

Rapport n° 2021-R-11-FR

Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ?

Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018)

Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ?

Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018)

Rapport n° 2021-R-11-FR

Auteurs : Louise Schinckus, Uta Meesmann, Shirley Delannoy, Naomi Wardenier & Katrien Torfs

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 24/09/2021

Dépôt légal : D/2021/0779/71

Veillez référer au présent document de la manière suivante : 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), Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Remerciements

Les auteurs et l'institut Vias tiennent à remercier Wouter Van den Berghe et Benoit Godart pour la révision en interne et leur contribution précieuse à ce rapport. La responsabilité du contenu du présent rapport incombe aux auteurs seuls.

Table des matières

Résumé	6
Summary	12
1 Introduction	15
1.1 Contexte de l'étude	15
1.2 Méthodologie	15
2 Principaux résultats	17
2.1 Sécurité routière en général	17
2.1.1 Modes de transport	17
2.1.2 Sécurité subjective	18
2.1.3 Perception des risques	19
2.1.4 Comparaisons inter-thématiques	20
2.2 Conduite sous influence de l'alcool, de drogues et des médicaments	23
2.2.1 Conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et des médicaments déclarée par le conducteur	23
2.2.2 Acceptabilité de la conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et des médicaments	25
2.2.3 Opinions sur la conduite sous influence de l'alcool	26
2.3 Vitesse et excès de vitesse	28
2.3.1 Excès de vitesse déclarés par le conducteur	28
2.3.2 Acceptabilité de l'excès de vitesse	29
2.3.3 Opinions sur l'excès de vitesse	30
2.4 Utilisation de la ceinture de sécurité	31
2.4.1 Utilisation de la ceinture de sécurité déclarée par le conducteur	31
2.4.2 Acceptabilité de l'utilisation de la ceinture de sécurité	32
2.5 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants	33
2.5.1 Utilisation déclarée d'un dispositif de retenue pour enfants	33
2.5.2 Acceptabilité de la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants	34
2.5.3 Opinions sur la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants	35
2.6 Distraction et utilisation du téléphone au volant	35
2.6.1 Distraction et utilisation du téléphone au volant déclarées par le conducteur	35
2.6.2 Acceptabilité de la distraction et de l'utilisation du téléphone au volant	36
2.6.3 Opinions sur la distraction et l'utilisation du téléphone au volant	37
2.7 Fatigue et somnolence au volant	38
2.7.1 Fatigue et somnolence déclarées par le conducteur	38
2.7.2 Acceptabilité de la fatigue et de la somnolence au volant	39
2.8 Application et acceptation des mesures	39
2.8.1 Risque subjectif d'être pris	40
2.8.2 Risque objectif d'être pris	40
2.8.3 Opinions et connaissances des règles et sanctions en vigueur	41
2.8.4 Opinions sur les mesures potentielles de sécurité routière	43
2.9 Automatisation des véhicules	46
3 Principaux résultats pour les autres modes de transport	48

3.1	Comportements à risque déclarés par les conducteurs de deux-roues motorisés	48
3.2	Comportements à risque déclarés par les cyclistes	49
3.3	Comportements à risque déclarés par les piétons	50
4	Conclusions	51
5	Résumés thématiques et recommandations	52
5.1	Conduite sous influence de l'alcool	52
5.2	Vitesse et excès de vitesse	53
5.3	Port de la ceinture de sécurité	53
5.4	Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants	54
5.5	Distraction et utilisation du téléphone au volant	54
5.6	Fatigue et somnolence au volant	55
	Références	56
	Annexe 1 : Questionnaire	58
	Annexe 2 : Tables pour la Belgique	66

Table des illustrations et tableaux

Tableau 1 Répartition finale de l'échantillon effectif Belge selon la région, le sexe et l'âge	16
Tableau 2. Répartition théorique de l'échantillon par sexe, âge et région.....	66
Tableau 3. Répartition effective des répondants par région, sexe et âge.....	Error! Bookmark not defined.
Figure 1 : Sujets et variables évalués dans l'enquête ESRA2	16
Figure 2 : Pourcentage des belges ayant utilisé le mode de transport au moins quelques jours au cours des 12 derniers mois.....	17
Figure 3 : Pourcentage d'utilisation de divers modes de transport au cours des 12 derniers mois en fonction de l'âge.....	18
Figure 4 : Sentiment de (in)sécurité en fonction du mode de transport	19
Figure 5 : Pourcentage des belges estimant les comportements à risque ci-dessus comme étant souvent la cause d'un accident de la route impliquant une voiture	20
Figure 6 : Prévalence autodéclarée des comportements dangereux au volant (2018).....	21
Figure 7 : Acceptabilité personnelle des comportements dangereux au volant (2018)	22
Figure 8 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous influence de l'alcool en fonction de la région (2018)	24
Figure 9 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous influence de drogues en fonction de l'âge (2018) ...	24
Figure 10 : Prévalence de la conduite sous influence de médicaments en fonction du genre (2018).....	25
Figure 11 : Acceptabilité sociale de la conduite sous influence de l'alcool en fonction de la région (2018)....	26
Figure 12 : Contrôle comportemental perçu sur la conduite sous influence de l'alcool en fonction du genre (2018).....	27
Figure 13: Prévalence autodéclarée de vitesse excessive en fonction de l'âge (2018).....	29
Figure 14: Acceptabilité personnelle des excès de vitesse selon le régime de vitesse et le genre (2018).....	30
Figure 15 : Attitude envers l'excès de vitesse en fonction de l'âge (2018).....	31
Figure 16 : Prévalence autodéclarée de la non-utilisation de la ceinture de sécurité en fonction de la position dans le véhicule et du genre (2018).....	32
Figure 17 : Acceptabilité personnelle du non-port de la ceinture de sécurité en fonction de l'âge (2018)	33
Figure 18 : Prévalence autodéclarée du transport d'un enfant sans l'attacher correctement ou sans attacher sa ceinture en fonction de l'âge (2018)	34
Figure 19 : Acceptabilité sociale et acceptabilité personnelle du transport d'enfants sans les attacher (2018)	34
Figure 20 : Attitude envers la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants (2018).....	35
Figure 21 : Acceptabilité sociale et acceptabilité personnelle des sources de distraction par téléphone au volant (2018).....	37
Figure 22 : Sentiment de contrôle perçu envers l'utilisation du téléphone au volant en fonction du genre (2018).....	38
Figure 23 : Prévalence autodéclarée de somnolence au volant en fonction de la région (2018)	39
Figure 24 : Acceptabilité personnelle envers la somnolence au volant (2018).....	39
Figure 25: Prévalence de l'estimation subjective du risque d'être contrôlé par la police pour une série de comportements à risque (2018)	40
Figure 26 : Prévalence rapportée des contrôles de police pour alcool et drogues au volant au cours de l'année écoulée en fonction du genre (2018)	41
Figure 27 : Opinions sur les règles et sanctions en vigueur concernant l'alcool, la vitesse et la distraction au volant (2018).....	42
Figure 28 : Situations d'oubli fréquent des règles de circulation en fonction de l'âge (2018)	43
Figure 29 : Prévalence de l'adhésion envers certaines mesures légales en Belgique en fonction du genre (2018).....	44
Figure 30 : Opinions sur les mesures potentielles vis-à-vis de la conduite sous influence, du non-respect des limitations de vitesse, des mesures de protection et de la distraction au volant (2018)	45
Figure 31 : Intérêt pour les véhicules semi et entièrement automatiques en fonction du genre (2018).....	46
Figure 32 : Bénéfices attendus envers les véhicules semi et entièrement automatiques (2018)	47
Figure 33 : Prévalence déclarée des comportements à risque parmi les conducteurs de deux-roues motorisés (2018).....	48
Figure 34 : Prévalence déclarée des comportements à risque parmi les cyclistes (2018).....	49
Figure 35 : Prévalence déclarée des comportements à risque parmi les piétons (2018)	50

Résumé

Objectifs et méthodologies

La mesure nationale d'attitudes de l'institut Vias de 2018 se base sur les données d'un échantillon de 1 985 usagers de la route en Belgique récoltées au cours de l'enquête internationale ESRA2. Le questionnaire en ligne a été distribué en deux vagues (2018 - 2019) à des panels représentatifs de la population dans 48 pays, dont la Belgique.

La mesure nationale d'attitudes invitait les répondants à exprimer leurs opinions sur une série de comportements dangereux en matière de sécurité routière. Les participants rapportaient également la fréquence de ces comportements ainsi que leur perception de l'acceptabilité sociale, leur acceptabilité personnelle et sentiment de contrôle vis-à-vis de ces comportements. L'enquête abordait différents sujets de sécurité routière pour les conducteurs :

- La conduite sous influence de l'alcool, des drogues et des médicaments,
- Les excès de vitesse sous différents régimes de limitation (en agglomération, hors agglomération, sur autoroute)
- La non-utilisation de la ceinture de sécurité ou d'un système de retenue approprié
- La distraction par utilisation du GSM au volant
- La fatigue et somnolence au volant

Des questions spécifiques étaient également posées concernant les comportements à risque pour les conducteurs de deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons.

Les réponses des participants étaient considérées en regard de leur genre, leur catégorie d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans et 65 ans et plus) et leur région (Flandre, Wallonie, Bruxelles).

Principaux résultats

Sécurité subjective et perception des risques

Une série de questions ont été posées aux répondants concernant leur sentiment de sécurité vis-à-vis des différents modes de transport et leur perception des causes des accidents de la route. Le train, l'avion et le bateau figuraient sur le podium des moyens de transport évalués comme les plus sûrs par leurs utilisateurs respectifs. A l'inverse, le cyclomoteur, la motocyclette, le vélo et les engins de déplacement personnels (tels que les trottinettes) étaient évalués comme les moins sûrs par leurs utilisateurs. Parmi les causes des accidents de la route, la conduite sous influence de l'alcool, l'utilisation du GSM à la main et la fatigue au volant étaient les trois comportements les plus fréquemment considérés comme responsables d'une bonne part des accidents de la route. A noter que l'excès de vitesse ne figurait pas dans le « top 3 » des comportements estimés les plus fréquemment responsables des accidents de la route.

Conduite sous influence de l'alcool

Près d'un quart des conducteurs affirmaient avoir conduit en étant peut-être au-delà de la limite d'alcoolémie autorisée. Cette prévalence était particulièrement élevée parmi les hommes et significativement plus importante en Région wallonne qu'en Région flamande. Ce comportement était également perçu comme socialement plus acceptable en Wallonie qu'en Flandre. L'acceptabilité personnelle était quant à elle plus élevée parmi les hommes que les femmes. Les hommes étaient également plus confiants quant à leur capacité à conduire en ayant bu et plus enclin à conduire sous influence pour des trajets courts. C'est dans les tranches d'âge des 25-34 ans et des 45-54 ans qu'on rapporte le plus que la conduite sous influence d'alcool est répandue au sein du groupe d'amis. Pour ce premier comportement à risque, on constate dès lors que le genre joue un rôle important pour la prévalence, l'attitude, l'acceptabilité personnelle et le sentiment de contrôle.

Vitesse et vitesse excessive

L'excès de vitesse, qu'il soit sur autoroute, hors ou en agglomération, était le comportement à risque rapporté par la majorité des conducteurs (> 60%). De manière générale, les conducteurs masculins reconnaissaient dépasser significativement davantage les limitations, et ce quel que soit le régime de vitesse. En agglomération, les wallons, ainsi que les conducteurs de 25 à 34 ans, étaient les plus nombreux à dépasser la limitation de vitesse. Sur autoroute, c'est également en Wallonie que les conducteurs rapportaient le plus dépasser la limitation de vitesse et ce comportement concernait principalement une large tranche d'âge s'étendant de 25 à 54 ans. L'acceptabilité sociale et l'acceptabilité personnelle du dépassement de la limitation de vitesse étaient

toutes deux plus importantes parmi les hommes et parmi les très jeunes conducteurs. C'est parmi les conducteurs de 25 à 34 ans que le plus grand nombre indiquait que l'excès de vitesse était un comportement commun au sein de le groupe d'amis. Les hommes étaient plus nombreux à considérer que le respect des limitations était ennuyeux et se sentaient capables de conduire en dépassant largement la limitation de vitesse ou de conduire vite dans un virage serré. Les conducteurs de moins de 35 ans étaient plus nombreux à considérer que conduire vite leur permettait de gagner du temps.

Utilisation de la ceinture de sécurité

Parmi les conducteurs, 14% admettaient avoir roulé au moins une fois sans leur ceinture de sécurité au cours du mois écoulé. La prévalence était plus élevée parmi les hommes et les jeunes conducteurs. Pour ce qui est du port de la ceinture à l'arrière, encore une fois, les passagers masculins indiquaient davantage ne pas l'avoir portée. Ils étaient également plus nombreux en Région bruxelloise. L'acceptabilité sociale était plus élevée parmi les hommes et l'acceptabilité personnelle plus répandue chez les hommes, parmi les jeunes conducteurs et en Région bruxelloise.

Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

Pour le transport des enfants de moins d'1m35, 14% répondants admettaient avoir effectué au moins un trajet sans les attacher correctement au cours du mois écoulé. Cela concernait davantage les hommes et diminuait progressivement avec l'âge. Pour le transport des enfants de plus d'1m35, 12% reconnaissaient ne pas avoir attaché leur ceinture de sécurité lors d'au moins un trajet. Cette prévalence ne différait pas entre les hommes et les femmes, mais était significativement plus importante parmi les conducteurs âgés de 25 à 39 ans.

Distraction et utilisation du téléphone au volant

L'utilisation du téléphone à la main pour appeler ou lire un SMS/e-mail était rapportée par respectivement 22% et 28% des conducteurs. Cette prévalence était aussi élevée parmi les femmes que parmi les hommes. Ce sont essentiellement les jeunes conducteurs qui étaient concernés par ce comportement. Quand il s'agissait d'utiliser le téléphone avec kit mains-libres (46%), la prévalence était plus élevée parmi les conducteurs masculins et les conducteurs d'âge moyen ainsi qu'en Région bruxelloise. L'utilisation du téléphone à la main était socialement et personnellement plus acceptée parmi les jeunes conducteurs, sans distinction de genre. Pour ce qui est de l'attitude et du contrôle comportemental perçus, les hommes se disaient plus favorables à l'utilisation du téléphone au volant en vue de rester disponibles. Ils se percevaient également davantage comme capables de conduire en utilisant leur téléphone.

Fatigue et somnolence au volant

Près d'un quart de l'échantillon des conducteurs belges indiquait avoir roulé dans un état de fatigue si avancé qu'il éprouvait des difficultés à garder les yeux ouverts. Cette prévalence était particulièrement élevée parmi les conducteurs masculins et parmi les conducteurs âgés entre 18 et 44 ans ainsi qu'en Région flamande. Malgré l'importante prévalence de ce comportement, seul 1% des répondants ont estimé qu'il était personnellement acceptable de rouler dans un état de somnolence avancé. Cette acceptabilité était plus fréquente parmi les hommes et diminuait graduellement à travers les catégories d'âge.

Application et acceptation des mesures de contrôle et de sanction

Si une majorité des conducteurs reconnaissaient dépasser les limitations de vitesse, ils étaient également 51% à estimer que les règles de circulation en la matière devraient être plus strictes et 65% à considérer que les contrôles n'étaient pas suffisants. C'est toutefois envers les mesures contre la conduite sous influence et la distraction au volant que la majorité des répondants s'accordent le plus pour affirmer que les mesures répressives devraient être renforcées.

Parmi une série de potentielles mesures de sécurité routière, les 5 propositions ayant reçu plus de 80% d'approbation de l'échantillon étaient toutes des mesures de protection : port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 12 ans et pour tous les conducteurs de cyclomoteurs et motocyclettes ; éléments réfléchissants obligatoires pour tous les cyclistes circulant dans l'obscurité et même mesure pour les conducteurs de cyclomoteurs ou motocyclettes et système de rappel de ceinture de sécurité obligatoire à l'avant et à l'arrière dans les nouveaux véhicules. Les mesures ayant reçu moins de 50% d'approbation concernaient la distraction dans le trafic : 48% étaient en faveur d'une tolérance zéro en matière d'utilisation du GSM au volant (avec ou sans kit mains libres) et 45% étaient favorables à une interdiction des casques audio en marchant dans la rue.

Opinions quant à l'automatisation des véhicules

Concernant l'automatisation des véhicules, les répondants tendaient à être plus en faveur d'une semi-automatisation (39%) qu'une automatisation complète (29%). En général, les hommes plus que les femmes étaient en faveur de l'automatisation et les jeunes conducteurs semblaient plus convaincus que leurs homologues plus âgés par l'utilisation de véhicules entièrement automatisés. Les bénéfices estimés comme probables par plus de 40% des répondants, à la fois pour les véhicules semi-automatiques et entièrement automatiques, étaient : l'économie de carburant, la diminution du nombre et de la gravité des accidents et la réduction des émissions polluantes des véhicules. Les répondants estimaient que les véhicules entièrement automatisés présenteraient davantage de bénéfices que les semi-automatisés en termes de libération de temps pour les activités divertissantes et fonctionnelles, de congestion routière et de réduction de temps de trajet.

Autres modes de transport

Des questions spécifiques concernant les comportements à risque sur la route ont également été adressées plus spécifiquement aux usagers de la route ayant indiqué avoir circulé en tant que motocyclistes, cyclomoteuristes, cyclistes ou piétons au cours du mois écoulé.

Concernant la conduite sous influence, il apparaît qu'elle concerne autant les deux-roues motorisés (21%) et non motorisés (28%) que les conducteurs (24%). Les excès de vitesse hors agglomération sont quant à eux moins souvent rapportés pour les deux-roues motorisés (42%) que par les conducteurs (72%). Très proche du pourcentage des conducteurs (28%), les conducteurs de deux-roues motorisés (22%) et les cyclistes (23%) sont aussi nombreux à avoir lu un SMS/e-mail en roulant dans le trafic. Les piétons sont eux plus de la moitié (56%) à avoir consulté leurs messages/e-mails en marchant.

Parmi les conducteurs de deux-roues, 23% des motocyclistes et cyclomoteuristes et 83% des cyclistes indiquaient avoir roulé sans casque au moins une fois au cours du mois écoulé.

Vue d'ensemble et conclusions

La mesure d'attitudes de Vias vise à rendre compte de la prévalence auto-rapportée de ces principaux comportements à risque dans la circulation : conduite sous influence, excès de vitesse, non-utilisation de la ceinture de sécurité ou d'un système de retenue adapté, distraction et fatigue au volant. Outre la fréquence de ces comportements, ce rapport présente également une série de déterminants psychologiques potentiels (attitudes, acceptabilité sociale et personnelle, normes et contrôle comportemental perçu) et les caractéristiques démographiques des personnes concernées (genre, âge et région d'appartenance). Ces informations contribuent à une meilleure compréhension des comportements problématiques dans le trafic, une identification des populations à risque et des possibles leviers d'action.

Parmi les mesures généralement considérées pour améliorer la sécurité routière, certaines ciblent directement le comportement des usagers de la route, c'est le cas notamment de la législation et des sanctions, l'éducation et la formation ou les campagnes de sensibilisation. D'autres mesures peuvent également viser un changement de comportement des conducteurs ou réduire l'impact de ces comportements à risque de façon indirecte via l'infrastructure ou l'amélioration des véhicules.

Sur base des résultats du présent rapport et des connaissances actuelles en matière de mesures de sécurité routière, une série de réflexions quant aux possibles leviers d'action pour les différents comportements problématiques présentés par les conducteurs peuvent être avancées :

- Conduite sous influence de l'alcool

Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes, davantage les conducteurs en Wallonie.

Piste de réflexion : campagnes de sensibilisation visant les normes sociales et le sentiment de contrôle erroné (particulièrement pour les hommes et les jeunes conducteurs) ; renforcement des contrôles et sanctions.

- Vitesse et vitesse excessive

Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes et les jeunes conducteurs, davantage les conducteurs en Wallonie.

Pistes de réflexion : campagnes de sensibilisation visant les normes personnelles et le sentiment de contrôle erroné (particulièrement pour les hommes et les jeunes conducteurs) ; renforcement des contrôles et sanctions accompagnés d'actions de sensibilisation ; généralisation des systèmes ISA.

- Utilisation de la ceinture de sécurité

Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes, les jeunes conducteurs et les passagers à l'arrière.

Piste de réflexion : campagnes de sensibilisation pour le port de la ceinture à l'arrière et en milieu urbain (Bruxelles) ; généralisation des systèmes d'alarme ceinture à l'arrière des véhicules.

- Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

Groupe cible primaire : grand public, principalement les 25-34 ans (parents ?) et les hommes.

Piste de réflexion : simplification et clarification des explications d'utilisation des systèmes de retenue pour enfant ; campagnes de sensibilisation sur les risques d'une utilisation inappropriée des systèmes de retenue ; formation des professionnels de l'enfance ; renforcement des contrôles.

- Distraction et utilisation du téléphone au volant

Groupe cible primaire : grand public, principalement les jeunes conducteurs et conducteurs d'âge moyen.

Piste de réflexion : campagnes de sensibilisation visant le sentiment de contrôle erroné et l'attitude ; renforcement des contrôles en cas d'accident ; encourager l'emploi d'applications mobiles de filtrage des appels et alertes au moment de la conduite.

- Fatigue et somnolence au volant

Groupe cible primaire : grand public, principalement les hommes, les jeunes conducteurs et conducteurs d'âge moyen, davantage les conducteurs en Flandre.

Piste de réflexion : campagnes de sensibilisation sur les risques de la somnolence au volant ; amélioration de l'infrastructure (ex. bandes rugueuses, zones de repos sécurisées) ; technologies d'avertissement en cas de déviation et signes de fatigue.

Summary

Objectives and methodology

The Vias institute's national attitude measurement for 2018 is based on data from a sample of 1985 road users in Belgium collected during the international ESRA2 survey. This online survey was distributed in two waves (2018-2019) to representative panels of the population in 48 countries, including Belgium. The national attitude measurement invited respondents to express their opinions on a range of unsafe traffic behaviours. Participants also reported the frequency of these behaviours as well as their perception of social acceptability, personal acceptability and perceived control over these behaviours. The survey covered a variety of road safety topics for motorists:

- Driving under the influence of alcohol, drugs and medication
- Speeding at different speed limits (in built-up areas, outside built-up areas, on motorways)
- Failure to use a seat belt or an appropriate child restraint system
- Distraction by using a mobile phone while driving
- Fatigue and drowsiness at the wheel

Specific questions were also asked about unsafe behaviours for motorized two-wheelers, cyclists and pedestrians. Participants' answers were considered with regard to their gender, age category (18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64 and 65 and over) and region (Flanders, Wallonia, Brussels).

Main results

Subjective safety and risk perception

Participants were asked a series of questions about their feeling of safety in relation to the different modes of transport and their perception of the determinants of road accidents. Trains, airplanes and boats were the means of transport evaluated as the safest by their respective users. Conversely, mopeds, motorcycles, bicycles and personal mobility devices (such as push-scooters) were assessed as the least safe by their users. Among the determinants of road accidents, driving under the influence of alcohol, using a mobile phone in the hand, and fatigue at the wheel were the three behaviours most frequently considered to be responsible for a large proportion of road accidents.

Driving under the influence of alcohol

Nearly one-quarter of respondents said they had driven while possibly over the BAC limit. This prevalence was particularly high among men and significantly higher in Wallonia than in Flanders. This behaviour was also perceived as more socially acceptable in Wallonia than in the Flemish region. Personal acceptability was higher among men than women. Men were also more confident about their ability to drive after drinking and more inclined to drive under the influence for short trips. The age groups 25-34 and 45-54 reported the highest incidence of perceived drinking and driving among friends. For this first risk behaviour, gender therefore plays an important role in prevalence, attitude, personal acceptability and sense of control.

Speed and speeding

Speeding, whether on the motorway, outside or in built-up areas, was the unsafe behaviour reported by the majority of motorists (> 60%). In general, male drivers were significantly more likely to admit exceeding the limits at any speed regime. In built-up areas, Walloon drivers, as well as motorists aged 25 to 34, were the most likely to exceed the speed limit. On motorways, it was also in Wallonia that drivers reported exceeding the speed limit the most, and this behaviour mainly concerned a wide age group ranging from 25 to 54 years old. Both the social and personal acceptability of exceeding the speed limit were higher among men and among very young drivers. Drivers aged 25-34 years were the most likely to indicate that speeding was perceived as a common behaviour among friends. Furthermore, males were more likely to consider respecting speed limits as boring or dull and trusted themselves to drive significantly faster than the speed limit or drive fast through a sharp curve. Lastly, drivers under 35 years of age were more likely to admit having the impression of losing time if they don't drive fast.

