 4 kW)
- roulé à motocyclette (> 50 cc et > 4 kW)
- utilisé une trottinette électrique
- conduit une voiture (non-électrique et non-hybride)
- conduit une voiture hybride ou électrique
- été passager de voiture
- été passager.e de motocyclette ou cyclomoteur
- utilisé un autre mode de transport

**Q13) Au cours des 30 derniers jours, avez-vous transporté un enfant (<18 ans) dans une voiture ?** oui – non

**Items (ordre aléatoire) :**

- moins de 135cm<sup>30</sup>
- plus de 135cm

**Comportements sûrs et comportements à risque dans la circulation (auto-rapportés)**

**Q14\_1a) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant qu'AUTOMOBILISTE avez-vous...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est «jamais» et 5 est «(presque) toujours». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais - (presque) toujours

**Items (ordre aléatoire) :**

- conduit en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire ?
- conduit après avoir bu de l'alcool
- conduit moins d'1 heure après avoir consommé des drogues (autres que les médicaments)
- conduit moins de 2h après avoir pris des médicaments susceptibles d'affecter votre capacité à conduire
- dépassé la limitation de vitesse en agglomération
- dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (à l'exception des autoroutes et des voies rapides)
- conduit trop vite par rapport aux conditions de circulation (par exemple mauvaise visibilité, trafic dense, présence d'usagers vulnérables)
- dépassé la limitation de vitesse sur autoroute/voie rapide
- conduit sans ceinture
- transporté les enfants (mesurant moins de 135cm<sup>30</sup>) sans utiliser un système de retenue adapté (siège pour enfant, rehausseur)
- transporté des enfants mesurant plus de 135cm<sup>30</sup> qui n'ont pas attaché leur ceinture
- parlé avec un GSM tenu à la main tout en conduisant
- parlé avec un GSM avec kit mains libres en conduisant
- lu un message ou consulté les réseaux sociaux/les actualités en conduisant
- conduit lorsque vous étiez si somnolent que vous aviez du mal à garder les yeux ouverts

**Q14\_1b\_1) Vous avez dit qu'il vous est arrivé de conduire alors que vous aviez peut-être dépassé la limite légale d'alcoolémie. Était-ce ?**

<sup>30</sup> Cette question a été adaptée à la législation nationale.

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- en semaine pendant la journée
- en semaine durant la nuit
- le weekend pendant la journée
- le weekend durant la nuit
- sur autoroute
- en agglomération
- sur route de campagne

**Q14\_1b\_2) Vous avez dit avoir conduit une voiture moins d'1 heure après avoir consommé des drogues (autres que les médicaments). Était-ce... ?**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- cannabis
- cocaïne
- amphétamines (par exemple speed, ecstasy)
- opiacés illégaux (par exemple opium, morphine, codéine ; non prescrite comme médicament)
- autre

**Q14\_1b\_3) Vous avez dit avoir conduit une voiture moins de 2h après avoir pris des médicaments susceptibles d'affecter votre capacité à conduire. Était-ce... ?<sup>31</sup>**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- antihistaminiques et/ou médicaments contre la toux (tels que Allegra, Bronchosedal, Dextromethorphan, Tusso Rhinatiol, Fenistil, Agyrax)
- antidépresseurs (tels que Prozac, Seroxat, Serlain, Redomex, Cymbalta)
- antidouleurs sur ordonnance (tels que Codéine, Tramadol, Fenantyl, Diclofenac, Buprenorfine)
- relaxants musculaires (tels que Diazepam, Baclofen)
- somnifères, barbituriques et benzodiazépines (tels que Xanax, Lexomil, Temazepam, Zolpidem, Zopiclon, Oxazepam, Lorazepam)
- amphétamines (tels que Ritaline, Dexedrine)
- autre

**Q14\_2) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que PASSAGER.E DE VOITURE avez-vous...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est «jamais» et 5 est «(presque) toujours». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais - (presque) toujours - je ne m'assois jamais à cette position

**Items (ordre aléatoire) :**

- ne pas attaché votre ceinture en étant sur le siège arrière
- voyagé sur le siège avant sans attacher votre ceinture

**Q14\_3) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que CONDUCTEUR / CONDUCTRICE DE CYCLOMOTEUR OU DE MOTO avez-vous...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est «jamais» et 5 est «(presque) toujours». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais - (presque) toujours

**Items (ordre aléatoire) :**

- conduit en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire ?
- dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (à l'exception des autoroutes et des voies rapides)
- conduit un cyclomoteur ou une moto sans casque

<sup>31</sup> Les exemples entre parenthèses ont été adaptés au contexte national de chaque pays.

- lu un message ou consulté les réseaux sociaux/les actualités en conduisant un cyclomoteur ou une moto
- conduit moins d'1 heure après avoir consommé des drogues (autres que les médicaments)
- roulé trop vite par rapport aux conditions de circulation (par exemple mauvaise visibilité, trafic dense, présence d'usagers vulnérables)

**Q14\_4) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que CYCLISTE avez-vous...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est «jamais» et 5 est «(presque) toujours». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais - (presque) toujours

**Items (ordre aléatoire) :**

- roulé en pensant que vous aviez peut-être trop bu d'alcool
- roulé à vélo sans casque
- écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en roulant à vélo
- lu un message ou consulté les réseaux sociaux/les actualités en roulant à vélo
- roulé à vélo moins d'1 heure après avoir consommé des drogues (autres que les médicaments)
- franchi un feu rouge à vélo

**Q14\_5) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que PIÉTON.NE avez-vous...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est «jamais» et 5 est «(presque) toujours». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais - (presque) toujours

**Items (ordre aléatoire) :**

- écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en marchant dans la rue
- marché dans la rue en pensant que vous aviez peut-être trop bu d'alcool
- lu un message ou consulté les réseaux sociaux/les actualités en marchant dans la rue
- écrit un message tout en marchant dans la rue
- traversé la route alors que le feu piéton était rouge
- traversé en dehors du passage piéton alors qu'il y en avait un à moins de 20m<sup>32</sup>

**Q14\_6) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant qu'UTILISATEUR.RICE DE TROTINETTE ÉLECTRIQUE avez-vous...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est «jamais» et 5 est «(presque) toujours». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais - (presque) toujours

**Items (ordre aléatoire) :**

- utilisé une trottinette électrique transportant plus d'1 personne
- utilisé une trottinette électrique en pensant que vous aviez peut-être trop bu d'alcool
- franchi un feu rouge en trottinette électrique
- roulé sur le trottoir
- roulé à trottinette sans casque

**Acceptabilité des comportements sûrs et dangereux dans la circulation**

**Q15) Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable pour un.e AUTOMOBILISTE de...?**

<sup>32</sup> Cette question a été adaptée à la législation nationale.

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Inacceptable - acceptable

**Items (ordre aléatoire) :**

- conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (à l'exception des autoroutes et des voies rapides)
- conduire sans avoir attaché sa ceinture de sécurité
- parler avec un GSM tenu à la main tout en conduisant
- lire un message ou consulter les réseaux sociaux/les actualités en conduisant

**Q16\_1) Dans quelle mesure estimez-vous personnellement acceptable pour un.e AUTOMOBILISTE de...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Inacceptable - acceptable

**Items (ordre aléatoire ; la question de contrôle de l'attention en dernier lieu) :**

- conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire
- conduire moins d'1 heure après avoir consommé des drogues (autres que les médicaments)
- conduire moins de 2h après avoir pris des médicaments susceptibles d'affecter votre capacité à conduire
- dépasser la limitation de vitesse en agglomération
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (à l'exception des autoroutes et des voies rapides)
- conduire trop vite par rapport aux conditions de circulation (par exemple mauvaise visibilité, trafic dense, présence d'usagers vulnérables)
- dépasser la limitation de vitesse sur autoroute/voie rapide
- conduire sans avoir attaché sa ceinture de sécurité
- transporter des enfants dans la voiture sans les attacher (siège auto, rehausseur, ceinture, etc.)
- parler avec un GSM tenu à la main tout en conduisant
- parler avec un GSM avec kit mains libres en conduisant
- lire un message ou consulter les réseaux sociaux/les actualités en conduisant
- conduire en étant si somnolent qu'on a du mal à garder les yeux ouverts
- Cette question relève d'un contrôle de qualité : merci de sélectionner la réponse numéro 5 "acceptable".

**Q16\_2) Dans quelle mesure estimez-vous personnellement acceptable pour un.e CYCLOMOTORISTE ou MOTARD.E de...?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Inacceptable - acceptable

**Items (ordre aléatoire) :**

- conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (à l'exception des autoroutes et des voies rapides)
- conduire un cyclomoteur ou une motocyclette sans casque
- lire un message ou consulter les réseaux sociaux/les actualités en conduisant un cyclomoteur ou une moto

**Q16\_3) Dans quelle mesure estimez-vous personnellement qu'il est acceptable pour un.e CYCLISTE de... ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Inacceptable - acceptable

**Items (ordre aléatoire):**

- Inacceptable - acceptable
- rouler à vélo en pensant qu'il ou elle avait peut-être trop bu d'alcool
- rouler à vélo sans casque
- lire un message ou consulter les réseaux sociaux/les actualités en roulant à vélo
- franchir un feu rouge à vélo

**Q16\_4) Dans quelle mesure estimez-vous personnellement qu'il est acceptable pour un.e PIÉTON.NE de ... ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Inacceptable - acceptable

**Items (ordre aléatoire):**

- marcher dans la rue en ayant peut-être trop bu d'alcool
- lire un message ou consulter les réseaux sociaux/les actualités en marchant dans la rue
- traverser la route alors que le feu piéton est rouge

**Attitudes à l'égard des comportements sûrs et dangereux dans la circulation**

**Q17) Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec chacune des affirmations suivantes ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « pas d'accord » et 5 signifie « d'accord ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Pas d'accord - D'accord

**Items (ordre aléatoire):**

Croyances comportementales et attitudes

- Sur des trajets courts, on peut prendre le risque de conduire sous l'influence de l'alcool.
- Il faut que je conduise vite; sinon, j'ai l'impression de perdre du temps.
- Respecter les limitations de vitesse, c'est ennuyeux ou barbant.
- Les véhicules motorisés doivent toujours céder le passage aux piétons ou aux cyclistes.
- J'utilise un GSM en conduisant, car je veux toujours être disponible.
- Pour gagner du temps, j'utilise souvent un GSM en conduisant.