Seat belt use

Among drivers, 14% admitted driving at least once without their seatbelts in the past month. Prevalence was higher among males and young drivers. In terms of rear seat belt use, again, male passengers were more likely to report not wearing a seat belt. Also more respondents from the Brussels region reported violating this

traffic rule. Social acceptability was higher among men and personal acceptability was higher among men, young drivers and in the Brussels area.

Use of child restraint systems

For the transport of children under 1.35m, 14% of respondents admitted having made at least one trip without properly buckling them up in the past month. This was more prevalent among men and gradually decreased with age. For the transport of children over 1.35 m, 12% admitted not having fastened their seatbelts on at least one trip. This prevalence did not differ between men and women but was significantly higher among drivers aged 25-39.

Distraction and telephone use while driving

The use of the handheld phone to call or read a text message was reported by 22% and 28% of drivers respectively. This prevalence was as high among women as among men. Young drivers were the most likely to be affected by this behaviour. Concerning using the telephone with a hands-free kit (46%), the prevalence was higher among male and middle-aged drivers, as well as in the Brussels region. The use of handheld telephones was more socially and personally accepted among young drivers, regardless of gender. In terms of attitude and perceived behavioural control, men were more supportive of using the telephone while driving in order to remain available. They also perceived themselves as being more able to drive while using their phones.

Fatigue and drowsiness at the wheel

Nearly one-quarter of the sample of Belgian drivers indicated that they drove in such an advanced state of fatigue that they had difficulty keeping their eyes open. This prevalence was particularly high among male drivers, among drivers aged 18-44 and in the Flemish region. Despite the high prevalence of this behaviour, only 1% of respondents felt that it was personally acceptable to drive in an advanced state of drowsiness. This acceptability was more common among males and gradually decreased across age categories.

Support for enforcement measures

While a majority of the sample of drivers admitted exceeding speed limits, 51% of the drivers also have the opinion that the speed limits should be stricter and 65% are convinced that the checks are not sufficient. The majority of respondents were most in favour of measures against drink-driving and distracted driving and agreed that enforcement measures should be strengthened.

Among a range of potential new road safety measures, the five proposals that received more than 80% approval were all protective measures: mandatory helmet use for cyclists under 12 years of age and for all moped and motorcycle drivers; mandatory reflective material for all cyclists riding in the dark and same measure for moped and motorcycle drivers; and mandatory seatbelt reminders for front and rear seatbelts in new vehicles. The measures that received less than 50% approval concerned distraction in traffic: 48% were in favour of zero tolerance for the use of mobile phones while driving (with or without hands-free kit) and 45% were in favour of a ban on headsets while walking on the street.

Opinions regarding vehicle automation

Regarding vehicle automation, respondents tended to be more interested in semi-automated cars (39%) than fully-automated cars (29%). Men were in general more in favour of automation than women, and younger drivers seemed more convinced than their older counterparts of fully-automated vehicles. The benefits estimated as likely by more than 40% of respondents for both semi-automated and fully-automated cars were: better fuel economy, fewer and less severe accidents, and reduced vehicle emissions. Respondents had the impression that fully-automated vehicles would offer more benefits than semi-automated vehicles in terms of freeing up time for recreative and functional activities, reducing traffic congestion and reducing travel time.

Other modes of transportation

Specific questions regarding unsafe behaviour on the road were also addressed more specifically to road users who indicated that they had been traveling as a motorcyclist, moped rider, cyclist or pedestrian in the past month.

Concerning driving under the influence, it appears that both motorised (21%) and non-motorised (28%) two-wheelers show this behaviour to the same extent as car drivers (24%). Speeding outside built-up areas is less often reported by motorised two-wheelers (42%) than by car drivers (72%). The percentages of motorised

two-wheelers (22%) and cyclists (23%) that admit reading a SMS/e-mail while driving in traffic is very close to the percentage of car drivers (28%) showing this behaviour. More than half (56%) of pedestrians have read their messages/e-mails while walking.

Among two-wheelers, 23% of motorcyclists and moped riders and 83% of cyclists reported riding without a helmet at least once in the past month.

Conclusions and recommendations

The Vias national attitude measurement aims to capture the self-reported prevalence of these main unsafe behaviours in traffic: driving under the influence, speeding, non-use of seatbelts or an appropriate restraint system, distraction and fatigue while driving. In addition to the frequency of these behaviours, this report also presents a series of potential psychological determinants (attitudes, social and personal acceptability, norms and perceived behavioural control) and the demographic characteristics of the individuals concerned (gender, age and region of residence). This information contributes to a better understanding of unsafe behaviours in traffic, an identification of populations at risk and possible measures for action.

Among the measures generally considered to improve road safety, some directly target the behaviour of road users, such as legislation and penalties, education and training or awareness campaigns. Other measures also aim at changing the behaviour of motorists or reducing the impact of these unsafe behaviours indirectly through infrastructure or vehicle improvements.

Based on the results of this report and current knowledge of road safety measures, a series of reflections on possible measures for the various unsafe behaviours presented can be put forward:

- Driving under the influence of alcohol

Primary target group: general public, mainly men, more drivers in Wallonia.

Possible measures: awareness-raising campaigns aimed at social norms and the feeling of erroneous control (especially for men and young drivers); more controls and sanctions.

- Speeding

Primary target group: general public, mainly men and young drivers, more drivers in Wallonia.

Possible measures: awareness campaigns targeting personal norms and the feeling of erroneous control (especially for men and young drivers); more controls and sanctions combined with awareness-raising campaigns; generalization of ISA systems.

- Use of seat belt

Primary target group: general public, mainly men, young drivers and rear seat passengers.

Possible measures: awareness-raising campaigns for the wearing of seatbelts in the rear seat and in urban areas (Brussels); generalisation of seat belt warning systems in the rear of vehicles.

- Use of child restraint system

Primary target group: general public, mainly 25-34-year-olds (parents?) and men.

Possible measures: simplification and clarification of instructions for the use of child restraint systems; awareness campaigns on the risks of inappropriate use of restraint systems; training of professionals working with children; more controls.

- Distraction and telephone use while driving

Primary target group: general public, mainly young and middle-aged drivers.

Possible measures: awareness campaigns targeting the feeling of having control and attitude; more controls in the event of a crash; encouraging the use of mobile applications to filter calls and alerts while driving.

- Fatigue and drowsiness at the wheel

Primary target group: general public, mainly men, young and middle-aged drivers, more drivers in Flanders.

Possible measures: awareness campaigns on the risks of drowsiness at the wheel; improvement of infrastructure (e.g. safe rest areas); warning technologies in case of lane deviation and signs of fatigue.

1 Introduction

1.1 Contexte de l'étude

Les **attitudes des conducteurs** à l'égard de la sécurité routière constituent - avec le **nombre d'accidents** et les **comportements observés** dans la circulation - des indicateurs permettant d'estimer l'évolution de la sécurité routière tels que définis lors des premiers Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002. Si les statistiques relatives aux accidents de la route et aux comportements observés constituent des indicateurs « objectifs » de sécurité routière, elles ne rendent pas compte de certains déterminants psychosociaux pouvant sous-tendre l'adoption de ces comportements à risque dans la circulation. Dès lors, en vue de compléter et expliciter ces données et de guider la mise en place de mesures d'intervention adaptées, les indicateurs relatifs aux attitudes en matière de sécurité routière sont mesurés grâce à une vaste enquête triennale depuis 2003. Le présent rapport détaille les résultats de l'enquête de décembre 2018, sixième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière organisée par l'institut Vias.

La notion « d'attitudes » doit être comprise ici au sens large et englobe tant les opinions à l'égard d'un certain comportement que les normes sociales et personnelles perçues à l'égard de celui-ci, le sentiment de contrôle et son propre comportement dans la circulation. La présente mesure intègre également des questions relatives à la perception des risques, au soutien des mesures de contrôle et à l'intérêt porté aux nouvelles technologies et à l'automatisation des véhicules.

Les principaux thèmes abordés dans la mesure d'attitudes 2018 furent donc :

- Conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments
- Vitesse et excès de vitesse
- Utilisation de la ceinture de sécurité
- Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants
- Distraction et utilisation du téléphone au volant
- Fatigue et somnolence au volant

Ces questions étaient principalement formulées à l'intention des conducteurs, mais une série de questions spécifiques ont également été adressées aux conducteurs de deux-roues motorisés, cyclistes et piétons. Des questions plus générales concernant, par exemple, la perception de sécurité ou le soutien de mesures de contrôle et de sanction étaient posées à l'ensemble des participants.

Pour chaque comportement à risque décrit, les répondants étaient invités à rapporter la fréquence à laquelle ils avaient adopté celui-ci au cours des 30 derniers jours, à exprimer leurs opinions ainsi que leur perception de l'acceptabilité sociale, leur acceptabilité personnelle et le sentiment de contrôle vis-à-vis de ce comportement.

La section 2 « Principaux résultats » présentera d'abord une série de résultats généraux quant à la sécurité routière. Ensuite, les comportements listés ci-dessus seront développés et les réponses des participants seront considérées en regard de leur genre, leur catégorie d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans et 65 ans et plus) et leur Région (Flandre, Wallonie, Bruxelles).

1.2 Méthodologie

Pour la mesure d'attitudes 2018, les données belges issues de l'enquête internationale ESRA2 ont été utilisées. ESRA2 constitue la seconde étape de l'enquête électronique sur les attitudes des usagers de la route, une initiative internationale conjointe de centres de recherche et d'instituts de sécurité routière du monde entier, qui vise à collecter des données comparables sur la situation, le comportement et la culture en matière de sécurité routière des usagers.

Au cœur de cette enquête se trouve un questionnaire élaboré conjointement et traduit en presque 50 versions linguistiques (en Belgique : en français et en néerlandais). Les questions ont été élaborées suivant une version étendue du modèle de la Théorie du Comportement Planifié d'Ajzen (1991). Les thèmes abordés comprennent le comportement auto-déclaré, les attitudes et les opinions sur les comportements dangereux en matière de sécurité routière, l'acceptabilité sociale perçue et l'acceptabilité personnelle envers ces comportements (Figure 1). L'enquête aborde différents sujets de sécurité routière (par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool,

des drogues et des médicaments, la vitesse, les distractions) et cible les occupants des voitures, les conducteurs de deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons.

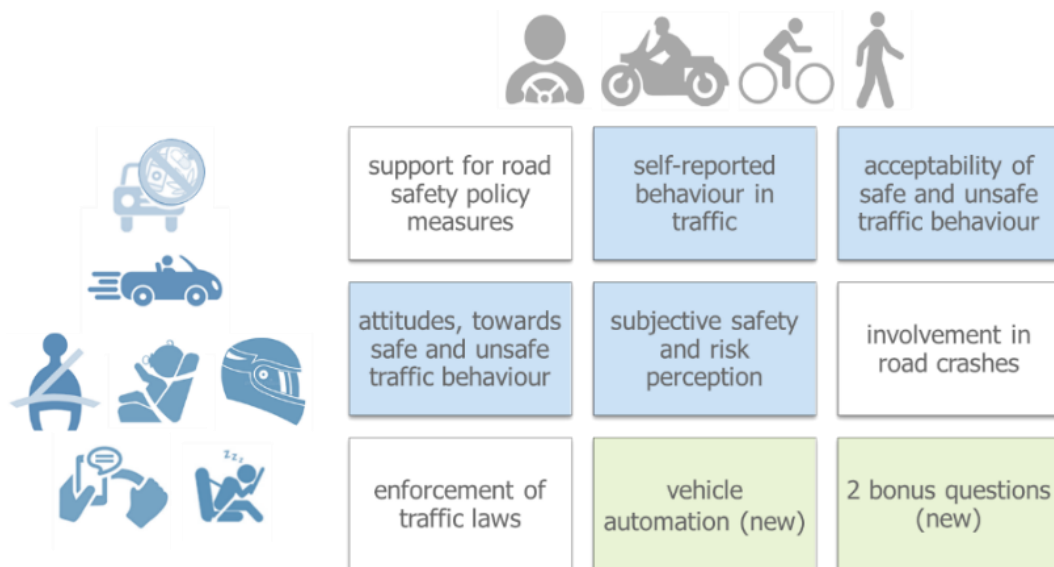


Figure 1 : Sujets et variables évalués dans l'enquête ESRA2

Les données ont été collectées entre 2018 et 2019 au moyen d'une enquête en ligne par panel, en utilisant des échantillons représentatifs des populations adultes nationales dans chaque pays participant (au moins N = 1 000 participants par pays dans les pays développés) (pour une méthodologie détaillée, consulter Meesmann, Torfs & Van den Berghe, 2019).

Pour sa deuxième phase, plus de 45 000 personnes de 48 pays ont répondu à l'enquête. La Belgique compte 1 985 participants (48,6% d'hommes et 51,4% de femmes ; M_{âge} = 48 ans, SD = 16,9) dont :

- 1 532 (77%) avaient conduit une voiture au cours des 30 derniers jours ;
- 209 (11%) avaient conduit une motocyclette ou un cyclomoteur au cours des 30 derniers jours ;
- 797 (40%) avaient conduit un vélo au cours des 30 derniers jours ;
- 1789 (90%) s'étaient déplacés en tant que piétons au cours des 30 derniers jours.

La répartition finale de l'échantillon effectif selon la région, le sexe et l'âge est indiquée dans le Tableau 1 et s'approche fortement de la répartition réelle du pays (pour plus d'informations sur le nettoyage et la pondération des données, voir l'annexe 2) :

Tableau 1 Répartition finale de l'échantillon effectif Belge selon la région, le sexe et l'âge

	Hommes						Femmes						Total
	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
Flandre	61	109	126	78	98	139	61	79	90	85	85	141	1152
Wallonie	25	28	30	80	54	48	29	66	49	82	50	91	632
Bruxelles	19	21	9	22	6	12	13	17	25	9	23	25	201
Total	105	158	165	180	158	199	103	162	164	176	158	257	1985

Lors des analyses effectuées, le lien entre les caractéristiques des conducteurs (en termes de genre, âge et région) et les réponses données a été examiné systématiquement pour chaque question. Pour ces analyses, les variables ont été codées sous forme binaires. Les analyses ont été effectuées à l'aide du programme IBM SPSS 25. Des Tests Chi² ont été effectués afin d'évaluer les différences significatives selon le genre, l'âge ou la région du répondant.

2 Principaux résultats

2.1 Sécurité routière en général

2.1.1 Modes de transport

Les participants à l'étude ont d'abord été invités à noter les moyens de transport qu'ils avaient employés au moins quelques jours durant les 12 derniers mois écoulés. Il en ressort que la marche (94%), la voiture en tant que passager (87%) et la voiture (non-électrique et non-hybride) en tant que conducteur (78%) sont les moyens de transport les plus indiqués. La majorité des répondants ont également rapporté avoir pris le train (62%), le bus (58%) et le vélo non-électrique (53%). En 2018, 17% des belges indiquent avoir roulé sur un vélo à assistance électrique et 6% ont employé un engin de déplacement personnel (tel qu'une trottinette électrique, un hoverboard, un monoroue ou un gyropode). 13% ont également conduit une voiture de type hybride ou électrique.

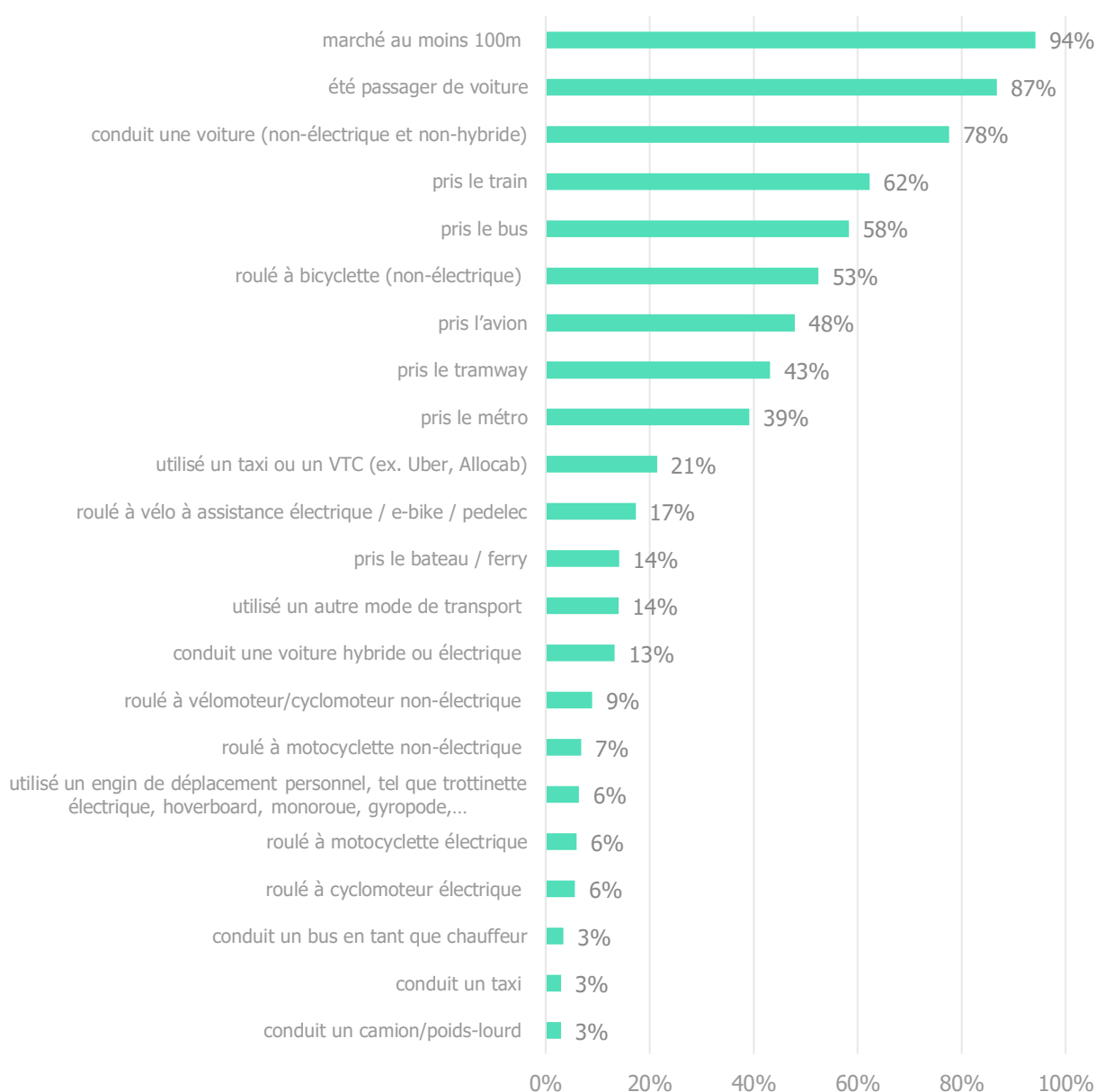


Figure 2 : Pourcentage des belges ayant utilisé le mode de transport au moins quelques jours au cours des 12 derniers mois

Des différences de genre sont observées pour l'utilisation de plusieurs moyens de transport. Les hommes (82%), significativement plus que les femmes (73%), indiquent utiliser la voiture en tant que conducteurs, tandis que les femmes sont plus nombreuses (90%) que les hommes (83%) à indiquer avoir voyagé en tant que passagères. Les hommes (60%) sont plus nombreux que les femmes (45%) à avoir utilisé un vélo non-électrique. Cette différence de genre n'est toutefois pas significative pour le vélo à assistance électrique. Enfin, les hommes sont également plus nombreux à utiliser un engin de déplacement personnel (9% des hommes contre 4% des femmes).

Pour l'âge, les 18-24 ans sont significativement moins (71%) que les 25-34 ans (84%) à conduire une voiture. L'âge est associé à une baisse progressive du nombre de personnes rapportant marcher, faire du vélo, être passagères de voiture et utiliser un engin de déplacement personnel. Pour le vélo électrique, il apparaît que les 25-34 ans (25%) sont significativement plus nombreux que les 45-54 ans (14%) et les 65 ans + (14%) à utiliser ce moyen de transport. Les 18-24 ans (20%) et les 55-64 ans (18%) constituent un groupe intermédiaire d'utilisateurs de vélo électrique.

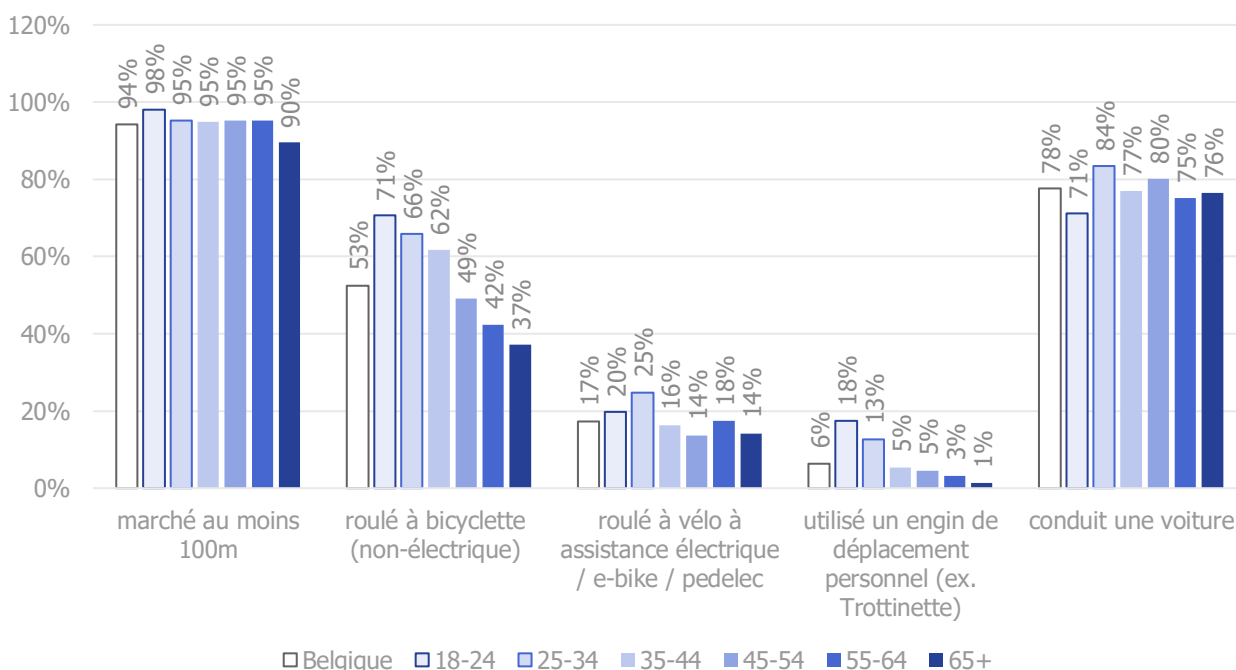


Figure 3 : Pourcentage d'utilisation de divers modes de transport au cours des 12 derniers mois en fonction de l'âge

En termes de différences régionales, les Flamands (66%) sont plus nombreux à avoir utilisé le vélo non-électrique que les Bruxellois (44%), eux-mêmes plus nombreux que les Wallons (31%). Les engins de déplacement personnels sont davantage utilisés à Bruxelles (20%) qu'en Flandre et en Wallonie (tous deux à 5%). La marche, l'utilisation de la voiture en tant que conducteur ou en tant que passager ne varient pas significativement selon les régions.

2.1.2 Sécurité subjective

Pour chaque moyen de transport utilisé au cours des 12 derniers mois, les répondants ont dû estimer dans quelle mesure, sur une échelle de 0 à 10 (où 0 = très peu sûre et 10 = très sûre), ils se sentaient en sécurité lors de cette utilisation. Le train (7,9/10), l'avion (7,7/10) et le bateau (7,6/10) figurent sur le podium des moyens de transport évalués comme les plus sûrs par leurs utilisateurs respectifs. A noter que les participants n'ayant pas indiqué avoir utilisé ces modes de transport au cours de l'année écoulée n'ont pas pu donner leur estimation quant à leur niveau de sécurité. A l'inverse, le cyclomoteur, la motocyclette (non-électrique et électrique), le vélo (non-électrique et électrique) et les engins de déplacement personnel (tels que les trottinettes) étaient évalués comme les moins sûrs par leurs utilisateurs (<6/10).

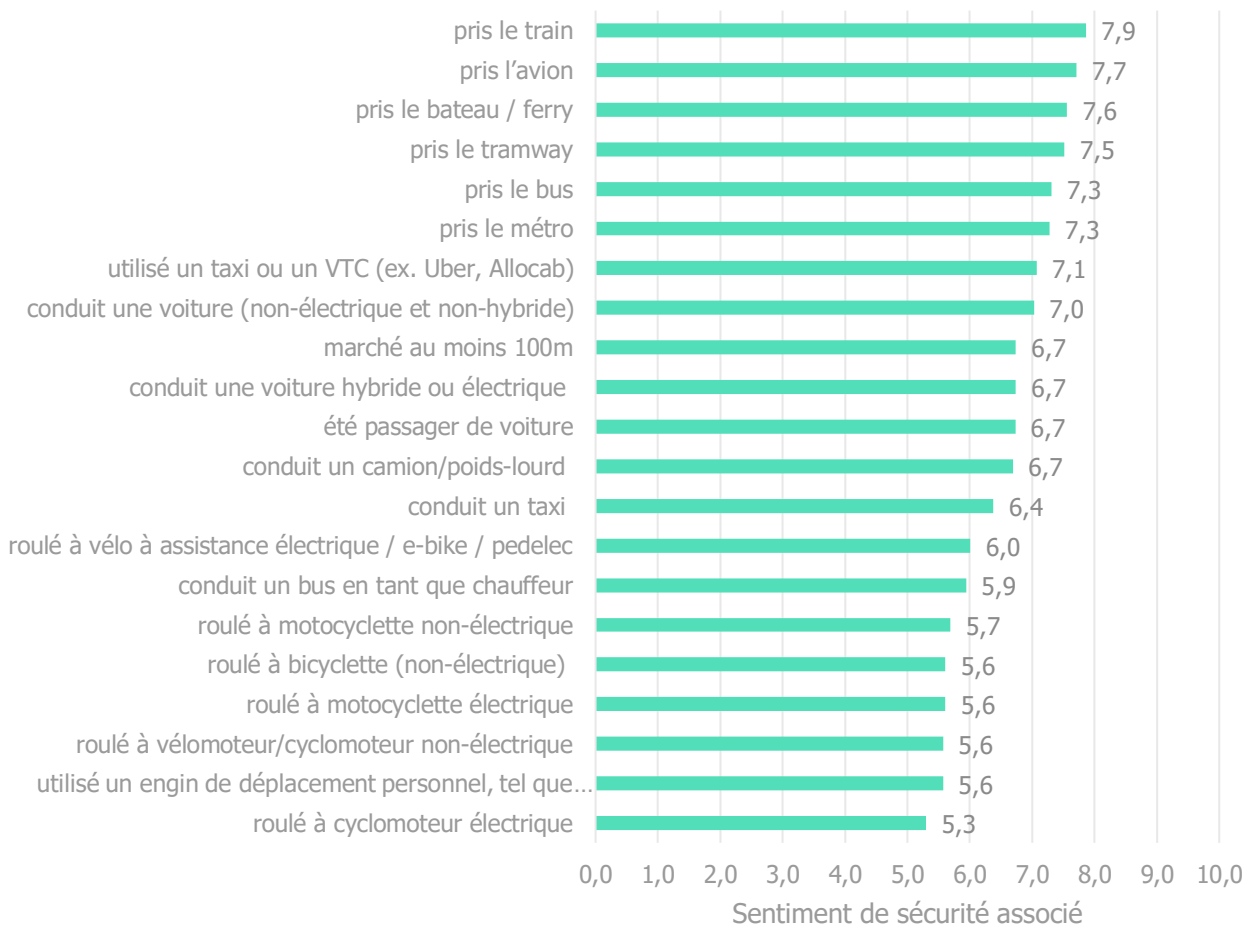


Figure 4 : Sentiment de (in)sécurité en fonction du mode de transport

2.1.3 Perception des risques

Les répondants à l'enquête devaient indiquer à quelle fréquence, sur une échelle de 1 à 6 (où 1 = Jamais et 6 = (Presque) toujours), ils estimaient qu'une série de comportements à risque étaient impliqués dans les accidents de la route. 80% des répondants estimaient que la conduite sous influence de l'alcool était souvent la cause des accidents de la route impliquant une voiture. Respectivement 76% et 73% considéraient que l'utilisation du GSM sans kit mains libres et la fatigue étaient souvent impliquées dans les accidents. Bien que la vitesse excessive constitue une cause majeure d'accidents de la route, elle ne figurait pas dans le top 3 des comportements considérés comme les plus fréquemment responsables des accidents de la route.

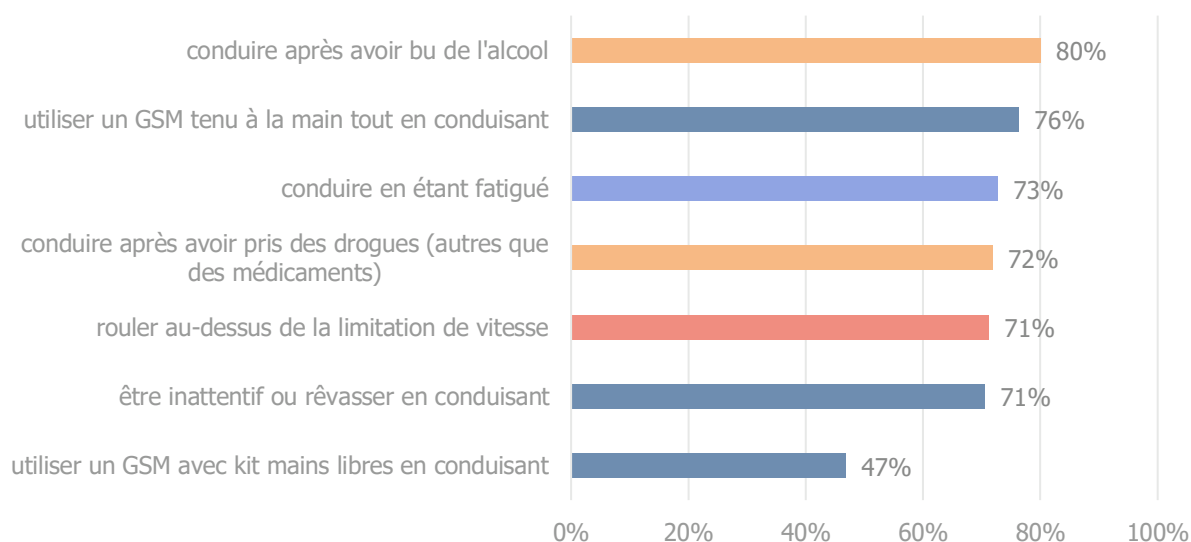


Figure 5 : Pourcentage des belges estimant les comportements à risque ci-dessus comme étant souvent la cause d'un accident de la route impliquant une voiture

2.1.4 Comparaisons inter-thématiques

2.1.4.1 Comportements dangereux autodéclarés des conducteurs en matière de sécurité routière

Considérant l'ensemble des comportements dangereux autodéclarés par les conducteurs belges lors de l'enquête ESRA2, on constate que les excès de vitesse, que ce soit en agglomération (62%), hors agglomération (72%) ou sur autoroute (68%), constituent les comportements à risque les plus communément rapportés par l'échantillon au cours des 30 derniers jours. En termes de conduite sous influence d'alcool, la Belgique figure parmi les plus mauvais élèves d'Europe avec 33% des répondants reconnaissant avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool et 24% admettant avoir dépassé la limitation légale autorisée au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Près d'un quart des répondants indiquaient avoir lu un sms ou un e-mail en conduisant et un quart également rapportaient avoir conduit dans un état de somnolence trop avancé. Les comportements dangereux moins fréquemment rapportés étaient la conduite après consommation de drogues (7%) ou de médicaments pouvant influencer la conduite (18%), la conduite sans ceinture de sécurité (14%) et le transport d'enfants sans dispositif adapté (14%) ou sans ceinture de sécurité (12%).

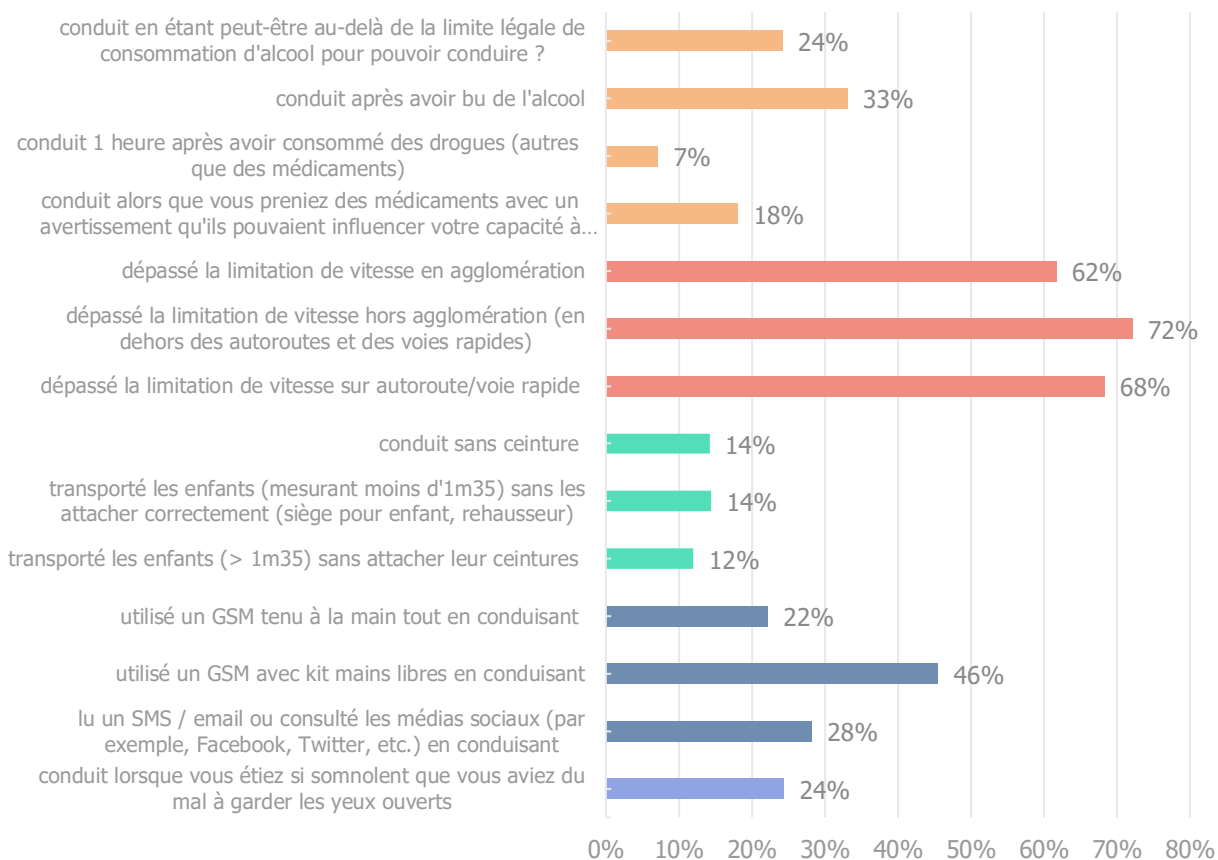


Figure 6 : Prévalence autodéclarée des comportements dangereux au volant (2018)

2.1.4.2 Acceptabilité d'un comportement dangereux en matière de circulation

L'étude a également examiné les comportements dangereux les plus acceptés et les plus désapprouvés par les conducteurs belges. Les participants à la mesure d'attitudes ont été invités à se prononcer sur le niveau d'acceptabilité de 12 formes différentes de comportements dangereux. Les participants exprimaient leur avis sur une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable). Vous trouverez un aperçu de ces 12 comportements dans la Figure 6. L'évolution des données et les différences entre les groupes pour chacun des points sont abordées plus en détail dans les parties suivantes (sections 3.2 à 3.7).

La Figure 6 indique pour chaque comportement le pourcentage de répondants ayant jugé le comportement personnellement « acceptable » (options 4 et 5). Le fait d'utiliser un GSM avec un kit mains libres en conduisant est considéré comme le plus acceptable (32%), suivi de loin par le fait de « dépasser la limitation de vitesse sur autoroute » (18%), « dépasser la limitation de vitesse hors agglomération » (12%) et « dépasser la limitation de vitesse en agglomération » (6%). Les formes de comportements dangereux les plus désapprouvées sont le fait de « conduire en étant si somnolent qu'on a du mal à garder les yeux ouverts », d'« utiliser un GSM / lire un SMS/email en conduisant » et de « transporter des enfants dans la voiture sans leur ceinture / système de retenue approprié », « conduire après avoir consommé des drogues ou des médicaments pouvant entraver les capacités de conduite ». Moins de 3% des répondants ont jugé ces comportements personnellement acceptables.

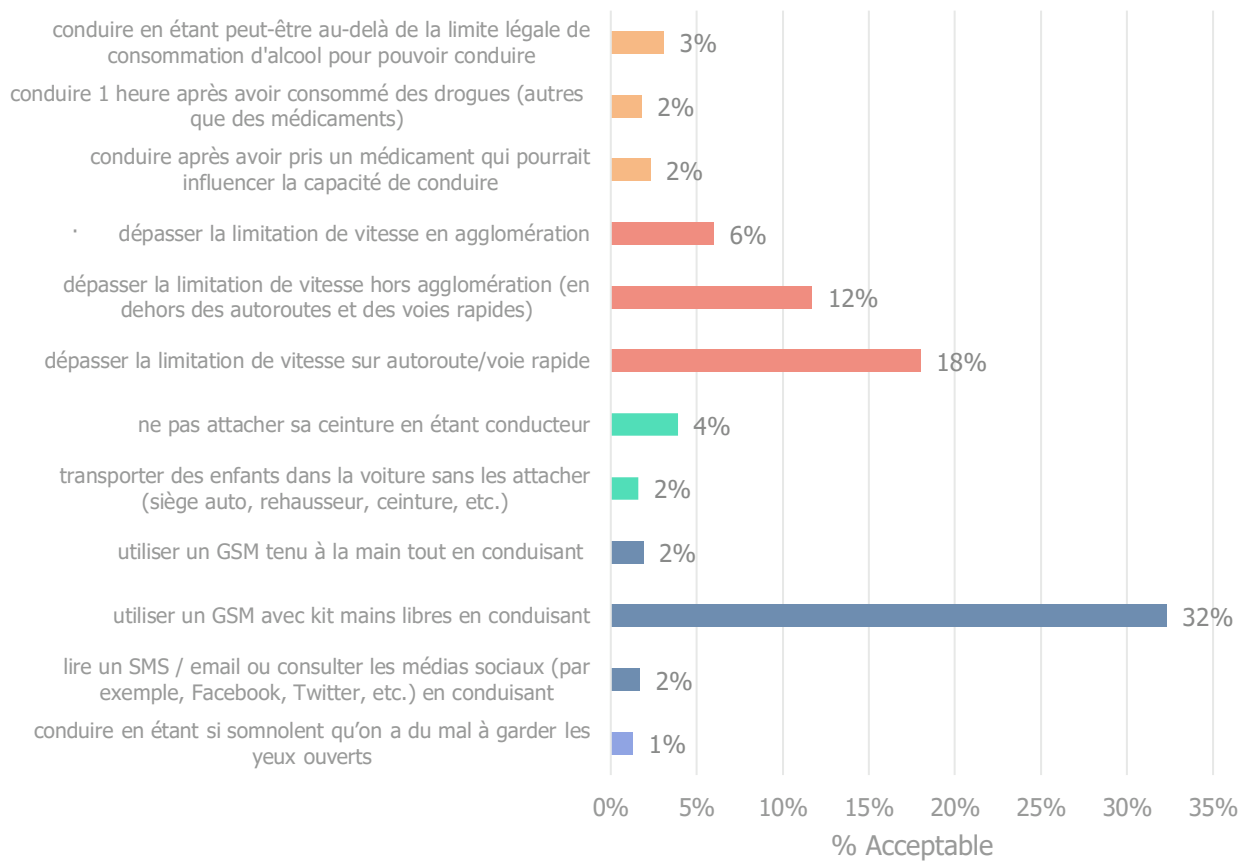


Figure 7 : Acceptabilité personnelle des comportements dangereux au volant (2018)

2.2 Conduite sous influence de l'alcool, de drogues et des médicaments

La Belgique est tristement réputée pour sa culture de l'alcool au volant. La mesure alcool 2018 (Brion, Meunier, & Silverans, 2019) indiquait que près de 2% des conducteurs contrôlés présentaient une alcoolémie supérieure à la limite légale (0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, soit l'équivalent de 0,5 g d'alcool par litre de sang) et ce pourcentage monte jusqu'à près de 13% durant les contrôles de nuits de weekend et près de 11% les nuits de semaine. Ces prévalences sont d'autant plus dramatiques que le risque d'accident est 40% plus élevé pour les conducteurs au-dessus de la limite légale d'alcoolémie (SafetyCube, Leskovšek & Goldenbeld, 2018) et qu'un accident sur quatre est lié à l'alcool en Europe (World Health Organization, 2017). L'étude internationale DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines; Schulze et al., 2011) basée sur les données médicales avait mis en évidence que 38% des conducteurs grièvement blessés admis à l'hôpital avaient une alcoolémie supérieure à la limite légale.

Les drogues et certains médicaments sont également des substances hautement susceptibles d'influencer le comportement et la perception des conducteurs dans le trafic. L'étude DRUID (2011) avait révélé que, parmi les conducteurs contrôlés entre 2007 et 2009 en Belgique (n = 2 949), moins de 1% étaient positifs pour une drogue (principalement le cannabis) et 3% pour un médicament entravant l'aptitude à la conduite (le plus fréquemment des benzodiazépines) (Houwing et al., 2011; Van der Linden, Legrand, Silverans, & Verstraete, 2011). Il apparaît que la consommation de cannabis et de benzodiazépines présentent respectivement des risques modérément (1 à 3 fois) et moyennement (2 à 10 fois) accrus d'accident grave ou mortel (Hels et al., 2011 in SWOV, 2011). Si ces données datent de 2009, une nouvelle étude pilote est en préparation et sera réalisée en 2021 par l'institut Vias.

2.2.1 Conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et des médicaments déclarée par le conducteur

2.2.1.1 Conduite sous influence de l'alcool autodéclarée

En 2018, 24% des conducteurs ont déclaré avoir repris, au moins une fois au cours des 30 derniers jours, le volant de leur voiture en étant peut-être au-delà de la limite légale d'alcoolémie pour pouvoir conduire. Ce taux est deux fois plus élevé que lors des précédentes éditions de ce rapport en 2005, 2009, 2012 et 2015 où environ 12% des répondants déclaraient avoir pris une ou plusieurs fois le volant alors qu'ils étaient sous l'influence de l'alcool (Meesmann & Schoeters, 2016). Cette augmentation de la prévalence interpelle d'autant plus que la dernière mesure d'observation (Brion et al., 2019) indiquait plutôt une baisse substantielle de la conduite sous influence par rapport aux mesures d'observation de 2013 et 2015. Une explication potentielle à cette augmentation réside dans le changement de méthodologie et le biais de désirabilité sociale : lors des premières éditions de la mesure d'attitudes, les réponses étaient collectées par entretiens. Il est probable que les répondants admettaient moins facilement avoir conduit sous influence lors d'un entretien qu'en répondant à un questionnaire anonyme en ligne.

Conformément aux résultats de la mesure d'observation (Brion et al., 2019) sur la conduite sous influence de l'alcool, il apparaît que les hommes (31%) significativement plus que les femmes (17%) rapportent rouler en étant peut-être au-delà de la limite autorisée. Concernant l'âge, la prévalence est la plus élevée pour les 25-34 ans (29%) et la plus basse pour les 18-24 ans (18%), ces différences semblent également correspondre à la mesure d'observation (Brion et al., 2019), mais ne sont toutefois pas significatives ici. Une différence de prévalence significative existe cependant pour la région de résidence des répondants. Les Wallons (30%) significativement plus que les Flamands (20%) rapportent conduire en étant peut-être au-delà de la limite autorisée. Les Bruxellois (28%) constituent un groupe intermédiaire qui ne se distingue pas significativement des Wallons et des Flamands.

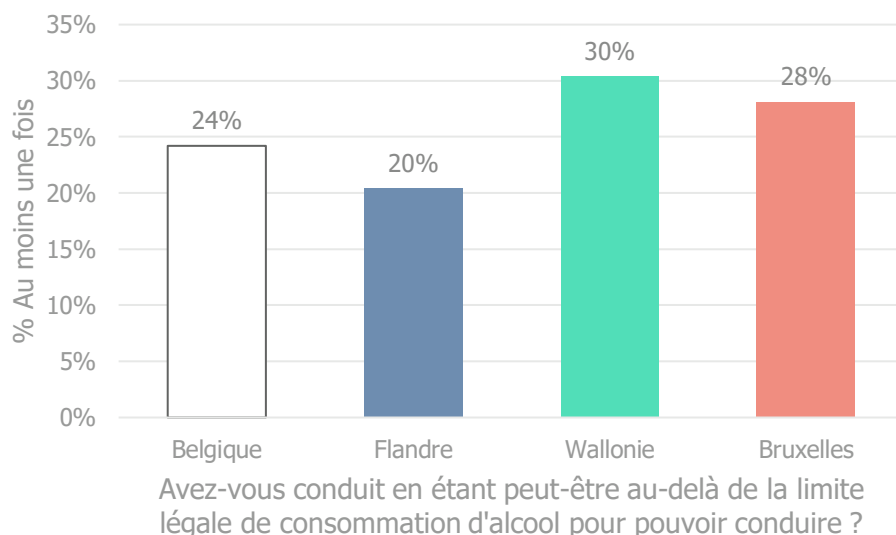


Figure 8 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous influence de l'alcool en fonction de la région (2018)

2.2.1.2 Conduite sous influence des drogues autodéclarée

7% des conducteurs interrogés en 2018 ont déclaré avoir conduit sous influence de drogues (autres que des médicaments) au cours du mois écoulé. Cette prévalence est légèrement supérieure à celle rapportée dans « l'Enquête nationale d'insécurité routière 2019 » où 5% des répondants indiquaient avoir pris le volant après avoir consommé des substances illicites. Ce comportement concernait ici deux fois plus les hommes (10%) que les femmes (5%) et dépendait fortement de la catégorie d'âge. Les 18-24 ans sont significativement plus concernés (14%), suivis par les 25-34 et les 35-44 ans (10 et 11%), les 55-64 ans (5%) et finalement les 45-54 et 65+ (4 et 3%). Comme le laissent suggérer ces données, la baisse de conduite sous influence de drogues n'est pas parfaitement linéaire en fonction de l'âge. Bien que le pourcentage semble plus élevé en Région bruxelloise (11%) qu'en Flandre (7%) ou en Wallonie (7%), la différence demeure non-significative.

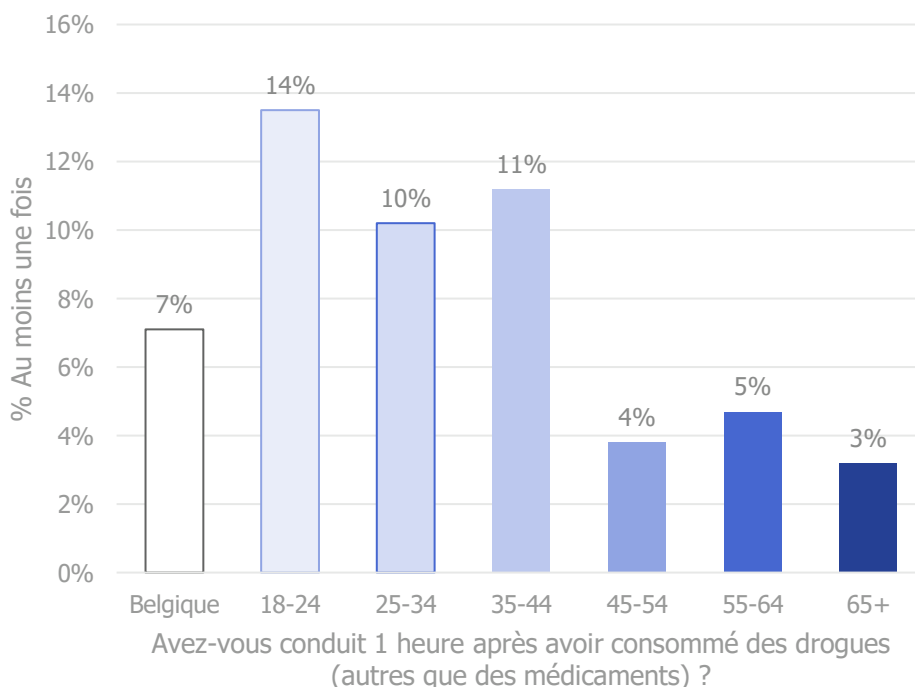


Figure 9 : Prévalence autodéclarée de la conduite sous influence de drogues en fonction de l'âge (2018)

2.2.1.3 Conduite sous influence de médicaments autodéclarée

A la question de la conduite sous influence de médicaments pouvant impacter les capacités de conduite, 18% des répondants ont rapporté avoir été au moins une fois sous influence de médicaments lors de la conduite au cours des 30 derniers jours. Si ce pourcentage ne varie pas significativement selon l'âge, il est significativement plus élevé pour les hommes (21%) que pour les femmes (16%). La prévalence ne variait pas significativement entre les trois régions.