Contrôle comportemental perçu

- Je me fais confiance pour arriver à conduire après avoir bu un verre d'alcool.
- Je me sens capable de conduire, même quand je suis un peu saoul(e) après une fête.
- Je suis capable de conduire après avoir bu une grande quantité d'alcool (par exemple une bouteille de vin).
- Je me sens capable de conduire en dépassant largement la limitation de vitesse.
- J'ai la capacité de conduire beaucoup plus vite que la limitation de vitesse.
- Je suis capable de conduire vite dans un virage serré.
- Je me sens capable de consulter mes messages sur le GSM tout en conduisant.
- J'arrive à écrire un message sur le GSM en conduisant.
- Je suis capable de parler avec un GSM à la main alors que je conduis.

Habitudes

- Je conduis souvent après avoir bu de l'alcool.
- Je conduis souvent plus vite que la limite de vitesse.
- J'utilise souvent le téléphone portable tout en conduisant.

## Intention

- J'ai l'intention de ne pas conduire après avoir bu de l'alcool au cours des 30 prochains jours.
- J'ai l'intention de respecter les limitations de vitesse dans les 30 prochains jours.
- J'ai l'intention de ne pas utiliser mon téléphone portable en conduisant dans les 30 prochains jours.

## Perception subjective de la sécurité et des risques

### **Q18) Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité ou non lorsque vous utilisez les modes de transport suivants en Belgique ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 0 à 10, 0 étant « très dangereux » et 10 « très sûr ». Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

Très dangereux - Très sûr

Items (ordre aléatoire) : les items indiqués par le répondant dans Q12 sont présentés.

### **Q19) À quelle fréquence pensez-vous que chacun des facteurs suivants est la cause d'un accident de la route impliquant une voiture ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 6, où 1 est « jamais » et 6 est « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Jamais – (presque) toujours

#### **Items (ordre aléatoire):**

- jamais
- (presque) toujours
- conduire après avoir bu de l'alcool
- conduire moins d'1 heure après avoir consommé des drogues (autres que les médicaments)
- rouler au-dessus de la limitation de vitesse
- utiliser un GSM tenu à la main tout en conduisant
- utiliser un GSM avec kit mains libres en conduisant
- être inattentif ou rêvasser en conduisant
- conduire en étant fatigué

## Adhésion aux mesures politiques

### **Q20) Êtes-vous pour ou contre les obligations légales suivantes ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « contre » et 5 signifie « pour ». Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

Contre - pour

#### **Items (ordre aléatoire):**

- interdire à tous les conducteurs et conductrices de véhicules motorisés de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 0,0‰ (tolérance zéro)
- interdire à tous les conducteurs et conductrices de véhicules motorisés l'utilisation du téléphone portable tenu à la main tout en conduisant
- limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les agglomérations (sauf sur les grandes artères)
- obliger tous les cyclistes à porter un casque
- limiter la vitesse à 80 km/h sur toutes les routes hors agglomération sans terre-plein central
- interdire à tous les nouveaux conducteurs de véhicules motorisés (permis obtenu il y a moins de 2 ans) de conduire avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 0,0‰ (tolérance zéro).
- installer un «éthylotest antidémarrage» pour les conducteurs qui ont été arrêtés en état d'ivresse plus d'une fois (technologie qui empêche le véhicule de démarrer si le taux d'alcool du conducteur dépasse une certaine limite)

- obliger les cyclistes de moins de 12 ans à porter un casque
- interdire à tous les cyclistes de rouler avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 0,0‰ (tolérance zéro).

**Q21) Pensez à la mesure consistant à : "... " et indiquez si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations suivantes à son sujet. Cette mesure ... ?**

d'accord - pas d'accord

**Items (ordre aléatoire):**

- réduirait le nombre d'accident sur la route et les blessures
- permettrait d'accroître le sentiment de sécurité dans les rues
- aurait des effets secondaires négatifs
- devrait restreindre la liberté individuelle
- réduirait la vie privée des gens
- limiterait la mobilité des gens
- conduirait à de la discrimination
- serait équitable
- serait coûteuse
- serait facile à mettre en place
- serait difficile à faire respecter par la police
- serait un fardeau pour les gens
- serait une intervention injustifiable de l'État
- serait soutenue par beaucoup de mes amis

**Application de la loi**

**Q22) Lors d'un trajet type, quelle est la probabilité que vous (en tant qu'automobiliste) soyez contrôlé.e par la police (y compris par un radar ou une caméra) pour... ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 est «très peu probable» et 7 est «très probable». Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