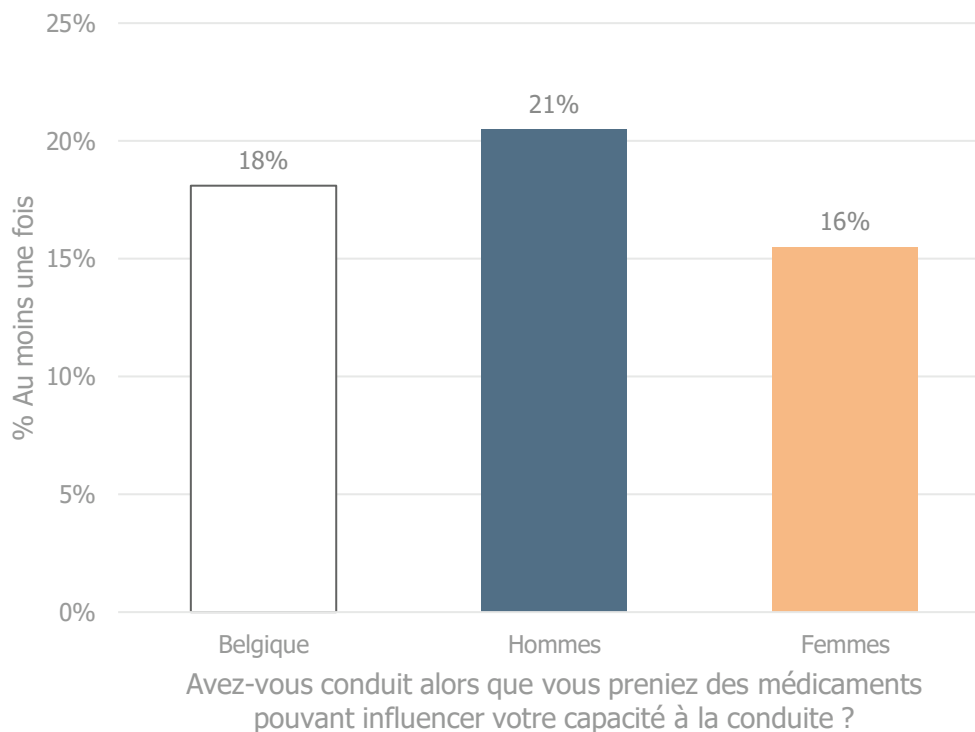


Figure 10 : Prévalence de la conduite sous influence de médicaments en fonction du genre (2018)

2.2.2 Acceptabilité de la conduite sous l'influence de l'alcool, des drogues et des médicaments

2.2.2.1 Acceptabilité de la conduite sous influence de l'alcool

L'acceptabilité sociale de la conduite sous influence de l'alcool était évaluée via la question suivante : « *Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable pour un conducteur de voiture de conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire ?* ». 5% des répondants estimaient que la conduite sous influence de l'alcool était socialement acceptable. C'est un taux légèrement plus élevé qu'en 2015 où 3% des Belges estimaient cette conduite acceptable. En 2018, le pourcentage ne diffère significativement pas selon le genre (5% des hommes et 4% des femmes) ou les catégories d'âge des répondants (entre 2% et 6%). La prévalence varie toutefois en fonction des régions : Les Wallons (7%) sont plus nombreux à trouver ce comportement acceptable que les Flamands (3%). Encore une fois, les Bruxellois (5%) constituent un groupe intermédiaire qui ne diffère pas significativement des deux autres.

L'acceptabilité personnelle de la conduite sous influence de l'alcool était également mesurée par la question « *Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un conducteur de voiture de conduire en étant peut-être au-delà de la limite de consommation d'alcool pour pouvoir conduire ?* ». 3% des répondants avaient estimé cela acceptable. Si aucune différence n'était marquée en fonction de l'âge ou la région, il apparaissait que les hommes (4%) plus que les femmes (2%) trouvaient ce comportement personnellement acceptable.

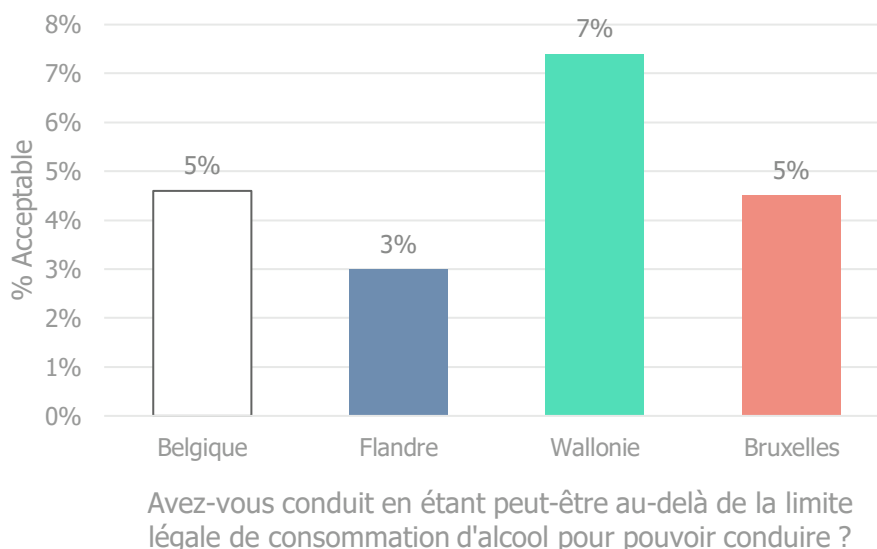


Figure 11 : Acceptabilité sociale de la conduite sous influence de l'alcool en fonction de la région (2018)

2.2.2.2 Acceptabilité de la conduite sous influence de drogues

3% des répondants estimaient qu'il était socialement acceptable dans leur entourage de « conduire 1 heure après avoir consommé des drogues (autres que des médicaments) ». Cette prévalence était plus élevée pour les hommes (4%) que pour les femmes (2%) et variait significativement en fonction des catégories d'âge : les 18-24 ans trouvent cela significativement plus souvent acceptable que les 65+. Les autres catégories d'âge ne présentent pas de différence significative. L'acceptabilité de la conduite sous influence de drogues ne varie pas en fonction des régions.

En termes d'acceptabilité personnelle, 2% des répondants considéraient qu'il était acceptable de conduire après avoir consommé des drogues. Là aussi, la prévalence était plus élevée parmi les hommes (3%) que les femmes (1%) et parmi les jeunes conducteurs (4% pour les 18-24 ans et 0% pour les plus de 65 ans). Aucune différence régionale n'était trouvée pour cette acceptabilité personnelle.

2.2.3 Opinions sur la conduite sous influence de l'alcool

Afin d'évaluer les opinions des conducteurs sur la conduite sous influence de l'alcool, des drogues et des médicaments, une série d'affirmations leur ont été proposées. Pour chacune d'elle, les participants devaient marquer leur degré d'accord sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Pas d'accord et 5 = D'accord). Parmi ces opinions figuraient : les attitudes, les normes sociales et le contrôle comportemental perçu.

En 2018, 4% des conducteurs belges étaient en accord avec la proposition suivante : « Sur des trajets courts, on peut prendre le risque de conduire sous l'influence de l'alcool. ». Les hommes (5%) sont plus souvent en accord avec cette affirmation que les femmes (3%). La prévalence ne variait pas significativement selon l'âge des participants. En termes de différences régionales, les Wallons (5%) étaient plus nombreux à être en accord que les Flamands (3%).

Pour les normes sociales, 12% des répondants étaient d'accord sur le fait que la plupart de leurs amis conduisaient après avoir bu de l'alcool. Ce taux ne varie pas significativement selon le genre, ni la région d'habitation. Cependant, on constate une différence en termes d'âge, les 25-34 ans sont plus nombreux à être en accord avec cette proposition (17%) ainsi que les 45-54 ans (14%), comparés aux 65+ (7%), les autres groupes d'âge forment une catégorie intermédiaire.

Pour le contrôle comportemental perçu, 15% des répondants étaient d'accord avec l'affirmation « Je me fais confiance pour arriver à conduire après avoir bu un verre d'alcool », 7% ont marqué leur accord avec « Je me sens capable de conduire, même quand je suis un peu saoul(e) après une fête » et 6% se disaient « capables de conduire après avoir bu une grande quantité d'alcool (par exemple un demi-litre de vin) ». Pour ces trois affirmations, aucune différence significative n'était observée en fonction de l'âge ou de la région. Toutefois, les hommes se sentaient systématiquement plus capables que les femmes de reprendre le volant après avoir bu. Ces résultats sont en accord avec certaines études de la littérature qui montrent que les hommes sont plus sujets au biais de *supériorité à la moyenne* que les femmes et tendent à estimer davantage que leurs

compétences de conduite sont meilleures que celles de la plupart des autres conducteurs (Harré, Foster, & O’neill, 2005; Harré & Sibley, 2007; Sibley & Harré, 2009). Cette surestimation peut être dangereuse car elle est associée à une plus grande prise de risques (Clarke, Ward, & Truman, 2005; Harré, 2000).

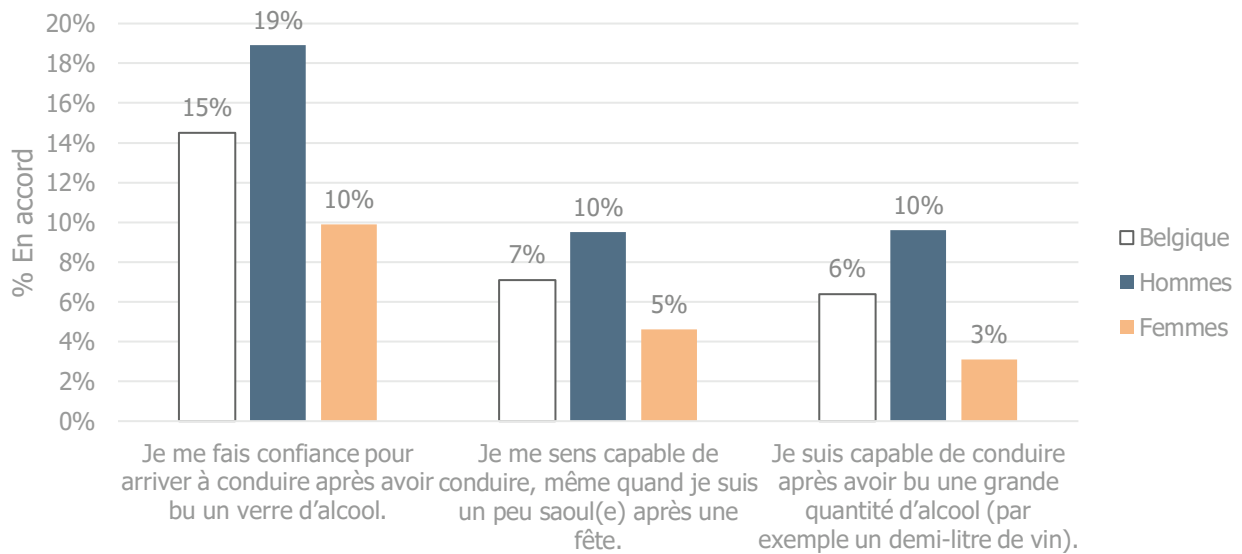


Figure 12 : Contrôle comportemental perçu sur la conduite sous influence de l’alcool en fonction du genre (2018)

2.3 Vitesse et excès de vitesse

L'excès de vitesse est le comportement à risque le plus fréquemment relevé au volant. En 2018, la Police Fédérale avait relevé un total de plus de 2 millions d'infractions liées à la vitesse au moyen de radars et caméras automatiques (Police Fédérale, 2018). Les dernières mesures de comportement de Vias révélèrent qu'en 2015, 36% des conducteurs dépassaient la limitation de vitesse autorisée en agglomération sur les voies à 50 km/h. Ce pourcentage montait à 64% dans les zones 30 et à 90% aux abords des écoles ! (Temmerman, 2016). Sur autoroute et hors agglomération, l'analyse de données GPS révélait en 2015 que le nombre d'infractions pour la Belgique était compris entre 30% et 60% selon le régime (Trotta, 2016). Ces pourcentages sont d'autant plus interpellant qu'on estime qu'une réduction de 10% de la vitesse serait associée à une baisse de 31% des accidents mortels (Elvik, 2009).

2.3.1 Excès de vitesse déclarés par le conducteur

Afin d'estimer la prévalence déclarée des excès de vitesse parmi les conducteurs en Belgique, la question posée était déclinée selon trois situations impliquant des régimes de vitesse différents :

« *Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que conducteur de voiture avez-vous...*

- *dépassé la limitation de vitesse en agglomération ?*
- *dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides) ?*
- *dépassé la limitation de vitesse sur autoroute/voie rapide » ?*

La fréquence était estimée sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours).

En agglomération, 62% des répondants ont reconnu avoir dépassé la limitation au moins une fois au cours du mois écoulé. Pour un peu plus de 7%, ce comportement est même fréquent (souvent, voire (presque) toujours). En dehors des agglomérations (mais hors autoroute et voie rapide), ils sont 72% à rapporter avoir dépassé la limitation de vitesse au cours du mois écoulé. Pour un peu moins de 13%, ce comportement est fréquent (souvent, voire (presque) toujours). Finalement, sur autoroute ou voie rapide, 68% ont admis avoir dépassé la limitation de vitesse au cours des 30 derniers jours et ce comportement était même fréquent pour près d'un conducteur sur 5. Pour ces trois propositions, la prévalence de répondants belges reconnaissant avoir dépassé la limitation de vitesse au moins une fois au cours du mois écoulé est légèrement supérieure à la moyenne européenne (Holoher & Holte, 2019).

De manière générale, les hommes plus que les femmes reconnaissent significativement davantage dépasser les limitations, et ce quel que soit le régime de vitesse. Les écarts entre hommes-femmes sont relativement similaires pour les différentes routes : en agglomération (66% contre 58%), hors agglomération (76% contre 68%), sur autoroute/voie rapide (73% contre 64%).

En termes d'âge, on note qu'en agglomération, les conducteurs de 25-34 ans sont plus nombreux (76%) à dépasser la limitation que les conducteurs âgés de 35-44, 45-54, 55-64 et 65 ans et plus (entre 57 et 63%). Les conducteurs de 18-24 ans (67%) constituent un groupe intermédiaire dont le pourcentage ne diffère pas des deux autres groupes d'âge. Le dépassement de la limitation de vitesse en dehors des agglomérations ne semble pas déterminé par l'âge dans ces données. Sur autoroute ou voie rapide, il apparaît que les conducteurs entre 25 et 54 ans sont davantage (entre 63 et 75%) à rapporter dépasser la limitation de vitesse que les conducteurs de 65 ans et plus. Les 18-24 et les 55-64 ans constituent un groupe intermédiaire qui ne se distingue pas clairement des deux autres.

Les Wallons sont plus nombreux que les conducteurs flamands à rapporter dépasser la limitation de vitesse en agglomération (66% contre 59%) et sur autoroute/voie rapide (74% contre 66%). Les conducteurs bruxellois constituent un groupe intermédiaire qui ne se distingue pas significativement de la Flandre ou de la Wallonie. En dehors des agglomérations, aucune différence régionale significative n'est observée. Il importe toutefois de souligner que le régime de vitesse est plus bas en Flandre (70 km/h) qu'en Wallonie et à Bruxelles (90 km/h) depuis le 1^{er} janvier 2017.

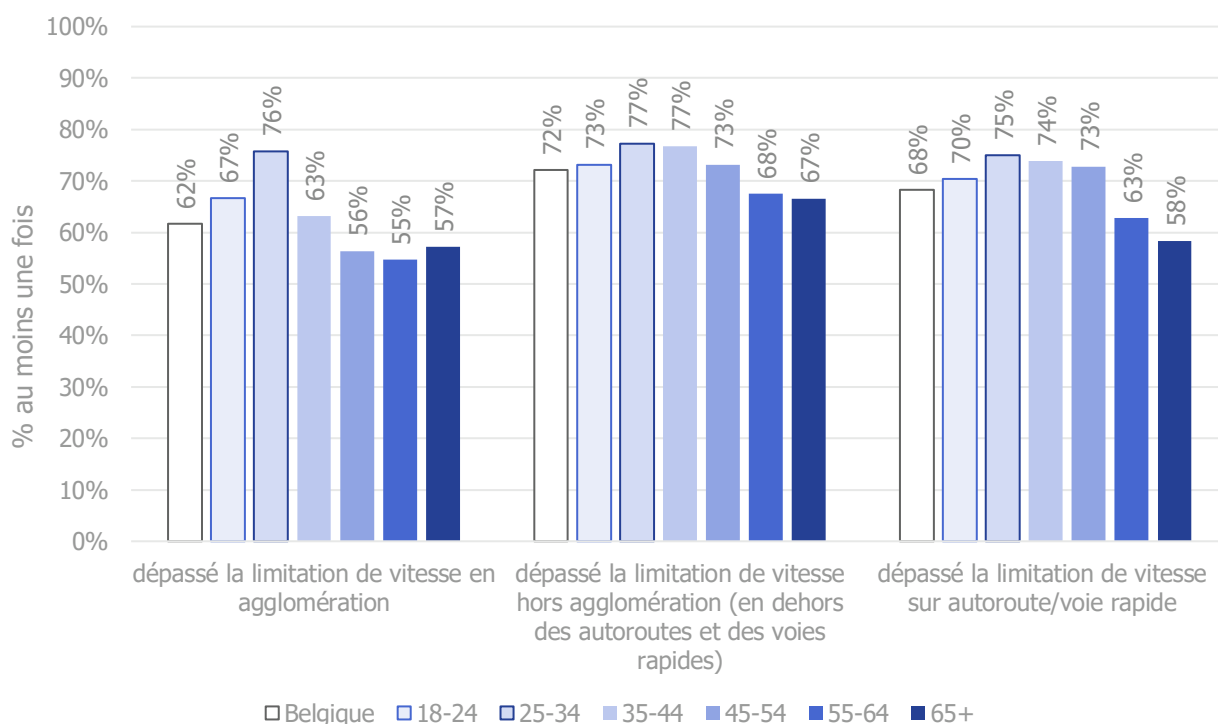


Figure 13: Prévalence autodéclarée de vitesse excessive en fonction de l'âge (2018)

2.3.2 Acceptabilité de l'excès de vitesse

Les répondants devaient estimer dans quelle mesure ils estimaient que la plupart des gens trouvaient acceptable de dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides). 15% considéraient ce comportement comme socialement acceptable. Cette prévalence était statistiquement plus élevée parmi les hommes (17% contre 12%) et dépend largement de l'âge : les 18-24 ans sont 25% à trouver cela socialement acceptable contre 9% des 65 ans et +. Entre ces deux extrêmes, le taux de personnes trouvant cela acceptable diminue progressivement à travers les catégories d'âge. Les résultats n'indiquent pas de différence significative d'acceptabilité sociale en fonction des régions.

Outre la question de l'acceptabilité sociale, les répondants devaient également indiquer dans quelle mesure ils trouvaient personnellement acceptable de :

- dépasser la limitation de vitesse en agglomération
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- dépasser la limitation de vitesse sur autoroute/voie rapide »

Pour ces différents régimes de vitesse, il apparaît que 18% des répondants trouvaient cela personnellement acceptable sur autoroute/voie rapide ; 12% estimaient cela acceptable en dehors des agglomérations et 6% considéraient qu'il était personnellement acceptable de dépasser les limitations de vitesse en agglomération. Encore une fois toutes ces prévalences étaient significativement plus élevées pour les hommes que pour les femmes. L'acceptabilité personnelle de ces comportements décroît significativement à travers les différentes catégories d'âge. En termes de différences régionales, seul le dépassement de la limitation de vitesse en agglomération était plus accepté en Région bruxelloise qu'en Région flamande (10% contre 7%).

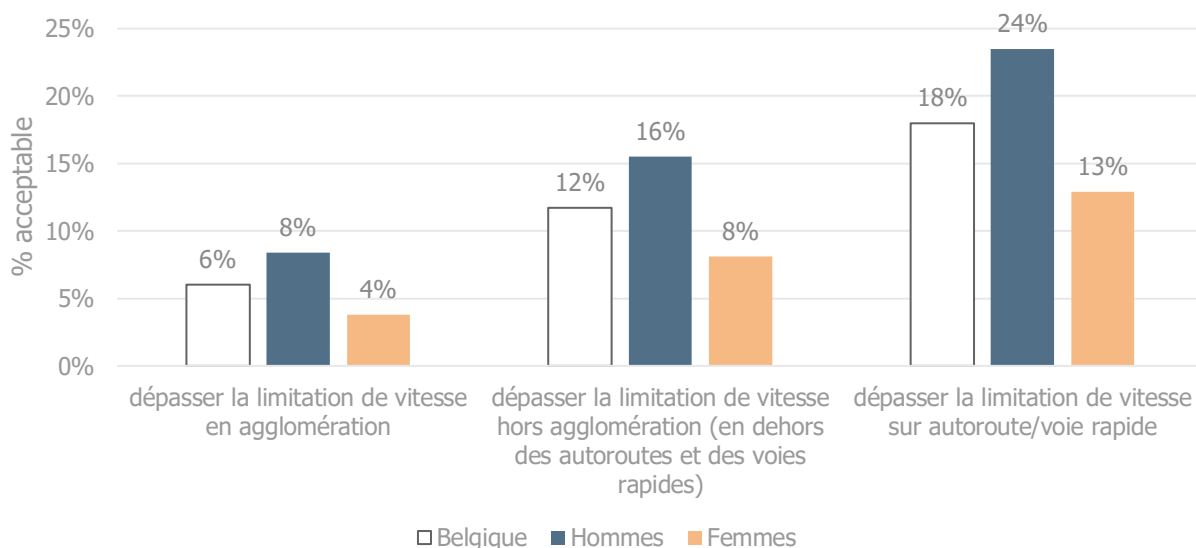


Figure 14: Acceptabilité personnelle des excès de vitesse selon le régime de vitesse et le genre (2018)

2.3.3 Opinions sur l'excès de vitesse

Afin d'évaluer les opinions des conducteurs sur les excès de vitesse, une série d'affirmations leur ont été proposées. Pour chacune d'elle, les participants devaient marquer leur degré d'accord sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Pas d'accord et 5 = D'accord). Parmi ces opinions figuraient : les attitudes, les normes sociales et le contrôle comportemental perçu.

En 2018, 6% des conducteurs belges étaient en accord avec la proposition suivante : « Il faut que je conduise vite ; sinon, j'ai l'impression de perdre du temps. ». Les 25-34 ans particulièrement (12%) ainsi que les 18-24 ans (11%) sont plus souvent en accord avec cette affirmation que les plus de 45 ans (3-4%). Les 35-44 ans (5%) constituent un groupe intermédiaire. La prévalence ne variait pas significativement selon le genre des participants. En termes de différences régionales, les Wallons (8%) étaient plus nombreux à être en accord que les Flamands (4%). 14% des conducteurs étaient d'accord avec le fait que « respecter les limitations de vitesse, c'est ennuyeux ou barbant ». Pour cette affirmation, les hommes étaient statistiquement plus nombreux que les femmes à exprimer leur accord (18% contre 11%). Aucune différence en termes d'âge ou de région n'a été trouvée pour cette affirmation.

Pour les normes sociales, 10% des répondants étaient d'accord sur le fait que la plupart de leurs amis conduisaient 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en zone résidentielle. Ce taux ne varie pas significativement selon le genre, ni la région d'habitation. Cependant, on constate une évolution irrégulière en fonction de l'âge des répondants : les 25-34 ans sont plus nombreux à être en accord avec cette proposition (14%) que les 55-64 ans (6%), les autres groupes d'âge forment une catégorie intermédiaire.

Pour le contrôle comportemental perçu, 18% des répondants étaient d'accord avec l'affirmation « Je me sens capable de conduire en dépassant largement la limitation de vitesse » et 10% ont marqué leur accord avec « Je suis capable de conduire vite dans un virage serré ». Les hommes étaient plus nombreux à marquer leur accord que les femmes. Pour la première affirmation, une différence significative était observée en fonction de l'âge : la prévalence des personnes en accord avec l'affirmation décroît à travers les différentes catégories d'âge passant de 24% à 18-24 ans à 12% pour les 65 ans et plus. Aucune différence régionale n'était observée.