Très peu probable - Très probable

**Items (ordre aléatoire):**

- l'alcool, en d'autres termes, être soumis à un alcootest
- l'utilisation de drogues illégales
- le respect des limitations de vitesse
- le port de la ceinture de sécurité
- l'utilisation d'un GSM pour parler ou écrire des SMS en conduisant

**Q23\_1) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été contrôlé par la police pour consommation d'alcool pendant la conduite d'une voiture (c'est-à-dire été soumis à un alcootest) ?**

- Jamais
- 1 fois
- Au moins 2 fois

**Q23\_2) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été contrôlé par la police pour l'usage de drogues (autres que les médicaments) en conduisant une voiture ?**

- Jamais
- 1 fois
- Au moins 2 fois

## Implication dans des accidents

Les questions suivantes concernent les accidents de la route. Par accident de la route, nous entendons toute collision impliquant au moins un véhicule (par exemple une voiture, une moto, un vélo) se déplaçant sur une voie publique, ou privée à laquelle le public a un droit d'accès. En outre, ces accidents entraînent des dommages matériels, des blessures ou des décès. Les collisions incluent celles entre plusieurs véhicules, celles entre des véhicules et des piétons, entre des véhicules et des animaux ou des obstacles fixes, entre des véhicules routiers et ferroviaires et celles impliquant un seul véhicule.

**Q24a) Au cours des 12 derniers mois, avez-vous été personnellement impliqué.e dans un accident de la route où au moins une personne a été blessée (accidents légers, graves ou mortels) ?**

- oui
- non

**Q24b) Veuillez indiquer quel type d'usager(s) de la route VOUS étiez lors du / des accidents.**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- automobiliste
- passager en voiture
- cyclomotoriste ou motard
- passager à motocyclette ou cyclomoteur
- cycliste
- piéton
- conducteur de trottinette électrique
- autre

## Infrastructure

**Q25\_1\_a) En tant qu'AUTOMOBILISTE, quels types de routes empruntez-vous régulièrement en Belgique ?**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- les autoroutes
- les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes
- les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages
- les autres rues et routes en agglomération

**Q25\_1\_b) En tant qu'AUTOMOBILISTE, comment évalueriez-vous la sécurité des routes que vous empruntez régulièrement ?**

*Vous pouvez indiquer vos réponses sur une échelle de 1 à 7, où 1 est "très dangereuses" et 7 "très sûres". Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

très dangereuses - très sûres

**Items (ordre aléatoire):**

- les autoroutes
- les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes
- les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages
- les autres rues et routes en agglomération

**Q25\_2\_a) En tant que CYCLOMOTORISTE ou MOTARD.E, quels types de routes empruntez-vous régulièrement en Belgique ?**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes
- les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages
- les autres rues et routes en agglomération

**Q25\_2\_b) En tant que CYCLOMOTORISTE ou MOTARD.E, comment évalueriez-vous la sécurité des routes que vous empruntez régulièrement ?**

*Vous pouvez indiquer vos réponses sur une échelle de 1 à 7, où 1 est "très dangereuses" et 7 "très sûres". Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

très dangereuses - très sûres

**Items (ordre aléatoire):**

- les périphériques et les routes principales à l'intérieur des villes
- les routes rurales et les routes de liaison entre les villes et les villages
- les autres rues et routes en agglomération

**Q25\_3\_a) En tant que CYCLISTE, quels types de routes / pistes cyclables empruntez-vous régulièrement en Belgique ?**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- les routes rurales et les routes reliant les villes et les villages avec des pistes cyclables
- les routes rurales et les routes reliant les villes et les villages sans pistes cyclables
- les rues et routes en agglomération avec pistes cyclables
- les rues et routes en agglomération sans pistes cyclables

**Q25\_3\_b) En tant que CYCLISTE, comment évalueriez-vous la sécurité des routes / pistes cyclables que vous empruntez régulièrement ?**

*Vous pouvez indiquer vos réponses sur une échelle de 1 à 7, où 1 est "très dangereuses" et 7 "très sûres". Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

très dangereuses - très sûres

**Items (ordre aléatoire):**

- les routes rurales et les routes reliant les villes et les villages avec des pistes cyclables
- les routes rurales et les routes reliant les villes et les villages sans pistes cyclables
- les rues et routes en agglomération avec pistes cyclables
- les rues et routes en agglomération sans pistes cyclables

**Q25\_4\_a) En tant que PIÉTON.NE, quels types de routes / trottoirs empruntez-vous régulièrement en Belgique ?**

*Vous pouvez indiquer plusieurs réponses.*

- les routes rurales et les routes reliant les villes et villages avec trottoirs
- les routes rurales et les routes reliant des villes et des villages sans trottoirs
- les rues et routes en agglomération avec trottoirs
- les rues et routes sans trottoirs en agglomération

**Q25\_4\_b) En tant que PIÉTON.NE, comment évalueriez-vous la sécurité des routes / trottoirs que vous empruntez régulièrement ?**

*Vous pouvez indiquer vos réponses sur une échelle de 1 à 7, où 1 est "très dangereuses" et 7 "très sûres". Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.*

très dangereuses - très sûres

**Items (ordre aléatoire):**

- les routes rurales et les routes reliant les villes et villages avec trottoirs
- les routes rurales et les routes reliant des villes et des villages sans trottoirs
- les rues et routes en agglomération avec trottoirs
- les rues et routes sans trottoirs en agglomération

**Echelle de désirabilité sociale**

L'enquête est presque terminée. Certaines des questions suivantes<sup>33</sup> n'ont rien à voir avec la sécurité routière, mais sont des informations générales importantes. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

**Q26) Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec chacune des affirmations suivantes ?**

*Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « pas d'accord » et 5 signifie « d'accord ». Vous pouvez utiliser les nombres intermédiaires pour nuancer votre jugement.*

Pas d'accord - D'accord

**Items (ordre aléatoire ; la question de contrôle de l'attention en dernier lieu):**

- Dans une discussion, je reste toujours objectif.ve et je m'en tiens aux faits.
- Même si je suis stressé.e, je suis toujours aimable et poli.e avec les autres.
- Lorsque je parle à quelqu'un, j'écoute toujours attentivement ce que l'autre personne dit.
- Il m'est arrivé de profiter de quelqu'un dans le passé.
- Il m'est arrivé de jeter des déchets dans la nature ou sur la route.
- Parfois, je n'aide les gens que si je m'attends à recevoir quelque chose en retour.
- Cette question relève d'un contrôle de qualité : merci de sélectionner la réponse numéro 5 "d'accord".

---

<sup>33</sup> La Q26 a été posée en même temps que d'autres questions finales sur les informations sociodémographiques, mentionnées au début du questionnaire.

## Annexe 2 : Échantillon et nettoyage des données

Afin d'étudier les attitudes des usagers de la route belges en matière de sécurité routière et de permettre des comparaisons entre les régions, un questionnaire en ligne structuré a été soumis à un échantillon représentatif de la population belge, composé de 1 795 répondants.

Le bureau d'études de marché Punto de Fuga a mené l'enquête de terrain entre le 5 et le 12 mai 2023, sous la supervision de l'institut Vias. Après le nettoyage des données (pour plus d'informations, voir ci-dessous), l'échantillon effectif en Belgique était composé de 1 795 répondants (voir Tableau 1 dans la section 2 Méthodologie). Vu que l'échantillon effectif diffère légèrement de l'échantillon théorique, une petite correction a été appliquée dans l'analyse (facteurs de pondération). De cette manière, l'échantillon est représentatif de la Belgique en ce qui concerne les caractéristiques de genre et d'âge. Ces facteurs de pondération sont basés sur la répartition des genres dans six groupes d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65-74 ans (United Nations Statistics Division, 2023)). En Belgique, ces facteurs de pondération se situent entre 0,89 et 1,38.

### Nettoyage des données<sup>34</sup> :

Une procédure systématique de nettoyage des données a été définie et appliquée dans tous les pays (y compris la Belgique) dans ESRA3. Le nettoyage des données a été effectué en quatre étapes.

#### Étape 1 - Double réponse et incohérence

Les doublons (principalement basés sur l'âge, le genre et l'adresse IP) ont dû être supprimés par le bureau d'études de marché. En outre, le bureau d'études de marché a également dû vérifier les incohérences entre les informations de panel et les réponses des personnes interrogées (par exemple, la région).

#### Étape 2 - Durée du questionnaire

Le questionnaire ESRA3 avait une durée médiane de 20 minutes. Pour la Belgique, le temps médian pour répondre au questionnaire était de 21,23 minutes. Les critères d'élimination des « speeders » (les répondants qui ont rempli le questionnaire trop rapidement) et des « turtles » (les répondants qui ont rempli le questionnaire trop lentement) se fondent sur un consensus pragmatique au sein du groupe central de la deuxième édition d'ESRA (ESRA2). Le même principe a été appliqué pour ESRA3. Les « speeders » ont été définis comme des automobilistes (au moins quelques jours par mois) qui ont rempli le questionnaire en moins de 8 minutes. Les répondants qui n'étaient pas automobilistes n'ont pas été inclus dans ce critère parce qu'ils devaient répondre à un plus petit nombre de questions. Les « turtles » ont été définis comme les répondants qui ont mis plus de 24 heures à remplir le questionnaire (indépendamment du type d'utilisateur de la route). Une durée allant jusqu'à 24 heures a été acceptée, car les bureaux d'études indiquent que les répondants ne remplissent pas toujours ce type de questionnaire en une seule fois (par exemple en faisant une pause). Dans de tels cas, le chronomètre de durée du questionnaire continue de tourner. Les répondants qui ont mis plus de 24 heures à remplir le questionnaire ont toutefois été retirés des données afin de minimiser l'effet d'éventuelles externalités sur les schémas de réponse.