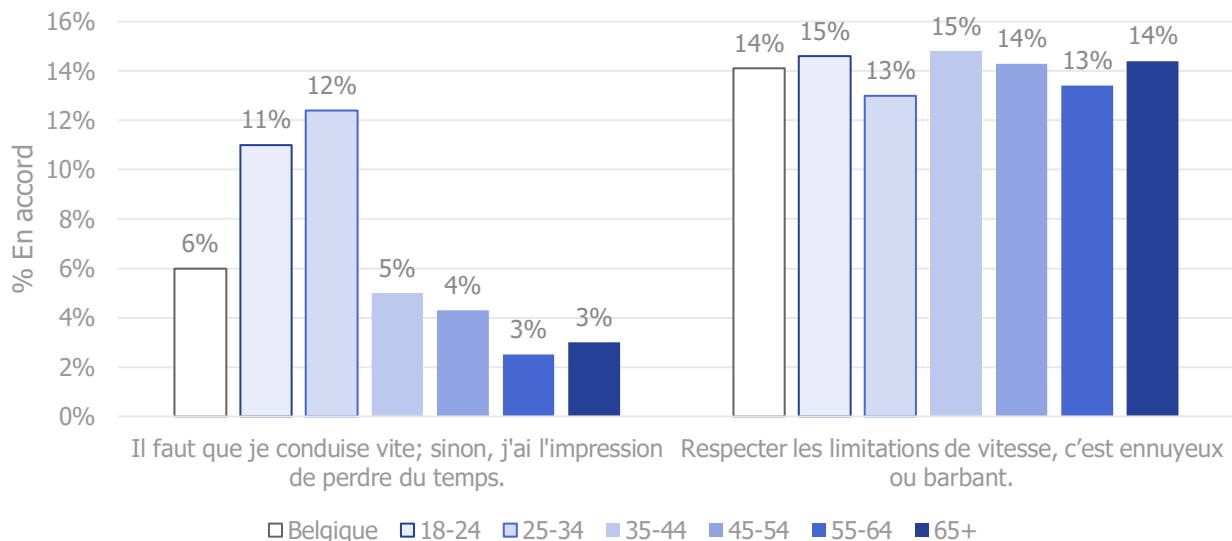


Figure 15 : Attitude envers l'excès de vitesse en fonction de l'âge (2018)

2.4 Utilisation de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité s'est peu à peu imposé comme une norme de sécurité parmi les conducteurs belges. En 2007, la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) avait formulé un objectif de prévalence du port de la ceinture de minimum 95% à l'avant. Cet objectif a été atteint pour la première fois lors de la mesure de comportement en 2018 (95,2%) (Lequeux & Pelssers, 2018). On constate toutefois que le résultat n'est pas aussi encourageant à l'arrière du véhicule où seulement 86% des passagers portent la ceinture de sécurité. En Belgique, entre 2014 et 2015, la part des personnes non attachées ayant été impliquées dans un accident mortel sur autoroute représente 45% des conducteurs, 31% des passagers avant et 52% des passagers arrière (Slotmans & Daniels, 2017).

2.4.1 Utilisation de la ceinture de sécurité déclarée par le conducteur

Afin d'estimer la prévalence du non-port de la ceinture de sécurité parmi les conducteurs en Belgique, la question posée était : « *Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que conducteur de voiture avez-vous conduit sans ceinture* ». Une question similaire était posée en tant que passager arrière : « *Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que passager n'avez-vous pas attaché votre ceinture en étant sur le siège arrière ?* » La fréquence était estimée sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours).

Concernant les conducteurs, 14% ont admis ne pas avoir porté la ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Les hommes (17%) étaient significativement plus nombreux que les femmes (11%) à ne pas toujours porter la ceinture en conduisant. Le taux de non-port de la ceinture de sécurité diminuait également graduellement en fonction de l'âge des répondants. Aucune différence significative en termes de région n'était observée. Pour les passagers arrière, ils étaient 30% à reconnaître ne pas avoir porté la ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Ce pourcentage ne variait pas selon l'âge, mais était plus élevé pour les hommes (34%) que pour les femmes (28%) et plus élevé à Bruxelles (46%) qu'en Flandre (27%) ou en Wallonie (30%).

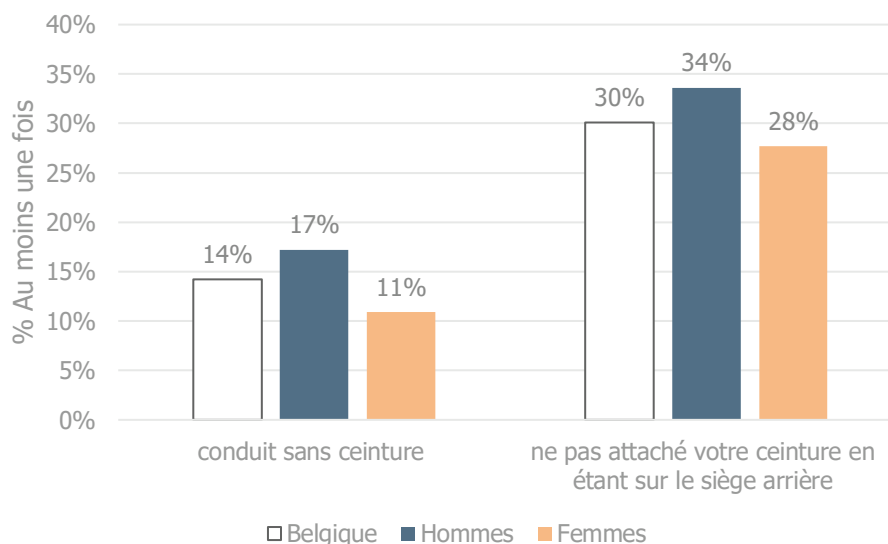


Figure 16 : Prévalence autodéclarée de la non-utilisation de la ceinture de sécurité en fonction de la position dans le véhicule et du genre (2018)

2.4.2 Acceptabilité de l'utilisation de la ceinture de sécurité

Les répondants devaient indiquer dans quelle mesure ils estimaient que la plupart des gens trouvaient acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité en tant que conducteur. 6% des répondants estimaient socialement acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité. Cette estimation était plus fréquente parmi les hommes (7%) que les femmes (5%). Aucune différence en termes d'âge ou de région n'a pu être mise en évidence.

En vue d'évaluer l'acceptabilité personnelle du non-port de la ceinture de sécurité, les répondants ont été invités à répondre à la question suivante : « *Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un conducteur de voiture de ne pas attacher sa ceinture en étant conducteur ?* ». Cette acceptabilité était estimée sur base d'une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable).

4% des répondants estimaient acceptable de ne pas attacher sa ceinture de sécurité. Ce taux était significativement plus élevé pour les hommes (5%) que pour les femmes (3%) et diminuait de façon relativement graduelle avec l'âge (5% pour les 18-44 et plus que 2% pour les 65 ans et plus). Les répondants bruxellois estimaient plus fréquemment que ce comportement était acceptable (7%) que les répondants flamands (3%). Les répondants wallons (4%) constituaient une classe intermédiaire ne se distinguant pas significativement des deux autres.

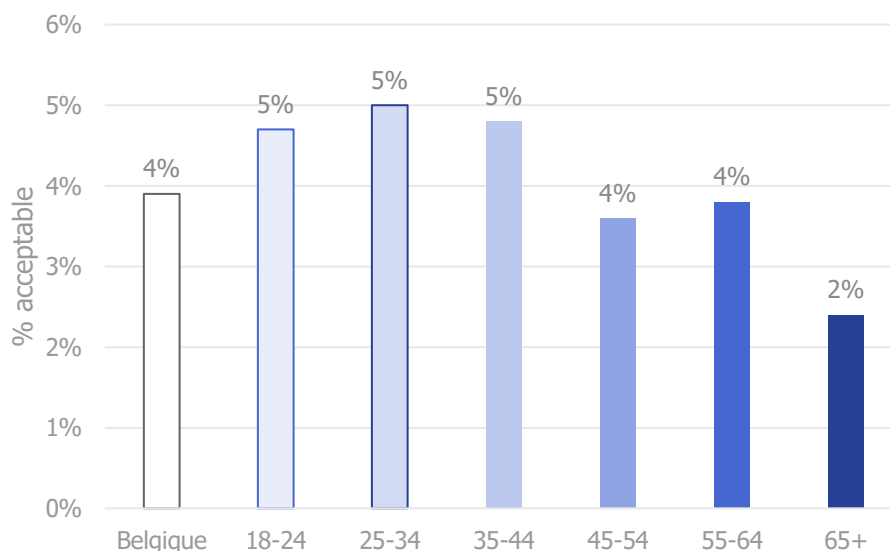


Figure 17 : Acceptabilité personnelle du non-port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs de voiture en fonction de l'âge (2018)

2.5 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

La législation belge prévoit que les enfants de moins d'1m35 bénéficient obligatoirement d'un système de retenue adapté. Au-dessus d'1m35, le dispositif de retenue n'est plus obligatoire, mais l'enfant doit évidemment porter la ceinture de sécurité. La dernière mesure nationale de comportement indiquait que seulement un quart des enfants étaient placés correctement dans des dispositifs de retenue adaptés. La majorité était installés dans un système adapté, mais l'utilisation du système n'était pas conforme (Schoeters & Lequeux, 2018). L'efficacité des systèmes de retenue pour enfant a été scientifiquement démontrée, mais cette efficacité diminue toutefois fortement si le système n'est pas utilisé adéquatement.

2.5.1 Utilisation déclarée d'un dispositif de retenue pour enfants

Deux questions étaient posées afin d'évaluer l'utilisation déclarée d'un dispositif de retenue pour enfants. Premièrement : « *Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que conducteur de voiture avez-vous transporté les enfants (mesurant moins d'1m35) sans les attacher correctement (siège pour enfant, rehausseur) ?* ». Deuxièmement : « *Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que conducteur de voiture avez-vous transporté les enfants (> 1m35) sans attacher leur ceinture ?* » Ces questions étaient seulement posées aux répondants ayant indiqué avoir transporté des enfants mesurant moins d'1m35 (29% de l'échantillon) ou plus d'1m35 (33% de l'échantillon).

La fréquence était estimée sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours).

Pour les enfants de moins d'1m35, il apparaît que 14% des répondants reconnaissent avoir transporté ces enfants sans les attacher correctement au moins une fois au cours du mois écoulé. Les hommes (19%) sont plus nombreux que les femmes (9%). Cette prévalence décroît graduellement en fonction de la catégorie d'âge du conducteur : ils étaient 33% dans la tranche des 18-24 ans et plus que 8% pour les 65 ans et plus. Pour les enfants de plus d'1m35, 12% des répondants admettaient avoir transporté au moins une fois ces enfants sans attacher leur ceinture. La prévalence ne différait pas significativement entre les hommes et les femmes. La tranche d'âge des 25-34 ans était la plus concernée par ce comportement.

Pour ces deux questions, aucune différence régionale n'a été mise en évidence dans les données.

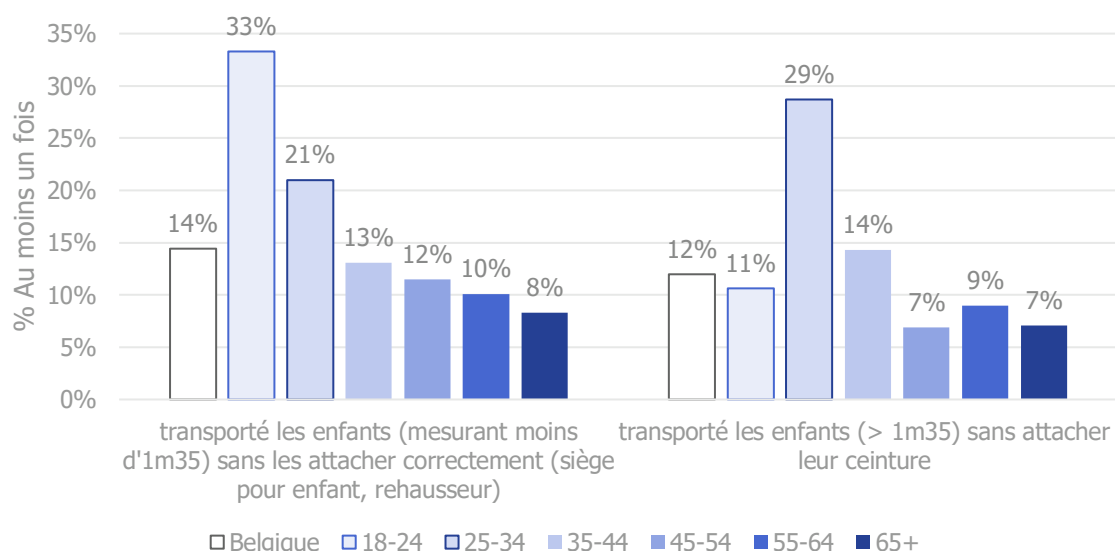


Figure 18 : Prévalence autodéclarée du transport d'un enfant sans l'attacher correctement ou sans attacher sa ceinture en fonction de l'âge (2018)

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

Pour l'acceptabilité sociale, les répondants devaient répondre à la question « *Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouveraient acceptable pour un conducteur de transporter des enfants dans la voiture sans les attacher (siège auto, rehausseur, ceinture, etc.) ?* ». Une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable) était utilisée pour l'estimation. 3% des répondants estimaient ce comportement socialement acceptable. Cette prévalence ne dépendait pas significativement du genre ou de la région, mais variait à travers les différentes catégories d'âge. Les 25-34 ans (6%) étaient plus nombreux à trouver cela acceptable que les 45-54 (1%) et 65 ans et plus (2%). Les autres catégories d'âge formaient un groupe intermédiaire (4%).

Outre la question de l'acceptabilité sociale, les répondants devaient également indiquer dans quelle mesure ils trouvaient personnellement acceptable de « *transporter des enfants dans la voiture sans les attacher (siège auto, rehausseur, ceinture, etc.)* ». 2% des répondants estimaient personnellement acceptable ce comportement. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (3%) que les femmes (1%) et parmi la tranche d'âge des 25-34 ans (4%) par contraste aux 45-54 ans (0%) et aux 65 ans et plus (1%). L'acceptabilité personnelle était également plus répandue en Région bruxelloise (4%) qu'en Wallonie (1%). La Flandre constituait une catégorie intermédiaire (2%).

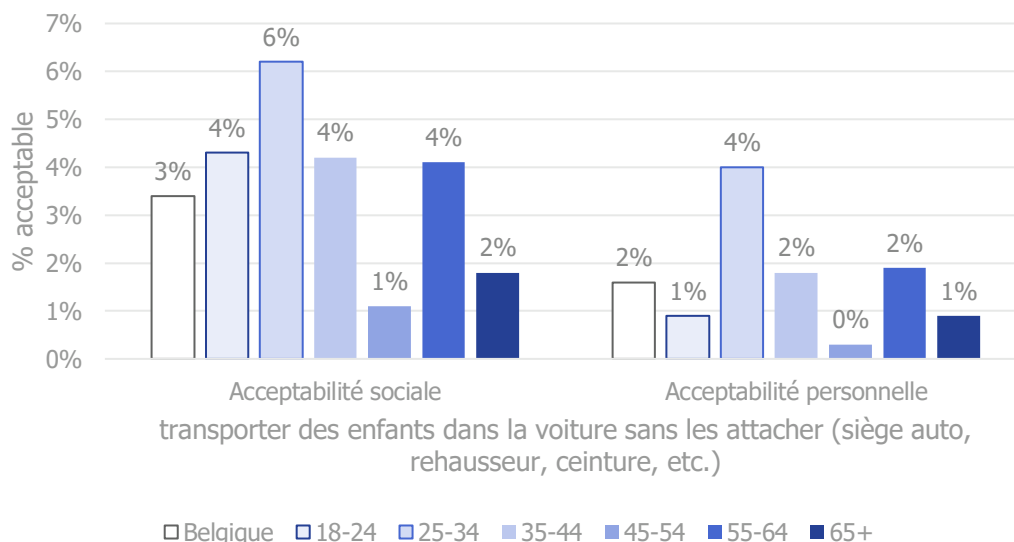


Figure 19 : Acceptabilité sociale et acceptabilité personnelle du transport d'enfants sans les attacher (2018)

2.5.3 Opinions sur la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants

Afin d'évaluer les opinions des conducteurs sur la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants, une question sur leur attitude leur a été proposée : « Pour des trajets courts, ce n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser un dispositif de retenue pour enfants approprié ». Les participants devaient marquer leur degré d'accord sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Pas d'accord et 5 = D'accord). Il apparaît que 4% des répondants étaient en accord avec cette proposition. Cette prévalence ne variait pas significativement en fonction du genre et de l'âge. Elle était toutefois significativement plus élevée à Bruxelles (7%) qu'en Flandre ou en Wallonie (3%).

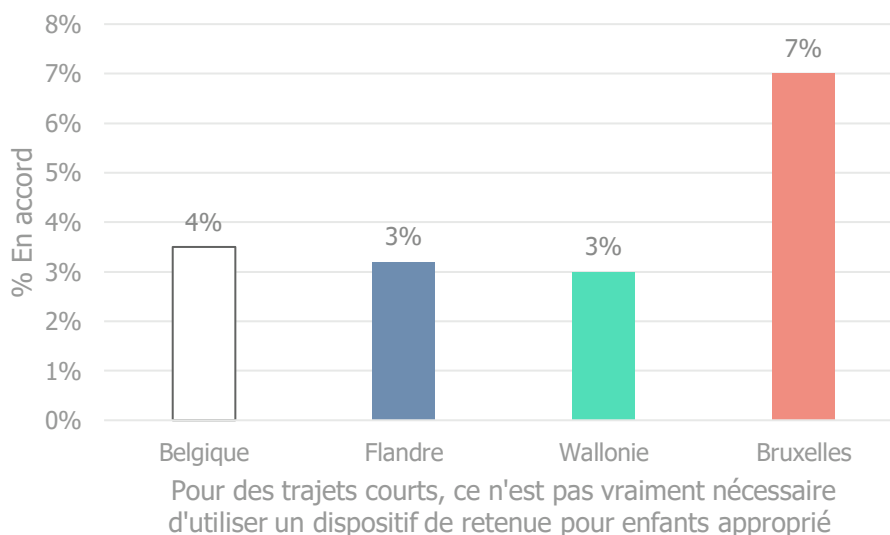


Figure 20 : Attitude envers la non-utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants (2018)

2.6 Distraction et utilisation du téléphone au volant

La distraction au volant se définit le plus souvent par « un détournement de l'attention vers une activité concurrentielle autre que les actes nécessaires à une exécution sûre de la tâche de conduite » (Regan, Hallett, & Gordon, 2011). Ces activités concurrentielles sont potentiellement variées : regarder son téléphone, manger, se concentrer sur une conversation, etc. Parmi elles, l'emploi du téléphone et, plus récemment, du smartphone est la source de distraction la plus courante et peut prendre plusieurs formes: visuelle (regarder l'écran), auditive (arrivée d'un message ou d'un appel), physique (manipulation de l'appareil pour écrire un message) et cognitive (focalisation sur une conversation téléphonique). Des études ont montré que l'utilisation du téléphone au volant réduisait fortement la perception et augmentait le temps de réaction à des événements survenant sur la route. L'utilisation du téléphone à la main a été associée à une augmentation significative du nombre d'accidents et de quasi-accidents (Ziakopoulos, Theofilatos, Papadimitriou, & Yannis, 2016).

2.6.1 Distraction et utilisation du téléphone au volant déclarées par le conducteur

La distraction par utilisation du téléphone au volant était évaluée au moyen de trois items différents : « Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que conducteur de voiture avez-vous :

- utilisé un GSM tenu à la main tout en conduisant
- lu un SMS / e-mail ou consulté les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en conduisant »
- utilisé un GSM avec kit mains libres en conduisant ».

22% des répondants reconnaissent avoir téléphoné avec l'appareil à la main au cours du mois écoulé. Cette prévalence est identique pour les hommes et les femmes et est particulièrement élevée pour les 25-34 ans (39%), les 18-24 ans (33%) et les 35-44 ans (32%). Elle est significativement plus basse pour les 55-64 ans (11%) et les 65 ans et plus (7%). En Région flamande (19%) cette prévalence est également significativement plus basse qu'en Wallonie (25%) et à Bruxelles (30%).

Les répondants étaient 28% à admettre avoir lu un SMS/e-mail ou consulté les médias sociaux en conduisant au moins une fois au cours du mois écoulé. Cette prévalence était identique pour les hommes et les femmes et ne différait pas significativement en fonction de la région. Elle tendait à décroître à travers les différentes catégories d'âge (de 48% entre 25-34 ans à 10% à 65 ans et plus).

46% des répondants indiquaient avoir utilisé leur téléphone avec kit mains libres au moins une fois au cours du mois écoulé. Cette affirmation concernait davantage les hommes (51%) que les femmes (40%). La prévalence variait également en fonction des catégories d'âge et était significativement plus élevée parmi les 18 à 54 ans (entre 48% et 58%) que les 55-64 ans (34%) et les 65 ans et plus (31%). Les répondants étaient également plus nombreux à Bruxelles (56%) qu'en Wallonie (42%) à avoir utilisé le téléphone en kit mains libres. La Flandre constituait une catégorie intermédiaire (46%).

2.6.2 Acceptabilité de la distraction et de l'utilisation du téléphone au volant

L'acceptabilité sociale de la distraction et de l'utilisation du téléphone était évaluée par deux questions. Premièrement « *Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable pour un conducteur de voiture :*

- *d'utiliser un GSM tenu à la main tout en conduisant*
- *de lire un SMS / email ou consulter les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en conduisant ».*

Une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable) était utilisée pour l'estimation.

6% des répondants estimaient qu'il était socialement acceptable de parler au téléphone avec le GSM tenu à la main tout en conduisant. Cette prévalence ne variait pas en fonction du genre et de la région, mais diminuait graduellement en fonction des catégories d'âge (de 10% à 18-24 ans à 3% pour les 65 ans et plus). 4% des répondants considéraient que lire un SMS/e-mail en conduisant était socialement acceptable. Cette prévalence ne variait pas selon le genre, mais diminuait graduellement en fonction des catégories d'âge (de 6% à 18-34 ans à 1% pour les 65 ans et plus). En Flandre, le taux de répondants estimant ce comportement comme socialement acceptable était plus faible (2%) qu'en Wallonie (5%) ou à Bruxelles (9%).

L'acceptabilité personnelle était également estimée pour ces deux comportements ainsi que pour « utiliser un GSM avec kit mains libres en conduisant ». 2% des répondants trouvaient personnellement acceptable de parler au téléphone en conduisant. Cette prévalence ne variait pas selon le genre, l'âge ou la région. 2% encore estimaient personnellement acceptable de lire un SMS/e-mail en conduisant. Cette prévalence diminuait progressivement en fonction de l'âge (de 4% pour les 18-24 ans à 0% pour les 65 ans et plus). L'utilisation du GSM avec kit mains libres était considérée comme personnellement acceptable par 32% des répondants. Encore une fois, cette prévalence diminuait graduellement avec les catégories d'âge (42% pour les 18-24 ans à 23% pour les 65 ans et plus). Cette prévalence était également significativement plus faible en Flandre (27%) qu'en Wallonie (40%) et à Bruxelles (39%).