#### Étape 3 - Contrôle de la qualité des données

##### **Moyens de transport (straightlining sur réponses extrêmes)**

Les personnes ayant systématiquement répondu « jamais » ou toujours « au moins 4 jours par semaine » à la question 12 (utilisation des différents moyens de transport) ont été supprimées, car ces réponses ont été considérées comme impossibles.

<sup>34</sup> Cette section est basée sur le rapport méthodologique d'ESRA3 (Meesmann & Wardenier, 2024).

## Straightlining

Le « straightlining » est une stratégie de réponse dans laquelle les répondants donnent la même réponse sur l'échelle à tous ou presque tous les items d'une question. Ce type de schéma de réponse a été vérifié en complément par l'institut Vias, après le contrôle effectué par les bureaux d'études de marché (qui vérifient également d'autres schémas de réponse systématiques). Un « straightliner » a été défini comme une personne qui a donné la même réponse à plus de 75 % des items d'une question donnée. Cela comprenait les questions matricielles suivantes :

- Q14\_1a (comportement autodéclaré en tant qu'automobiliste, à l'exclusion de la réponse « jamais » qui est plausible) ;
- Q16\_1 (acceptabilité personnelle des comportements dangereux des automobilistes) ;
- Q17 (attitudes) ;
- Q21 (soutien aux mesures politiques).

Si un répondant est un « straightliner » sur au moins trois de ces quatre questions matricielles, il est retiré de l'échantillon.

## Items à réponse dirigée

À la question Q16\_1 (acceptabilité personnelle du comportement à risque des automobilistes) et à la question Q26 (échelle de désirabilité sociale), nous avons inclus deux items à réponse dirigée (par exemple, « indiquez le numéro 5 sur l'échelle de réponse »). Les répondants qui ont répondu incorrectement à au moins une de ces questions ont été retirés de l'échantillon, car nous considérons que cela indique que le répondant n'a pas lu les questions correctement (réponses négligentes). Ce critère était plus strict que les critères prédéfinis originaux utilisés par les bureaux d'études de marché (élimination des répondants uniquement s'ils répondaient mal aux deux questions à réponse dirigée).

Les questions à réponse dirigée sont un moyen recommandé d'identifier les répondants négligents (bv. Goldammer et al., 2020; Malamis & Howley, 2022; Ward & Meade, 2023). Les répondants négligents sont ceux qui « ne lisent pas le contenu des items ou n'y prêtent pas suffisamment attention, ce qui entraîne des données susceptibles de ne pas refléter fidèlement les niveaux réels des construits mesurés chez les répondants (Meade & Craig 2012, Ward & Meade 2018) » (Ward & Meade, 2023, p. 578). Kam et Chan (2018) et Meade et Craig (2012) montrent également que les items à réponse dirigée constituent une méthode valable pour détecter les répondants négligents dans les données d'enquête.

Lors du nettoyage de l'ensemble des données d'ESRA3 (39 pays), 5 742 répondants ont été retirés de l'ensemble de données original fourni par les bureaux d'études (42 835). L'échantillon effectif se compose de 37 093 répondants. En Belgique, 309 répondants ont été retirés et l'échantillon final (effectif) se compose de 1795 répondants.

Dans ESRA2, 550 des 45 664 répondants de l'échantillon total ont été retirés (1,2 %). L'augmentation du nombre de répondants supprimés entre ESRA2 et ESRA3 est principalement due à l'utilisation de critères plus stricts pour le nettoyage des données par le biais d'items à réponse dirigée. Dans ESRA3, les répondants sont éliminés s'ils ont répondu de manière incorrecte à au moins un des deux items à réponse dirigée. Dans ESRA2, les répondants n'étaient supprimés que s'ils avaient répondu deux fois de manière erronée aux deux items à réponse dirigée. Les données montrent que le nombre de répondants négligents, qui n'ont pas vraiment lu correctement les items à réponse dirigée, a fortement augmenté entre ESRA2 et ESRA3. Le comité de pilotage d'ESRA3 a donc décidé d'anticiper cette évolution et d'utiliser les nouveaux critères plus stricts de nettoyage des données dans ESRA3 pour en améliorer la qualité.

## Annexe 3 : Informations sur les usagers de la route et taille des échantillons

### Vue d'ensemble des sous-groupes par principal type d'utilisateur de la route

**Q12) Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé chacun des modes de transport suivants en Belgique ?**

*À quelle fréquence avez-vous...*

#### Transports publics

- pris le train
- pris le bus ou le minibus
- pris le tramway
- pris le métro
- pris l'avion
- pris le bateau/ferry
- été passager d'un transport public individuel non motorisé (par exemple : vélo-taxi, attelage...)
- été passager d'un transport public individuel motorisé (par exemple : taxi, moto-taxi...)

#### Automobiliste

- conduit une voiture (non électrique et non hybride)
- conduit une voiture électrique ou hybride

#### Passager de voiture

- été passager de voiture

#### Cyclomotoriste ou motocycliste

- roulé à cyclomoteur (classe B max 45 km/h ;  $\leq 50$  cc ou  $\leq 4$  kW)
- roulé à motocyclette ( $> 50$  cc ou  $> 5$  kW)

#### Cycliste

- roulé à bicyclette non électrique
- roulé à vélo à assistance électrique

#### Piéton

- marché ou couru au moins 200 m dans la rue

#### Utilisateur de trottinette électrique

- utilisé une trottinette électrique

### Taille des échantillons des différents groupes d'utilisateurs de la route

Usager de la route	Taille de l'échantillon
Tous les usagers de la route	1 795
Automobilistes au moins quelques jours par mois	1 348
Automobilistes conduisant au moins quelques jours par mois et ayant transporté un enfant de moins de 135 cm au cours des 30 derniers jours	443
Automobilistes conduisant au moins quelques jours par mois et ayant transporté un enfant de plus de 135 cm au cours des 30 derniers jours	580
Passagers d'une voiture au moins quelques jours par mois	1 206
Cyclomotoristes ou motocyclistes au moins quelques jours par mois	208

Cyclistes au moins quelques jours par mois	835
Piétons au moins quelques jours par mois	1 577
Utilisateurs de trottinettes électriques au moins quelques jours par mois	194

## Analyses de la taille des échantillons par genre, groupe d'âge et région

Usager de la route	Groupe	Taille de l'échantillon
<b>Tous les usagers de la route</b>	Homme	851
	Femme	941
	18-24 ans	169
	25-34 ans	303
	35-44 ans	325
	45-54 ans	368
	55-64 ans	361
	65-74 ans	269
	Flandre	950
	Wallonie	680
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	165
<b>Automobilistes au moins quelques jours par mois</b>	Homme	662
	Femme	684
	18-24 ans	105
	25-34 ans	236
	35-44 ans	250
	45-54 ans	266
	55-64 ans	294
	65-74 ans	197
	Flandre	736
	Wallonie	501
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	111
<b>Passagers de voiture au moins quelques jours par mois</b>	Homme	502
	Femme	702
	18-24 ans	153
	25-34 ans	261
	35-44 ans	241
	45-54 ans	213
	55-64 ans	198
	65-74 ans	140
	Flandre	628
	Wallonie	470
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	108
Automobilistes conduisant au moins quelques jours par mois et ayant transporté un enfant de moins de 135 cm au cours des 30 derniers jours	Flandre	220
	Wallonie	179
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	44
Automobilistes conduisant au moins quelques jours par mois et ayant transporté un enfant de plus de 135 cm au cours des 30 derniers jours	Flandre	312
	Wallonie	214
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	54
<b>Cyclomotoristes ou motocyclistes au moins quelques jours par mois</b>	Flandre	105
	Wallonie	62
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	41
	Homme	464

<b>Cyclistes au moins quelques jours par mois</b>	Femme	369
	18-24 ans	92
	25-34 ans	166
	35-44 ans	176
	45-54 ans	158
	55-64 ans	145
	65-74 ans	98
	Flandre	583
	Wallonie	181
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	71
<b>Piétons au moins quelques jours par mois</b>	Homme	743
	Femme	831
	18-24 ans	164
	25-34 ans	280
	35-44 ans	285
	45-54 ans	313
	55-64 ans	306
	65-74 ans	229
	Flandre	858
	Wallonie	565
Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	154	
<b>Utilisateurs de trottinettes électriques au moins quelques jours par mois</b>	Flandre	87
	Wallonie	61
	Bruxelles (Région de Bruxelles-Capitale)	46

## Annexe 4 : Informations sur les comparaisons méthodologiques entre ESRA1, ESRA2 et ESRA3

### Différences méthodologiques entre ESRA2 et ESRA3

Les résultats d'ESRA2 présentés à la section 3.12 diffèrent de ceux publiés dans les publications ESRA2, y compris le rapport contenant les résultats ESRA2 belges (Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? - Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), (Schinckus et al., 2021). En raison de différences méthodologiques, les résultats d'ESRA2 ont été recalculés pour pouvoir être comparés à ceux d'ESRA3. Des différences existent au niveau de l'échantillon ainsi qu'au niveau des questions ou items entre ESRA2 et ESRA3. Au niveau de l'échantillon, on observe une différence de population entre ESRA2 et ESRA3 : dans ESRA2, la population était composée d'adultes âgés de 18 ans et plus, tandis que dans ESRA3, la population était composée d'adultes âgés de 18 à 74 ans. Dans ESRA3, un nettoyage plus strict des données a également été appliqué par rapport à ESRA2 (pour plus d'informations, voir également les rapports méthodologiques (Meesmann et al., 2022 ; Meesmann & Wardenier, 2024)). Pour tenir compte de ces deux différences, les résultats d'ESRA2 ont été repondérés et recalculés afin que la population soit la même que celle d'ESRA3 et que les résultats soient donc comparables. Il existe également des différences entre ESRA2 et ESRA3 au niveau des questions et des items. Pour certaines questions, la population de référence diffère : par exemple, dans ESRA2, les opinions concernant les comportements de circulation sûrs et à risque étaient recueillies pour l'ensemble des usagers de la route, tandis que dans ESRA3, cette question ne concernait que les automobilistes. Cela signifie que les résultats ne reposent pas sur la même base de référence : par exemple, 30 % de l'ensemble des usagers de la route ne représente pas la même chose que 30 % de l'ensemble des automobilistes. Les différences entre les populations de référence peuvent souvent être recalculées et cela a donc également été pris en compte dans les résultats recalculés d'ESRA2. De plus, certaines questions et/ou parties de questions sont formulées différemment entre ESRA2 et ESRA3. Pour certaines questions/items, la formulation entre les deux éditions est trop différente pour être comparée ; ces questions et items ne sont donc pas repris dans les comparaisons. Enfin, les comparaisons ne portent que sur la Belgique, car les pays inclus dans la moyenne européenne sont également trop différents entre ESRA2 et ESRA3.