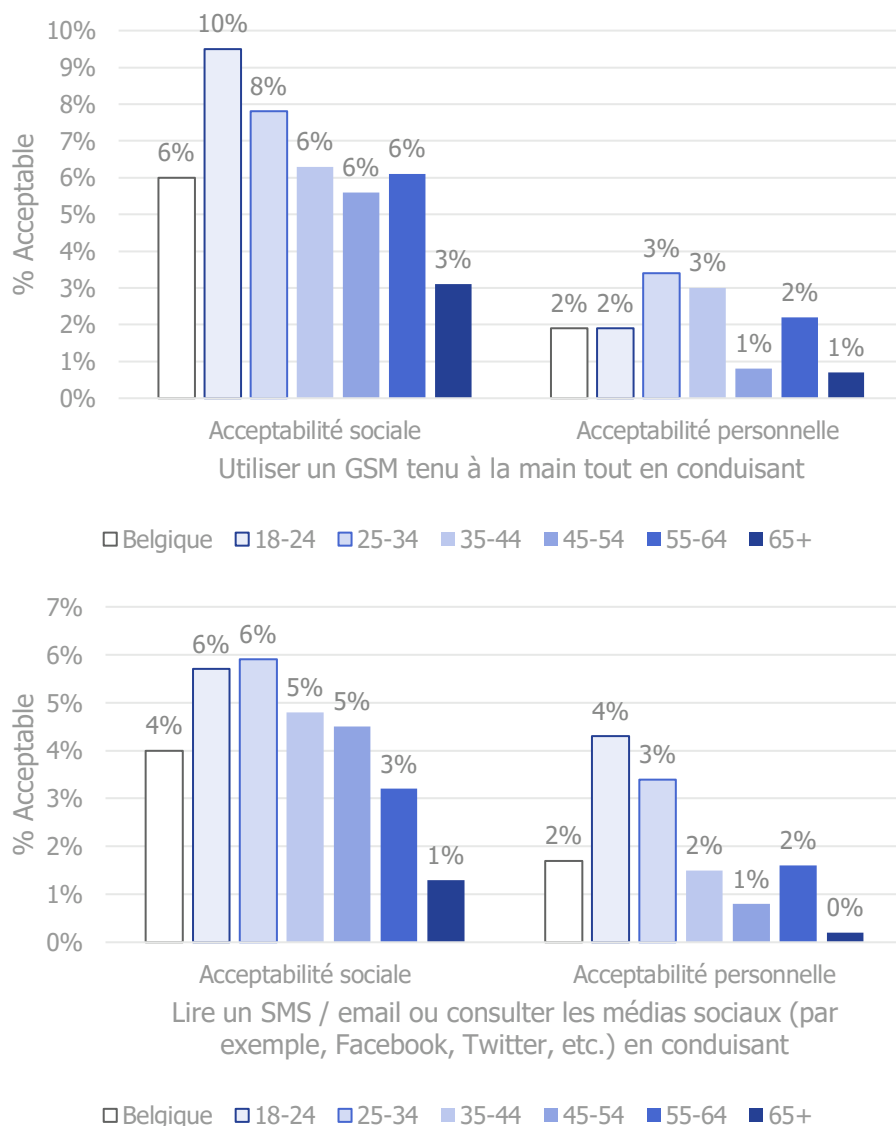


Figure 21 : Acceptabilité sociale et acceptabilité personnelle des sources de distraction par téléphone au volant (2018)

2.6.3 Opinions sur la distraction et l'utilisation du téléphone au volant

Afin d'évaluer les opinions des conducteurs sur l'utilisation du téléphone au volant, une série d'affirmations leur ont été proposées. Pour chacune d'elle, les participants devaient marquer leur degré d'accord sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Pas d'accord et 5 = D'accord). Parmi ces opinions figuraient : les attitudes et le contrôle comportemental perçu.

En 2018, 5% des conducteurs belges étaient en accord avec la proposition suivante : « *J'utilise un GSM en conduisant car je veux toujours être disponible* ». Les hommes (7%) plus que les femmes (4%) ont marqué leur accord avec cette affirmation. Les 25-34 ans (10%) sont plus souvent en accord avec cette affirmation que les plus de 55-64 ans (3,6%) et les 65 ans et plus (2,5%). En termes de différences régionales, les Bruxellois (10%) étaient plus nombreux à être en accord que les Flamands (4%). Les Wallons (6%) constituent un groupe intermédiaire. 4% des conducteurs étaient d'accord avec le fait que « *pour gagner du temps, j'utilise souvent un GSM en conduisant* ». Pour cette affirmation, les 65 ans et plus (2%) était significativement moins nombreux que les autres catégories d'âge (entre 3 et 7%) à marquer leur accord. La prévalence était moins élevée en Flandre (3%) qu'en Wallonie (5%) ou à Bruxelles (6%).

Pour le contrôle comportemental perçu, 7% des répondants étaient d'accord avec l'affirmation « *Je me sens capable de consulter mes messages sur le GSM tout en conduisant* » et 6% ont marqué leur accord avec « *J'arrive à écrire un message sur le GSM en conduisant* ». Pour ces deux premières affirmations, les hommes

étaient plus concernés que les femmes et la prévalence diminuait graduellement avec l'âge. Aucune différence régionale n'a pu être révélée. Pour la troisième affirmation « *Je suis capable de parler avec un GSM à la main alors que je conduis* », 10% des répondants ont noté leur accord. Encore une fois, les hommes (12%) étaient davantage d'accord que les femmes (9%) et la prévalence diminuait significativement à partir de 45 ans (passant de 17% pour les 35-44 ans à 6% pour les 45-54 ans). Dans ce cas, les Flamands (12%) étaient davantage en accord avec l'affirmation que les répondants en Wallonie (7%). Les Bruxellois (10%) formaient une catégorie intermédiaire.

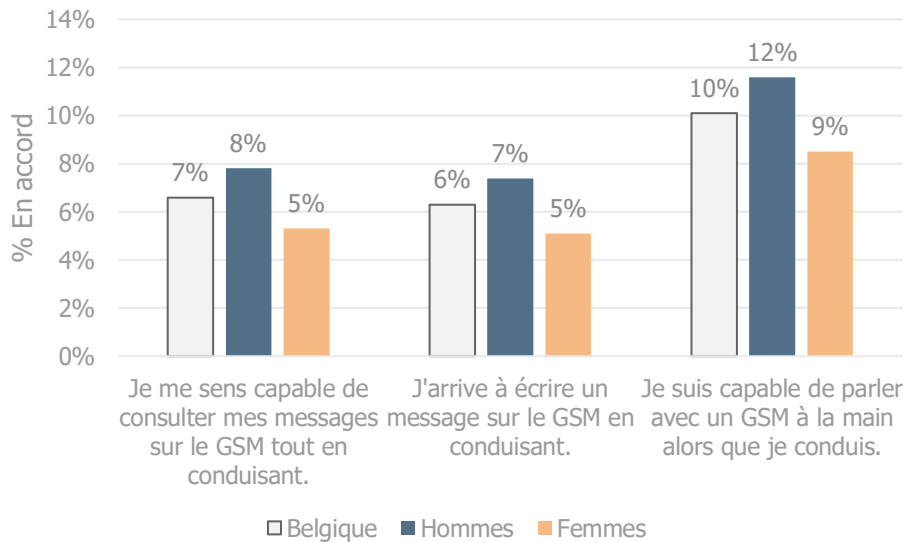


Figure 22 : Sentiment de contrôle perçu envers l'utilisation du téléphone au volant en fonction du genre (2018)

2.7 Fatigue et somnolence au volant

La fatigue et la somnolence au volant demeurent des comportements difficilement observables à l'extérieur du véhicule. Les études évaluant leur prévalence reposent toutes sur des mesures auto-rapportées. En 2017, l'échelle de somnolence de Karolinska (KKS) avait été utilisée par Vias auprès de 3 759 conducteurs et indiquait, pour tous les trajets confondus, que 5% des conducteurs avaient déclaré un état de somnolence allant de quelques signes (3,5% des trajets) à quelques difficultés à rester éveillés (0,3%) (Pelssers & Diependaele, 2018). Ces difficultés concernaient davantage les jeunes conducteurs et les trajets effectués en soirée et durant la nuit. La somnolence était aussi influencée par la longueur du trajet et le nombre d'heures de sommeil de la nuit précédant le trajet. Hors, des études internationales tendent à montrer qu'approximativement 20% des accidents graves seraient attribuables à un état de somnolence du conducteur (Blazejewski et al., 2012 ; Catarino et al., 2014 ; Connor et al., 2002 ; Herman et al., 2014 ; Kecklund et al., 2011 ; Klauer et al., 2006 ; Phillip et al., 2001 ; Sagaspe et al., 2010 ; Tefft, 2012 ; Zwahlen, et al., 2016 ; cités dans Pelssers & Diependaele, 2018).

2.7.1 Fatigue et somnolence déclarées par le conducteur

Une question était posée afin d'évaluer la fatigue au volant : « *Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que conducteur de voiture avez-vous conduit lorsque vous étiez si somnolent que vous aviez du mal à garder les yeux ouverts ?* ». La fréquence était estimée sur une échelle de 1 à 5 (où 1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours). Il apparaît que 24% des conducteurs reconnaissaient avoir conduit au moins une fois dans un état de somnolence avancé au cours du mois écoulé. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (29%) que les femmes (19%). Elle est également particulièrement élevée pour les tranches d'âge 18-24 ans (37%), 25-34 ans (39%) et 35-44 ans (34%). Les Flamands (30%) étaient également plus nombreux que les répondants de Wallonie (16%) et de Bruxelles (17%).

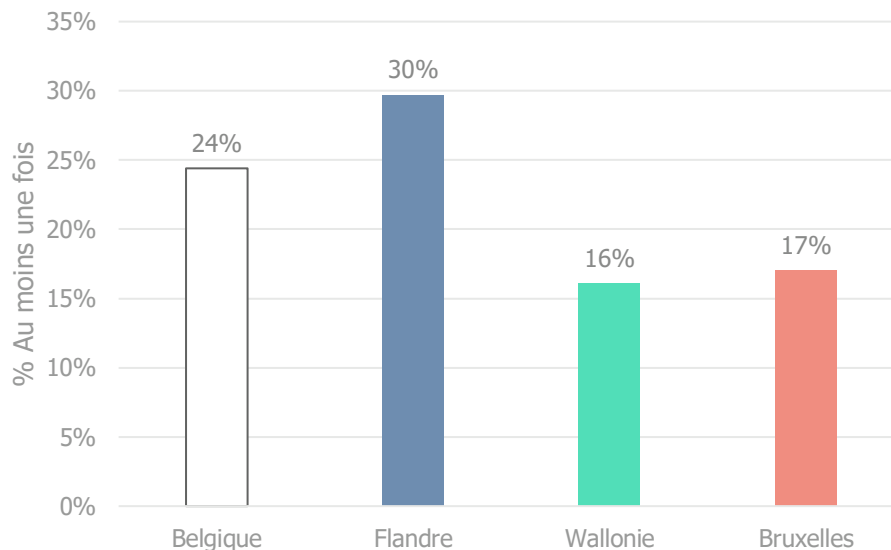


Figure 23 : Prévalence autodéclarée de somnolence au volant en fonction de la région (2018)

2.7.2 Acceptabilité de la fatigue et de la somnolence au volant

L'acceptabilité personnelle de la somnolence au volant était évaluée au moyen de la question « *Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un conducteur de voiture de conduire en étant si somnolent qu'on a du mal à garder les yeux ouverts ?* ». Une échelle de 1 à 5 (1 = inacceptable et 5 = acceptable) était utilisée pour l'estimation. Malgré l'importante prévalence de ce comportement (24%), seul 1% des répondants ont estimé qu'il était personnellement acceptable de rouler dans un état de somnolence avancé. Cette acceptabilité était plus fréquente parmi les hommes (2%) que les femmes (1%) et diminuait graduellement à travers les catégories d'âge (de 3% pour les 18-24 ans à 0% pour les 65 ans et plus). Aucune différence régionale significative n'a été mise en avant dans les données.

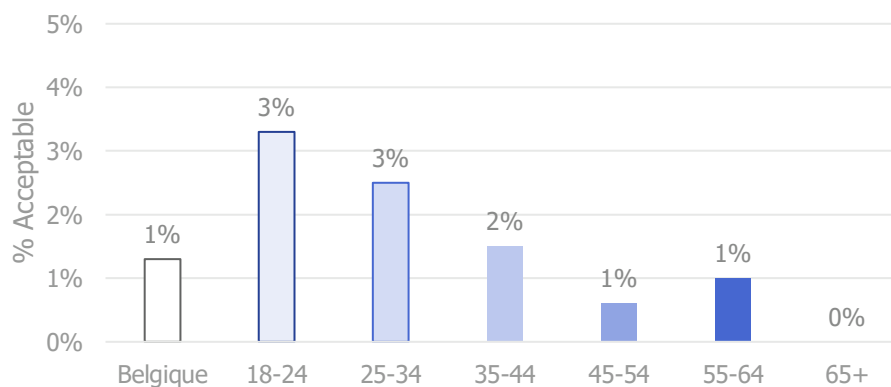


Figure 24 : Acceptabilité personnelle envers la somnolence au volant (2018)

2.8 Application et acceptation des mesures

Ce point rassemble différentes sections autour de la perception de la politique criminelle en Belgique. On distingue généralement le risque subjectif d'être pris du risque objectif. Le risque subjectif désigne l'estimation que l'utilisateur de la route a du risque d'être pris en flagrant délit d'infraction. Cette estimation dépend des expériences antérieures, des histoires entendues auprès des proches ou dans les médias. Le risque objectif est quant à lui déterminé par le nombre de contrôles de police. Il s'agit donc du risque effectif d'être contrôlé. Enfin, ce point abordait également les opinions des répondants envers les règles et sanctions en vigueur et les mesures potentielles de sécurité routière.

2.8.1 Risque subjectif d'être pris

Les participants ont été invités à estimer la probabilité, en tant qu'conducteur, d'être contrôlé par la police lors d'un trajet type pour :

- « l'alcool, en d'autres termes, être soumis à un alcootest » et « l'utilisation de drogues illégales »
- « le respect des limitations de vitesse (y compris les contrôles effectués par une voiture de police avec un radar, des radars fixes, des radars mobiles et des radars-tronçons) »
- « le port de la ceinture de sécurité »
- « l'utilisation d'un GSM pour parler ou écrire des SMS en conduisant »

Le risque subjectif d'être pris était plus élevé pour les excès de vitesse : 39% des répondants estimaient qu'il était probable d'être contrôlés sur sa vitesse lors d'un trajet type. 22% considéraient qu'il était probable de se faire contrôler pour l'alcool ; 20% percevaient probable de se faire contrôler pour le port de la ceinture et 16% pour l'utilisation du GSM au volant. Le contrôle pour conduite sous influence de drogues était estimé probable par une proportion plus faible de répondants (14%).

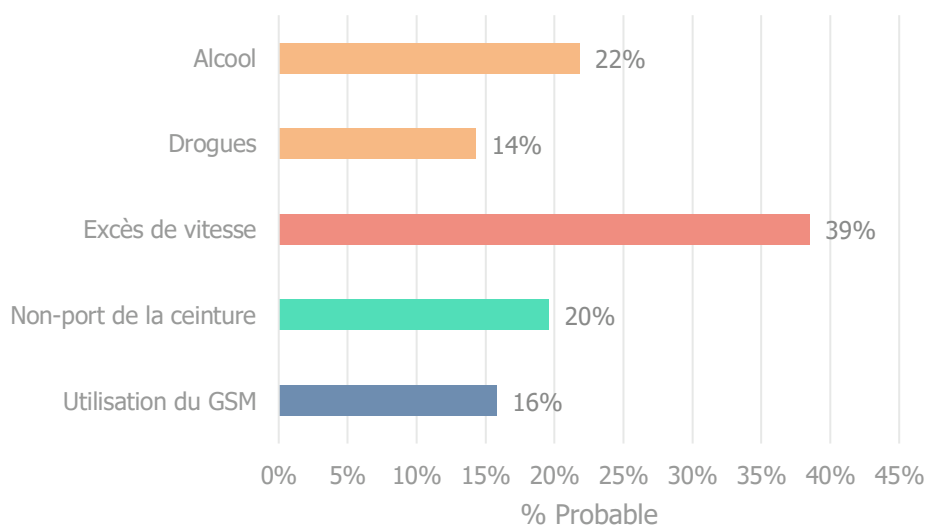


Figure 25: Prévalence de l'estimation subjective du risque d'être contrôlé par la police pour une série de comportements à risque (2018)

2.8.2 Risque objectif d'être pris

Le risque objectif d'être pris était évalué pour la conduite sous influence d'alcool et de drogues par la question « 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)
- l'usage de drogues (autres que les médicaments) en conduisant une voiture ? »

24% des conducteurs rapportaient avoir été contrôlés au moins une fois par la police pour déterminer leur consommation d'alcool. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (29%) que les femmes (19%) et parmi les conducteurs de 25-34 ans (30%) et de 45-54 ans (27%). En revanche, il n'y a pas de différence régionale significative.

4% des conducteurs indiquaient avoir vécu au moins un contrôle pour drogues au cours de l'année écoulée. Cette prévalence était de nouveau plus élevée parmi les hommes (6%) que les femmes (2%), ainsi que parmi les jeunes conducteurs (7% pour les 18-24 ans et 1% pour les 65 ans et plus). On ne notait pas de différence régionale significative.

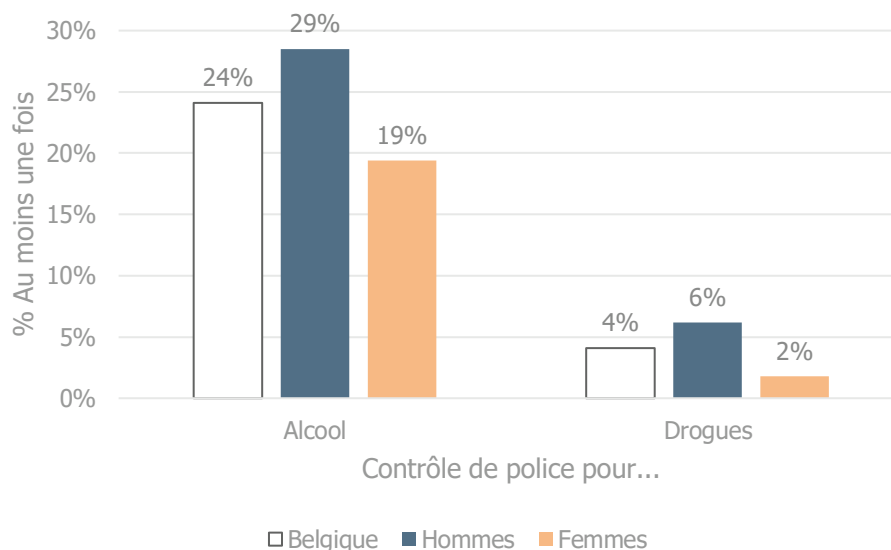


Figure 26 : Prévalence rapportée des contrôles de police pour alcool et drogues au volant au cours de l'année écoulée en fonction du genre (2018)

2.8.3 Opinions et connaissances des règles et sanctions en vigueur

Les répondants étaient interrogés quant à leurs opinions en matière de règles de circulation et des sanctions en vigueur pour :

- la conduite sous l'influence de l'alcool
- le non-respect des limitations de vitesse
- l'usage du GSM pendant la conduite.

Pour chacun de ces comportements, les répondants estimaient dans quelle mesure :

- les règles de circulation devraient être plus strictes
- le respect des règles de circulation n'est pas suffisamment contrôlé
- les sanctions sont trop sévères

72% des répondants estimaient que les règles de circulation devraient être plus strictes concernant l'usage du GSM au volant. Ils étaient 70% concernant la conduite sous influence. Seule la moitié des répondants considéraient que les règles concernant la vitesse excessive devraient être plus strictes. En termes d'opinion en faveur d'un plus grand contrôle des règles de circulation, 80% des répondants étaient en faveur de plus de contrôles de distraction au volant ; 73% en faveur de plus de contrôles alcool et 65% en faveur de davantage de contrôles de vitesse. 38% de l'échantillon estimait que les sanctions pour non-respect des limitations de vitesse étaient trop sévères. Ils étaient 26% à considérer les sanctions vis-à-vis de la distraction au volant trop sévères et 25% vis-à-vis de la conduite sous influence d'alcool.

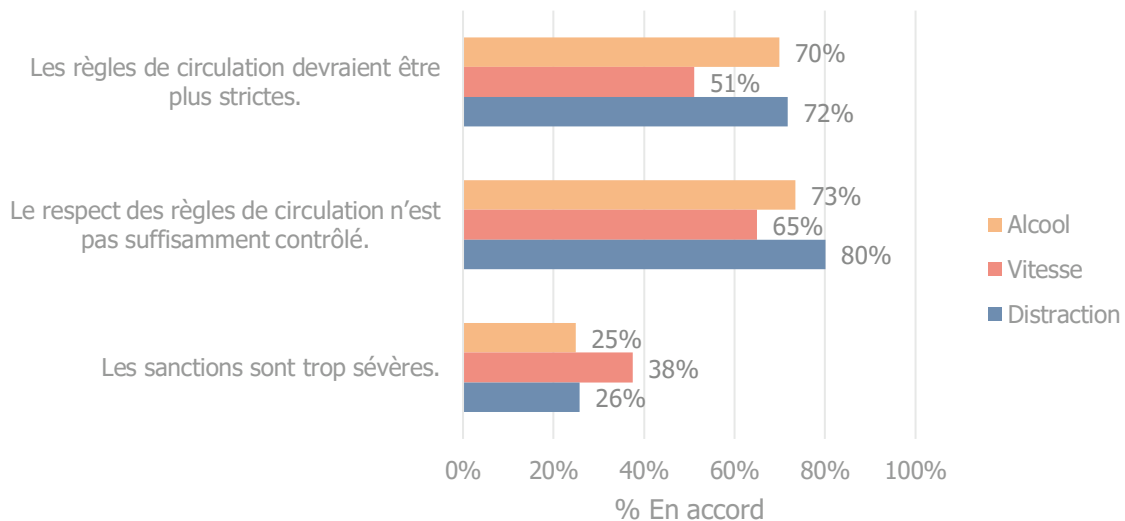


Figure 27 : Opinions sur les règles et sanctions en vigueur concernant l'alcool, la vitesse et la distraction au volant (2018)

En ce qui concerne les connaissances du code de la route, les répondants devaient marquer leur accord sur une échelle de 1 à 5 (1 = Pas d'accord et 5 = D'accord) pour une série d'affirmations : « *Il m'arrive souvent de :*

- *ne pas me souvenir de la signification d'un panneau routier*
- *ne pas me souvenir de la limitation de vitesse en vigueur*
- *ne pas me rappeler quelles sont les règles de stationnement en vigueur*
- *ne pas me rappeler quelle est la règle de priorité en vigueur. »*

6% des répondants belges disaient qu'il leur arrivait souvent de ne pas se souvenir du sens d'un panneau de signalisation. Cette prévalence ne variait pas en fonction du genre, mais diminuait progressivement en fonction de l'âge (8% pour les 18-24 ans à 4% pour les 65 ans et plus). Elle était également plus importante à Bruxelles (11%) qu'en Région wallonne (5%) et flamande (5%).

L'oubli de la limitation de vitesse en vigueur était une situation fréquente pour 8% des répondants. La prévalence ne dépendait ni du genre ni de la région, mais était la plus fréquente parmi les conducteurs âgés de 25-34 ans (13%) et moins fréquente pour les 55-64 ans (4%) et les 65 ans et plus (7%).

Les règles de stationnement en vigueur étaient régulièrement oubliées parmi 7% des répondants. Aucune différence de genre n'était trouvée. La prévalence était plus élevée parmi les 18-24 ans (9%) et les 35-44 ans (11%) et moins élevée parmi les 65 ans et plus (4%). Ils étaient également plus nombreux en Région bruxelloise (13%) qu'en Flandre (7%) et en Wallonie (7%) à ne pas connaître la règle de stationnement en vigueur.

5% des répondants indiquaient souvent oublier la règle de priorité en vigueur. Cette prévalence ne dépendait pas du genre et diminuait avec l'âge (de 7% pour les 18-24 ans et les 34-45 ans à 2% pour les 65 ans et plus). Aucune différence régionale n'était observée dans les données.