Malgré les efforts de l'initiative ESRA pour rendre les résultats présentés dans ESRA2 et ESRA3 aussi comparables que possible, ces comparaisons ont des limites et doivent être interprétées avec prudence. Des effets méthodologiques potentiels peuvent encore subsister et expliquer certaines différences dans les résultats. Il s'agit d'éléments sur lesquels l'initiative ESRA n'a que peu ou pas de contrôle pour diverses raisons. Parmi les exemples de ces différences méthodologiques, on peut citer les changements dans les caractéristiques ou la composition de l'échantillon (par exemple, le niveau d'éducation, la population rurale ou urbaine, ou le nombre de cyclomotoristes dans le groupe mixte de cyclomotoristes et de motocyclistes) et les changements dans les schémas de réponse dus à des dispositions différentes des questions (par exemple, des questions matricielles avec de nombreuses rubriques par rapport à des questions à rubrique unique). Deuxièmement, les intervalles de confiance présentés doivent également être pris en compte lors de la comparaison des résultats entre ESRA2 et ESRA3. Une différence de pourcentage entre ESRA2 et ESRA3 peut sembler importante, alors que les intervalles de confiance se chevauchent ou ne sont pas très éloignés l'un de l'autre. Pour ces raisons, les différences entre ESRA2 et ESRA3 ne doivent pas toujours être interprétées comme des changements réels dans la population.

En général, les changements observés entre ESRA2 (2018) et ESRA3 (2023) doivent être interprétés avec prudence, car ils peuvent avoir été influencés par des différences méthodologiques ou, par exemple, par la pandémie de COVID-19 (Lyon et al., 2024). Les mesures futures (ESRA4 en 2026) pourront être utilisées pour confirmer les changements dans le temps (tendances). Si possible, d'autres données de surveillance nationales évaluant les mêmes variables (ou des variables similaires) dans le temps peuvent également être utilisées pour la validation externe des tendances/changements nationaux observés.

### Différences méthodologiques entre ESRA1 d'une part et ESRA2 et ESRA3 d'autre part

De nombreuses différences méthodologiques existent entre ESRA1 (2015) d'une part et ESRA2 et ESRA3 d'autre part, ce qui ne permet que des comparaisons indicatives avec ESRA1. Les principales différences

méthodologiques sont une population différente et un nettoyage différent des données. ESRA1 visait essentiellement les automobilistes, tandis que les ESRA2 et ESRA3 concernent tous les usagers de la route. Il n'est toutefois pas possible de recalculer les chiffres d'ESRA1 pour corriger cette disparité. Un nettoyage des données différent a également été utilisé dans ESRA1 par rapport à ESRA2 et à ESRA3. Un recalcul correctif n'est pas possible en raison d'informations manquantes dans ESRA1. Si les résultats d'ESRA1 sont suffisamment comparables dans la formulation de la question, ils sont également présentés et/ou décrits dans le texte, mais les comparaisons ne sont qu'une approximation, car les chiffres ne sont pas comparables à 100 %.

## Informations complémentaires sur les résultats à la section 3.12

### **Comportement à risque autodéclaré chez les automobilistes**

En ce qui concerne le comportement autodéclaré, il n'est pas possible d'établir des comparaisons avec ESRA1, car dans cette dernière, les usagers de la route n'ont pas été interrogés sur leurs comportements à risque au cours des 30 derniers jours, comme dans ESRA2 et ESRA3, mais au cours des 12 derniers mois. Les résultats d'ESRA1, d'une part, et d'ESRA2 et d'ESRA3, d'autre part, ne sont donc pas comparables.

### **Application de la loi et soutien aux mesures politiques**

Pour la probabilité subjective d'être contrôlé, une comparaison avec les chiffres d'ESRA1 n'est pas possible, car l'échelle de réponse dans ESRA1 était différente.



**Institut Vias**

Chaussée de Haecht 1405  
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

[info@vias.be](mailto:info@vias.be)

[www.vias.be](http://www.vias.be)