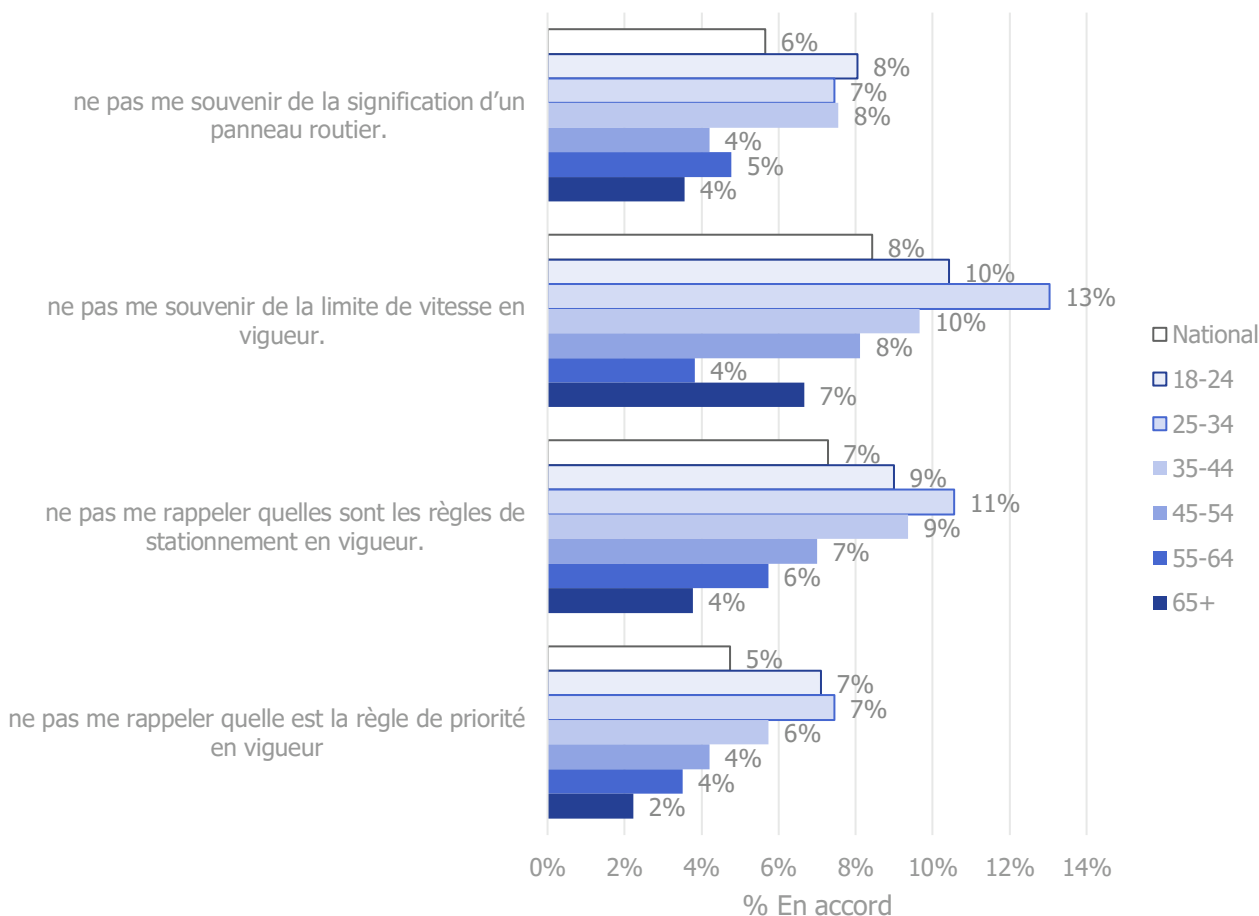


Figure 28 : Situations d'oubli fréquent des règles de circulation en fonction de l'âge (2018)

2.8.4 Opinions sur les mesures potentielles de sécurité routière

Pour ce qui est du soutien de certaines mesures légales, les répondants indiquaient dans quelle mesure ils étaient en leur faveur sur une échelle de 1 à 5 (1 = contre et 5 = en faveur). Ces mesures concernaient :

- L'obligation légale de suivre tous les 10 ans un cours de rappel sur les règles de circulation.
- La multiplication de l'amende par deux en cas de récidive pour excès de vitesse grave (plus de 30 km/h au-dessus de la limitation sur autoroute) dans un délai de 12 mois.
- L'imposition de sanctions éducatives (par exemple, 1 ou 2 jour(s) de formation au code de la route) au lieu de payer une amende, pour les personnes qui ont été condamnées plusieurs fois pour des infractions graves telles que l'excès de vitesse ou l'alcool au volant.
- L'obligation légale d'installer un assistant de vitesse intelligent (ISA : un système qui contrôle automatiquement la vitesse du véhicule sur la base de la limitation de vitesse autorisée) pour les conducteurs ayant été pris au moins deux fois en excès de vitesse grave (plus de 30 km/h au-dessus de la limitation sur autoroute).

33% des répondants se disaient en faveur d'une obligation légale de suivre tous les 10 ans un cours de rappel sur les règles de circulation. Cette prévalence ne différait pas significativement en fonction de l'âge ou de la région, mais davantage de femmes (36%) que d'hommes (30%) s'y disaient favorables.

La multiplication de l'amende par deux en cas de récidive pour excès de vitesse grave (plus de 30 km/h au-dessus de la limitation sur autoroute) dans un délai de 12 mois était soutenue par 57% des répondants. La prévalence ne variait pas selon le genre ou la région, mais la mesure était plus appréciée des conducteurs âgés de 45 ans et plus (60%) et recevait moins la faveur des jeunes conducteurs de 18 à 24 ans (45%).

60% des personnes interrogées soutenaient les sanctions éducatives. Cette prévalence était plus élevée parmi les femmes (65%) que les hommes (56%) et augmentait graduellement avec l'âge (53% pour les 18-24 ans à 68% pour les plus de 65 ans). Les conducteurs flamands (57%) se disaient moins favorables à ce telles sanctions que les Wallons (64%) et Bruxellois (68%).

58% étaient favorables à l'obligation légale d'installer un assistant de vitesse intelligent pour les conducteurs ayant été pris au moins deux fois en excès de vitesse grave. L'adhésion à cette mesure était plus répandue parmi les femmes (61%) que les hommes (54%) et augmentait graduellement avec l'âge (de 46% pour les 18-24 ans à 65% pour les 65 ans et plus). Aucune différence régionale n'a pu être identifiée.

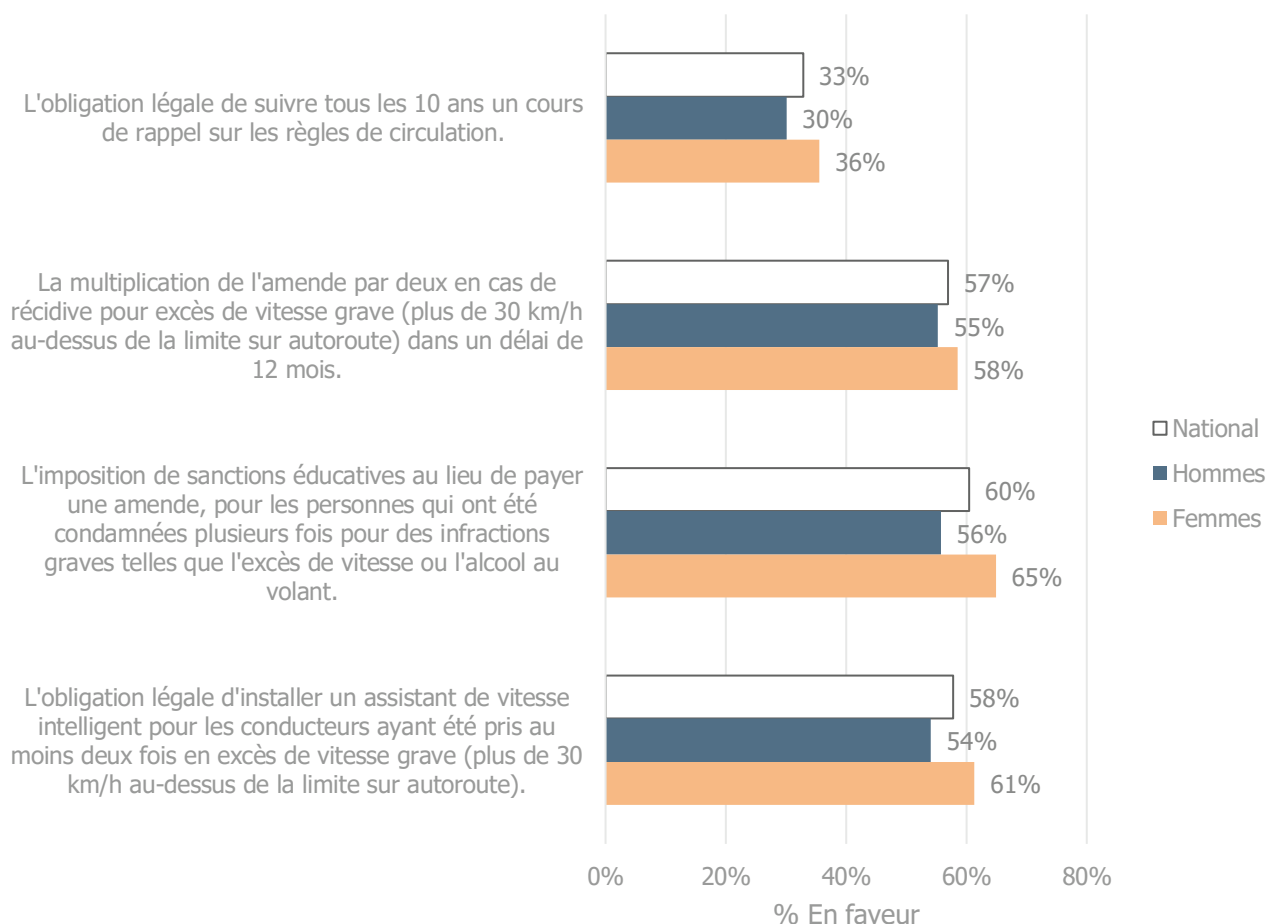


Figure 29 : Prévalence de l'adhésion envers certaines mesures légales en Belgique en fonction du genre (2018)

Une série de mesures potentielles de sécurité routière ont été présentées aux répondants pour lesquelles ils devaient indiquer leur opinion sur une échelle de 1 à 5 (1 = contre et 5 = en faveur). Les mesures proposées ne se limitaient pas aux conducteurs et certaines s'appliquaient plus spécifiquement aux cyclistes, motocyclistes ou aux piétons. De manière générale, ces mesures concernaient :

- la conduite sous influence (en jaune)
- la conduite au-dessus de la limitation de vitesse (en rouge)
- les mesures de protection (ceinture, casque, éléments rétro réfléchissants) (en vert)
- la distraction sur la route (GSM, casque audio) (en bleu)

Les 5 mesures potentielles ayant reçu plus de 80% d'adhésion étaient toutes des mesures de protection : port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 12 ans (84%) et pour tous les conducteurs de cyclomoteurs et motocyclettes (82%) ; éléments réfléchissants obligatoires pour tous les cyclistes (81%) circulant dans l'obscurité et même mesure pour les conducteurs de cyclomoteurs ou motocyclettes (81%) ; et système de rappel de ceinture de sécurité obligatoire à l'avant et à l'arrière dans les nouveaux véhicules (81%). Les mesures ayant reçu moins de 50% d'approbation concernaient la distraction dans le trafic : 48% étaient en faveur d'une tolérance zéro en matière d'utilisation du GSM au volant (avec ou sans kit mains libres) et 45% étaient favorables à une interdiction des casques audio en marchant dans la rue.

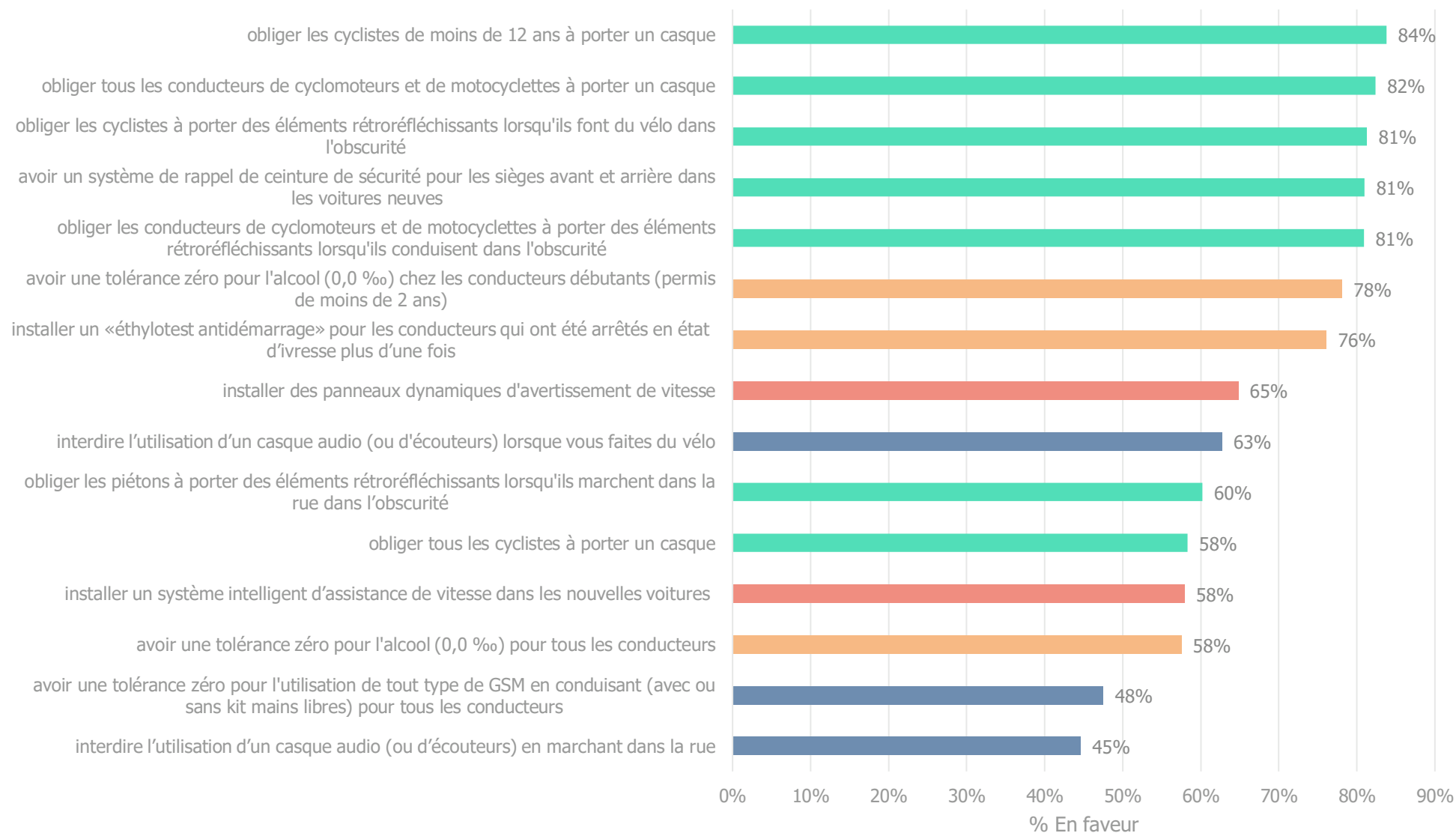


Figure 30 : Opinions sur les mesures potentielles vis-à-vis de la conduite sous influence, du non-respect des limitations de vitesse, des mesures de protection et de la distraction au volant (2018)

2.9 Automatisation des véhicules

Les participants ont été questionnés sur leur intérêt pour les véhicules semi-automatisés et entièrement automatisés à l'aide d'une échelle de 1 à 7 (1 = Pas du tout intéressé et 7 = Très intéressé) ainsi que les bénéfices attendus envers les véhicules semi-automatisés et les véhicules entièrement automatisés en termes de :

- réduction du nombre d'accidents
- réduction de la gravité de l'accident
- réduction de la congestion routière
- temps de trajet plus court
- réduction des émissions polluantes des véhicules
- meilleure économie de carburant
- temps pour les activités fonctionnelles et obligatoires, non liées à la conduite (par exemple, travail)
- temps pour les activités divertissantes, non liées à la conduite (par exemple, lire, dormir, manger).

Pour chacun de ces bénéfices, les répondants devaient estimer leur probabilité sur une échelle de 1 à 7 (1 = Peu probable et 7 = Très probable).

Il apparaît que 39% des répondants belges se disaient intéressés par les voitures semi-automatisées. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (45%) que les femmes (34%), mais ne différait pas significativement en fonction de l'âge ou de la région. Pour les voitures entièrement automatisées, 29% des répondants se disaient intéressés. Encore une fois, cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (35%) que les femmes (24%) et diminuait progressivement à travers les catégories d'âge (39% pour les 18-24 ans à 22% pour les 65 ans et plus). Aucune différence régionale n'avait été constatée.

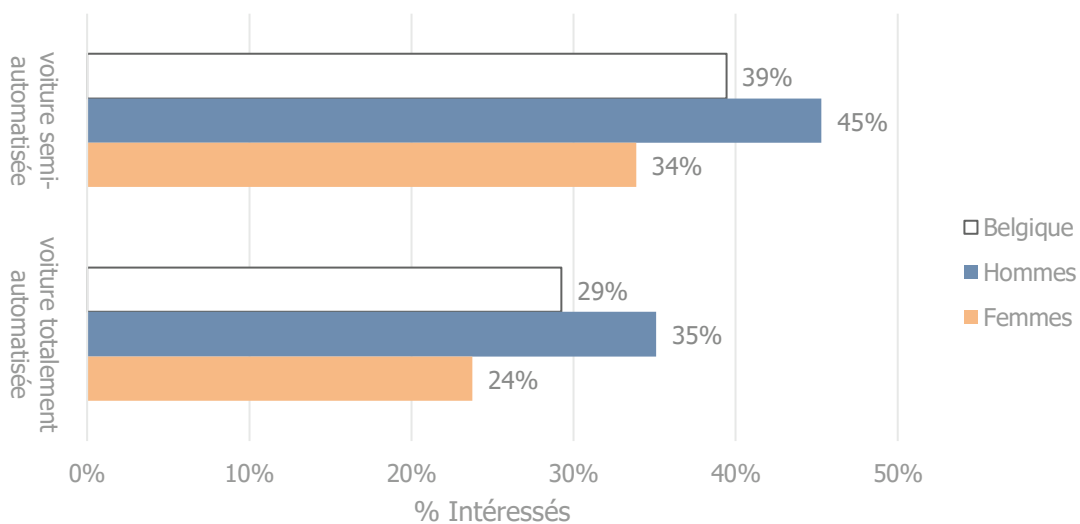


Figure 31 : Intérêt pour les véhicules semi et entièrement automatiques en fonction du genre (2018)

Les bénéfices estimés comme probables par plus de 40% des répondants, à la fois pour les véhicules semi-automatiques et entièrement automatiques, étaient : l'économie de carburant, la diminution du nombre et de la gravité des accidents et la réduction des émissions polluantes des véhicules. Les répondants estimaient que les véhicules entièrement automatisés présenteraient davantage de bénéfices que les semi-automatisés en termes de libération de temps pour les activités divertissantes et fonctionnelles, de congestion routière et de réduction de temps de trajet.

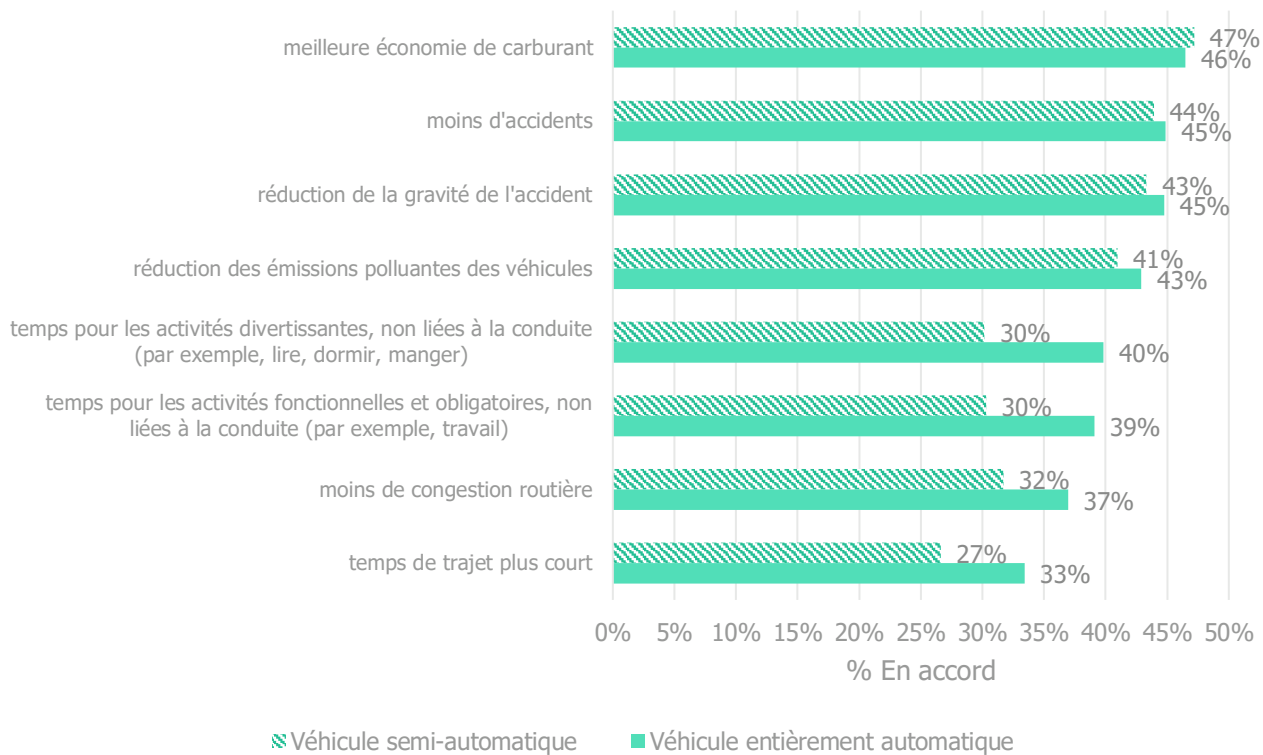


Figure 32 : Bénéfices attendus envers les véhicules semi et entièrement automatiques (2018)

3 Principaux résultats pour les autres modes de transport

3.1 Comportements à risque déclarés par les conducteurs de deux-roues motorisés

En Belgique, 209 répondants ont répondu aux questions en tant que conducteur de moto ou de cyclomoteur. A ce sous-échantillon, quatre comportements à risque étaient présentés et les répondants devaient estimer la fréquence de ceux-ci au cours du mois écoulé sur une échelle de 1 à 5 (1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours).

21% indiquaient avoir conduit au moins une fois en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire. Cette prévalence est similaire à celle donnée par les conducteurs (24%). Ce sont essentiellement les motoristes et cyclomotoristes âgés de 25-34 ans (39%) qui rapportaient ce comportement à risque. Cette prévalence était significativement plus faible en Flandre (15%) qu'en Wallonie (35%) ou à Bruxelles (38%).

Un pourcentage de 42% reconnaissent avoir dépassé la limitation de vitesse hors agglomération au moins une fois au cours du mois écoulé. Cette prévalence semble bien plus faible que pour les conducteurs (72%). Elle ne variait pas significativement en fonction du genre, de l'âge ou de la région.

Ils étaient 23% à avoir conduit au moins une fois sans casque au cours des 30 derniers jours. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (28%) que les femmes (14%), mais ne différait pas selon l'âge ou la région.

Finalement, 22% admettaient avoir lu un SMS/e-mail ou consulté les médias sociaux en conduisant au moins une fois au cours du mois écoulé. Ce sont surtout les 18-24 ans (30%) et les 25-34 ans (35%) qui sont concernés par ce comportement. La prévalence est moins élevée en Flandre (14%) qu'en Wallonie (43%) et à Bruxelles (38%).

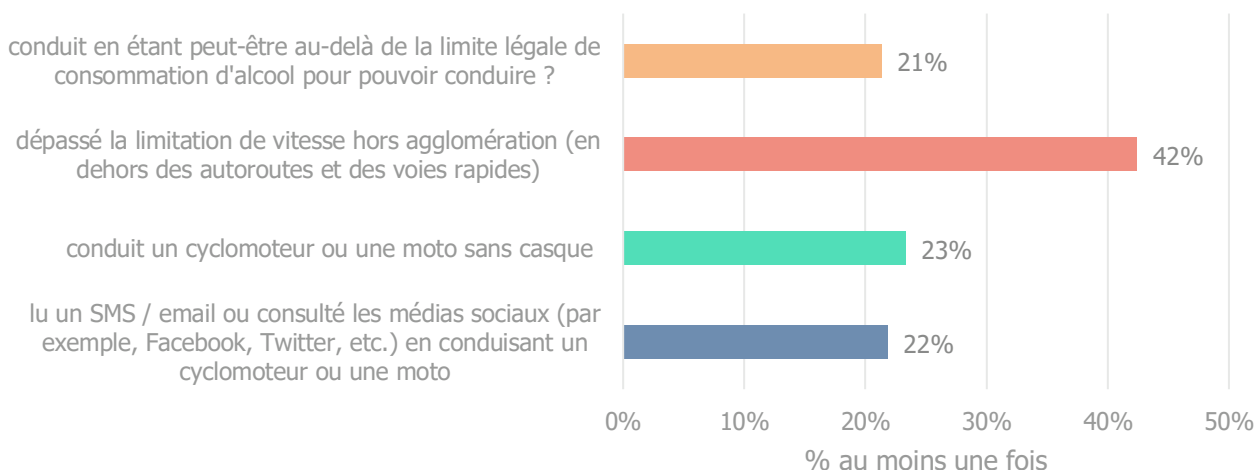


Figure 33 : Prévalence déclarée des comportements à risque parmi les conducteurs de deux-roues motorisés (2018)

3.2 Comportements à risque déclarés par les cyclistes

797 répondants ont rempli la partie de l'enquête destinée aux cyclistes en indiquant sur une échelle de 1 à 5 (1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours)) la fréquence à laquelle ils s'étaient adonnés à certains comportements risque au cours des 30 derniers jours.

28% des répondants reconnaissent avoir conduit au moins une fois en pensant avoir peut-être bu trop d'alcool. Ce pourcentage est assez similaire à celui de la question équivalente s'adressant aux conducteurs (24%). Cette prévalence est significativement plus élevée parmi les hommes (37%) que les femmes (17%) et est également fortement associée à l'âge : si 45% des répondants âgés entre 18-24 ans reconnaissent avoir roulé à vélo en ayant peut-être trop bu, ils sont deux fois moins nombreux à partir de 45-54 ans (18%). Cette prévalence ne variait pas en fonction de la région.

83% des répondants indiquaient avoir roulé à vélo sans casque au moins une fois au cours du mois écoulé. Ce pourcentage était aussi élevé pour les hommes que pour les femmes. Le taux était plus élevé parmi les 18-24 ans (89%) et les 65 ans et plus (89%) et significativement plus bas pour la tranche d'âge des 45-54 ans (73%). En Flandre (86%), cette prévalence était plus élevée qu'en Wallonie (70%) ou à Bruxelles (72%).

28% ont écouté de la musique avec des écouteurs en roulant à vélo. Ce comportement concernait davantage les hommes (32%) que les femmes (24%). Il était particulièrement élevé parmi les jeunes de 18-24 ans (70%) et diminuait graduellement en fonction de l'âge (plus que 3% pour les 65 ans et plus). La prévalence était près de deux fois plus élevée à Bruxelles (48%) qu'en Flandre (26%) et la Wallonie représentait un groupe intermédiaire (33%).

23% disaient avoir lu au moins une fois un SMS/e-mail ou consulté les médias sociaux en roulant à vélo. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (27%) que les femmes (17%) et diminuait progressivement avec l'âge (de 56% à 18-24 ans à 4% à 65 ans et plus). Les données ne faisaient pas ressortir de différence régionale significative.

Le dernier comportement à risque envisagé pour les cyclistes était le fait de rouler sur la chaussée à côté de la piste cyclable. 37% des répondants rapportaient avoir adopté ce comportement au cours du mois écoulé. Cela concernait davantage les hommes (44%) que les femmes (28%) et la prévalence diminuait progressivement avec l'âge (55% pour les 18-24 ans à 27% pour les 65 ans et plus). Ce taux était plus important à Bruxelles (54%) qu'en Flandre (36%). La Wallonie formait un groupe intermédiaire (38%).

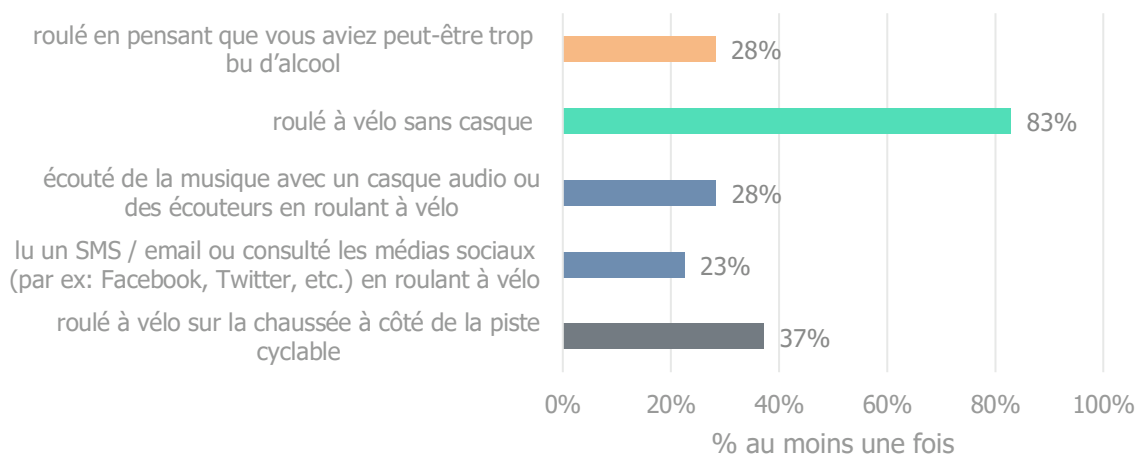


Figure 34 : Prévalence déclarée des comportements à risque parmi les cyclistes (2018)

3.3 Comportements à risque déclarés par les piétons

1789 participants ont complété la partie du questionnaire concernant les piétons. Quatre comportements à risque étaient présentés pour les piétons. Les répondants étaient invités à indiquer sur une échelle de 1 à 5 (1 = Jamais et 5 = (Presque) toujours) la fréquence à laquelle ils avaient adopté ces comportements au cours des 30 derniers jours.

27% des répondants rapportaient avoir écouté de la musique avec des écouteurs en marchant dans la rue. Cette prévalence était plus élevée parmi les hommes (32%) que les femmes (23%) ainsi que parmi les 18-24 ans (76%). Ce taux était plus élevé à Bruxelles (40%) qu'en Flandre (27%) ou en Wallonie (26%).

56% avaient lu un SMS/e-mail ou consulté les réseaux sociaux en marchant dans la rue au cours du mois écoulé. Ce taux ne variait pas entre les hommes et les femmes. La prévalence était plus élevée parmi les 18-24 ans (88%) et les 25-34 ans (80%) et diminuait progressivement avec l'âge (27% pour les 65 ans et plus). Les données ne faisaient pas ressortir de différence régionale.

43% admettaient avoir traversé la route alors que le feu piéton était rouge. Cette prévalence ne différait pas entre les hommes et les femmes, mais diminuait significativement avec l'âge (65% pour les 18-24 ans à 31% pour les 65 ans et plus). Ce comportement était plus fréquemment rapporté à Bruxelles (68%) qu'en Flandre (38%) ou en Wallonie (44%).

72% avaient traversé en dehors du passage piéton alors qu'il y en avait un à moins de 30m¹. Ce taux était similaire pour les hommes et pour les femmes. Cette prévalence était plus élevée parmi les 18-24 ans (83%) et diminuait ensuite légèrement à partir de 35-44 ans (72%). Le pourcentage était significativement plus bas en Wallonie (65%) qu'en Flandre (74%) ou à Bruxelles (78%).

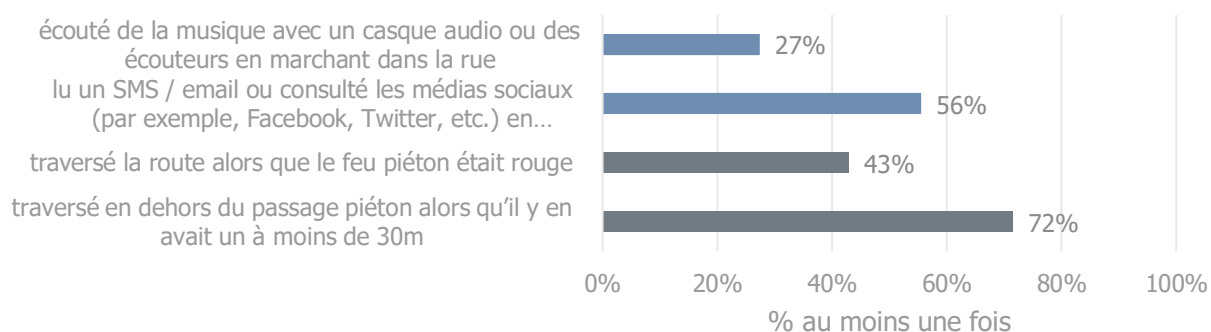


Figure 35 : Prévalence déclarée des comportements à risque parmi les piétons (2018)

¹ Depuis le 31 mai 2019, les piétons sont tenus d'emprunter le passage pour piéton si ce dernier est situé à une distance de moins de 20 mètres environ (art. 42.4.1. du code de la route belge de 1968).

4 Conclusions

Avec près d'un quart des conducteurs rapportant avoir pris le volant en étant peut-être au-delà de la limite d'alcoolémie autorisée, la conduite sous influence de l'alcool demeure le point sensible en matière de sécurité en Belgique. En dépit des campagnes de prévention et des contrôles intensifiés en fin d'année (période durant laquelle les données ont été récoltées), cette nouvelle édition indique une augmentation dramatique du nombre de conducteurs reprenant la route sous influence de l'alcool. Cette tendance ne se reflète toutefois pas dans la dernière mesure d'observation et une part de cette augmentation peut être expliquée par un changement de méthodologie par rapport aux éditions précédentes. Malgré tout, la Belgique garde sa triste première place européenne de conduite sous influence d'alcool. Les conducteurs ne sont pas les seuls à blâmer et la prévalence de la conduite sous influence est également élevée parmi les deux-roues motorisés et les cyclistes. Près de vingt-cinq ans après sa première campagne, BOB a encore du travail pour rallier les conducteurs belges à sa cause et promouvoir la sobriété au volant et au guidon.

Second point noir en apparence au tableau : la vitesse excessive. Tant en et hors agglomération ou sur les autoroutes et les voies rapides, il s'agit du comportement le plus couramment rapporté parmi les conducteurs et les conducteurs de deux-roues motorisés. Cependant, contrairement à l'édition précédente, la formulation des questions ne permet pas de déterminer la hauteur de ces excès de vitesse. Ainsi, si les conducteurs sont 62% à reconnaître dépasser la limitation de vitesse en agglomération en décembre 2018, ils étaient 54% à indiquer avoir roulé à 70 km/h en agglomération en 2015. Sur base des mesures auto-rapportées, nous ne pouvons pas affirmer que le problème se soit détérioré depuis la précédente édition. Les dernières mesures d'observation de la vitesse de l'institut Vias tendaient à montrer une baisse constante et favorable de la vitesse moyenne en zone 30, sur les routes à 50 km/h et celles à 70 km/h entre 2007 et 2015. A l'inverse, la vitesse moyenne tendait à augmenter sur les routes à 90 km/h et les autoroutes entre 2012 et 2015 (pour un aperçu, voir Pelssers, Riguelle, Schoeters et Leblud, 2017). La prochaine mesure d'observation de la vitesse, prévue en 2021, pourra confirmer ou infirmer ces tendances.

Certaines variables socio-démographiques apparaissent parfois déterminantes pour la mise en place de comportements à risque sur la route. Ainsi, les hommes étaient plus nombreux que les femmes à admettre certains comportements à risque tels que la conduite sous influence d'alcool, de drogues ou de médicaments pouvant impacter leur aptitude à la conduite. Les conducteurs masculins étaient également plus nombreux à reconnaître dépasser la limitation de vitesse (quel que soit le type de route), à ne pas porter systématiquement la ceinture de sécurité ou à conduire en étant somnolent au point d'avoir des difficultés à garder les yeux ouverts. Seule l'utilisation du téléphone au volant (que ce soit pour appeler ou lire/écrire un message) était également répartie entre les conducteurs masculins et féminins.

En termes d'âge, il apparaît que les plus jeunes conducteurs (18 à 24 ans) étaient plus nombreux à rapporter conduire sous influence de drogues, à ne pas porter systématiquement la ceinture de sécurité ou ne pas attacher systématiquement les enfants de moins d'1m35 dans un dispositif adapté. La tranche des 25-34 ans était, quant à elle, plus concernée par les excès de vitesse en agglomération et sur autoroute ainsi que par l'utilisation du téléphone au volant. Finalement, autre résultat marquant, la prévalence auto-rapportée de la conduite sous influence d'alcool ne variait pas significativement selon les catégories d'âge.

Certaines différences apparaissent également entre les trois régions du pays. Les conducteurs wallons étaient ainsi plus nombreux à conduire sous influence de l'alcool, à dépasser les limitations de vitesse en agglomération ou sur autoroute que leurs homologues flamands. En Flandre, les conducteurs étaient moins nombreux à téléphoner au volant qu'en Wallonie ou à Bruxelles, mais ils étaient par contre plus nombreux à indiquer prendre la route alors qu'ils étaient somnolents au point d'avoir des difficultés à garder les yeux ouverts.

5 Résumés thématiques et recommandations

La mesure d'attitudes de Vias vise à rendre compte de la prévalence auto-rapportée des principaux comportements à risque dans la circulation : conduite sous influence, excès de vitesse, non-utilisation de la ceinture de sécurité ou d'un système de retenue adapté, distraction et fatigue au volant. Outre la fréquence de ces comportements, ce rapport présente également une série de déterminants psychologiques potentiels (attitudes, acceptabilité sociale et personnelle, normes et contrôle perçu du comportement) et les caractéristiques démographiques des personnes concernées (genre, âge et région d'appartenance). Ces informations contribuent à une meilleure compréhension des comportements problématiques dans le trafic, une identification des populations à risque et des possibles leviers d'action.

Parmi les mesures généralement considérées pour améliorer la sécurité routière, certaines ciblent directement le comportement des usagers de la route, c'est le cas notamment de la législation et des sanctions, l'éducation et la formation ou les campagnes de sensibilisation. D'autres mesures peuvent également viser un changement de comportement des conducteurs ou réduire l'impact de ces comportements à risque de façon indirecte via l'infrastructure ou l'amélioration des véhicules.

Sur base des résultats du présent rapport et des connaissances actuelles en matière de mesures de sécurité routière, la prochaine section propose une série de réflexions quant aux possibles leviers d'action pour les différents comportements problématiques présentés.

5.1 Conduite sous influence de l'alcool

Près d'un quart des répondants affirmaient avoir conduit en étant peut-être au-delà de la limite d'alcoolémie autorisée. Cette prévalence était particulièrement élevée parmi les hommes et significativement plus importante en Wallonie qu'en Flandre. Ce comportement était également perçu comme socialement plus acceptable en Wallonie qu'en Région flamande. L'acceptabilité personnelle était quant à elle plus élevée parmi les hommes que les femmes. Les hommes étaient également plus confiants quant à leur capacité à conduire en ayant bu et plus enclin à conduire sous influence pour des trajets courts. C'est dans les tranches d'âge des 25-34 ans et des 45-54 ans qu'on rapporte le plus que la conduite sous influence d'alcool est répandue au sein du groupe d'amis. Pour ce premier comportement à risque, on constate dès lors que le genre joue un rôle important pour la prévalence, l'attitude, l'acceptabilité personnelle et le sentiment de contrôle. Si le rapport à l'alcool au volant semble évoluer avec l'âge, force est de constater que cette évolution n'est pas linéaire.

Si la prévalence rapportée par les conducteurs de conduite sous influence de l'alcool est beaucoup moins élevée que celle rapportée vis-à-vis des excès de vitesse (62-72%), il n'en demeure pas moins que la Belgique est tristement réputée pour sa culture de l'alcool au volant. La Belgique dépasse largement la moyenne européenne et occupe désormais la première place du podium de la conduite au-delà de la limite légale. Et ce sont les normes sociales qui apparaissent particulièrement problématiques dans notre pays.

L'un des premiers défis en matière de conduite sous influence de l'alcool concerne la rectification des normes sociales. De telles mesures ont notamment été mises en place dans le Montana, aux Etats-Unis, avec la campagne à destination des jeunes : « Most Montana Young Adults Don't Drink and Drive » (« La plupart des jeunes du Montana ne reprend pas le volant après avoir bu de l'alcool ») (Perkins et al., 2010). Des interventions ciblant plus spécifiquement les conducteurs masculins pourraient aussi être envisagées en vue de rectifier certaines attitudes et le faux sentiment de contrôle lors de la conduite en état d'ivresse. Et dans une démarche plus globale de sensibilisation, des acteurs-clés pourraient également être mobilisés pour influencer sur les comportements. A ce titre, les secteurs de l'Horeca, de la publicité et de la distribution ou encore les réseaux sociaux ont un rôle à jouer qui ne doit pas être sous-estimé (voir notamment Brion, Meunier et Silverans, 2019).

La majorité des répondants se déclaraient également en faveur d'un renforcement des mesures de contrôle et de sanction en cas de consommation d'alcool au volant. L'augmentation des contrôles et de leur visibilité (notamment par une meilleure répartition) constitueraient dès lors une opportunité pour renforcer le sentiment que chaque conducteur peut être contrôlé à toute heure et en tous lieux (Pelssers, 2019). De plus, l'intensification de la visibilité des contrôles alcool accroît l'effet dissuasif car le risque subjectif de se faire contrôler est exacerbé (Brion et al., 2019).

En termes de renforcement de la dissuasion, l'application d'une tolérance zéro à l'alcool pour les jeunes conducteurs (dans les 2-3 premières années après l'obtention du permis) pourrait avoir un effet positif étant

donné leur penchant pour l'alcool et le risque d'accident plus élevé auquel ils sont exposés par rapport aux autres conducteurs, et ce, avec un taux d'alcool similaire (Meesmann, Vanhoe et Opdenakker, 2017 in Brion et al., 2019). Et dans le cadre des sanctions, il apparaît également opportun de souligner l'efficacité des programmes de réhabilitation (sous certaines conditions) dans la réduction du risque de récurrence (Meesmann et al., 2017; Nieuwkamp & Boudry, 2020). L'offre de ces cours pourrait également être élargie et prévoir une participation obligatoire pour des groupes-cibles.

5.2 Vitesse et excès de vitesse

L'excès de vitesse, qu'il soit sur autoroute, hors ou en agglomération, était le comportement à risque rapporté par la majorité des conducteurs (> 60%). De manière générale, les conducteurs masculins reconnaissent significativement davantage dépasser les limitations, et ce quel que soit le régime de vitesse. En agglomération, les Wallons, ainsi que les conducteurs de 25 à 34 ans, étaient les plus nombreux à dépasser la limitation de vitesse. Sur autoroute, c'est également en Wallonie que les conducteurs rapportaient le plus dépasser la limitation de vitesse et ce comportement concernait principalement une large tranche d'âge s'étendant de 25 à 54 ans. L'acceptabilité sociale et l'acceptabilité personnelle des excès de vitesse étaient toutes deux plus importantes parmi les hommes et parmi les très jeunes conducteurs. Les conducteurs de 25 à 34 ans étaient les plus nombreux à indiquer que l'excès de vitesse était un comportement commun au sein du groupe d'amis. Les hommes étaient plus nombreux à considérer que le respect des limitations était ennuyeux et se sentaient capables de conduire en dépassant largement la limitation de vitesse ou de conduire vite dans un virage serré. Les conducteurs de moins de 35 ans étaient plus nombreux à considérer que conduire vite leur permettait de gagner du temps.

La Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne en ce qui concerne la prévalence d'excès de vitesse et ce, quel que soit le régime de la limitation. Dépasser la limitation de vitesse est le comportement à risque considéré comme le plus socialement et le plus personnellement acceptable par les répondants, bien que plus de 70% estiment que les excès de vitesse sont souvent la cause des accidents de la route.

Réduire l'acceptabilité sociale et personnelle des excès de vitesse constitue dès lors un premier élément de réflexion pour les mesures de sécurité routière. Une sensibilisation ciblant les jeunes conducteurs masculins en vue de modifier l'attitude et le sentiment de contrôle pourrait aussi être envisagée. Les mesures légales ont également un rôle à jouer dans la prévention des excès de vitesse au volant. Toutefois, il importe de considérer ces mesures avec prudence en raison de la faible adhésion des répondants vis-à-vis d'un renforcement des mesures de contrôle et de sanction. Pour éviter les effets résistance psychologique, chaque renforcement des mesures légales devrait s'accompagner d'un programme de sensibilisation de la population en vue d'appuyer leur légitimité.

La sensibilisation à la vitesse sur la route pourrait également se faire par l'utilisation de technologies embarquées (telles que le système ISA² – Intelligent Speed Assistant). Les avertissements sonores ou visuels que permettent ces technologies peuvent aviser le conducteur des dépassements de vitesse et lui donner ainsi la possibilité d'adapter sa vitesse. Ce type de technologie étant encore relativement récent, elle comprend un certain nombre de défis en termes d'aménagement des infrastructures routières et de mise à jour des données des limitations de vitesse.

5.3 Port de la ceinture de sécurité

Parmi les conducteurs interrogés, 14% admettaient avoir roulé au moins une fois sans leur ceinture de sécurité au cours du mois écoulé. La prévalence était plus élevée parmi les hommes et les jeunes conducteurs. Pour ce qui est du port de la ceinture à l'arrière, encore une fois, les passagers masculins indiquaient davantage ne pas avoir porté la ceinture. Ils étaient également plus nombreux en Région bruxelloise. L'acceptabilité sociale était plus élevée parmi les hommes et l'acceptabilité personnelle plus répandue chez les hommes, parmi les jeunes conducteurs et en Région bruxelloise.

La Belgique figure au rang des bons élèves parmi les pays européens en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité à l'avant. Cette prévalence chute toutefois lorsqu'il s'agit du port de la ceinture de sécurité à l'arrière du véhicule et encore plus en Région bruxelloise. Une piste de réflexion en matière de mesure de sécurité routière consisterait à focaliser la sensibilisation sur les risques du non-port de la ceinture de sécurité,

² Pour plus d'informations sur les opportunités que représentent le système ISA : <https://etsc.eu/intelligent-speed-assistance-isa/>

également à l'arrière et en milieu urbain. La généralisation des systèmes d'alarme ceinture à l'avant et à l'arrière dans les nouveaux véhicules constitue également un élément à investiguer.

5.4 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

Pour le transport des enfants de moins d'1m35, 14% répondants admettaient avoir effectué au moins un trajet sans les attacher correctement au cours du mois écoulé. Cela concernait davantage les hommes et diminuait progressivement avec l'âge. Pour le transport des enfants de plus d'1m35, 12% reconnaissaient ne pas avoir attaché leur ceinture de sécurité pendant un trajet au moins. Cette prévalence ne différait pas entre les hommes et les femmes, mais était significativement plus importante parmi les conducteurs âgés de 25 à 39 ans. La mesure comportement de 2017 (Schoeters & Lequeux, 2018) indiquait, quant à elle, que seulement un quart des enfants observés étaient installés dans un dispositif de retenue adapté et de façon correcte, bien que près de 80% des conducteurs estimaient que l'enfant était correctement attaché. Ce pourcentage était toutefois moins alarmant dans le cas de l'utilisation d'une base ISOFIX.

Bien que le transport d'un enfant dans un système inapproprié ou de façon inadaptée soit fortement répandu, « ne pas attacher correctement des enfants en voiture » est considéré comme personnellement et socialement inacceptable par une large part des répondants. Dès lors, une première mesure possible d'intervention consisterait à promouvoir l'utilisation de base ISOFIX, à simplifier les systèmes de retenue (notamment le nombre de passages de la ceinture de sécurité dans le dispositif) et à clarifier le manuel d'emploi du système et le rendre davantage attractif à la lecture. Des mesures de sensibilisation et d'information à destination du grand public pourrait également être envisagées en vue d'attirer l'attention sur la nécessité d'utiliser correctement les systèmes de retenue telles que la campagne de sensibilisation sur le gadget « Tatouceinture » menée aux en 2005 en Belgique. Une autre recommandation concerne la formation des professionnels de l'enfance qui sont en contact avec les parents et susceptibles d'être des références pour la sensibilisation et l'information de ces derniers. Finalement, un renforcement des contrôles en la matière s'avèrerait également efficace.

5.5 Distraction et utilisation du téléphone au volant

L'utilisation du téléphone à la main pour appeler ou lire un SMS/e-mail était rapportée par respectivement 22% et 28% des conducteurs. Cette prévalence était aussi élevée parmi les femmes que parmi les hommes. Ce sont essentiellement les jeunes conducteurs qui étaient concernés par ce comportement. Quand il s'agissait d'utiliser le téléphone avec kit mains-libres (46%), la prévalence était plus élevée parmi les conducteurs masculins et les conducteurs d'âge moyen ainsi qu'en Région bruxelloise. L'utilisation du téléphone à la main était socialement et personnellement plus acceptée parmi les jeunes conducteurs, sans distinction de genre. Pour ce qui est de l'attitude et du contrôle comportemental perçu, les hommes ainsi que les jeunes conducteurs se disaient plus favorables à l'utilisation du téléphone au volant en vue de rester disponibles. Ils se considéraient également davantage capables de conduire en utilisant leur téléphone. Comparativement à la moyenne européenne, la Belgique se situe en-dessous pour ce qui est d'appeler avec le téléphone à la main ou avec kit mains libres et légèrement au-dessus pour la lecture de SMS/e-mail.

Compte tenu du fait que l'utilisation du téléphone au volant concerne majoritairement les conducteurs de moins de 45 ans, des campagnes de sensibilisation pourraient plus particulièrement cibler cette population, notamment en agissant sur leur sentiment erroné de capacité à utiliser leur téléphone en conduisant. En outre, une phase de sensibilisation pourrait également prendre place lors de la formation à la conduite (pour les conducteurs novices). Il s'avère particulièrement important d'avertir les jeunes/nouveaux conducteurs pendant la formation à la conduite, ce groupe étant plus sensible, aux conséquences de la distraction au volant en raison d'une expérience de conduite limitée et de leur "réflexe naturel" à prendre leur téléphone lorsqu'ils sont appelés ou qu'ils reçoivent un message (Slootmans & Desmet, 2019).

Un renforcement de la législation, notamment en y intégrant une interdiction plus générale « de manipulation de tout appareil au volant », et de sa mise en application pourraient également constituer une piste de réflexion intéressante. Autrement dit, une législation "technologiquement neutre" et ne se limitant pas à l'interdiction d'un seul appareil serait préférable (Slootmans & Desmet, 2019). Quant aux contrôles de l'utilisation du GSM, ceux-ci s'avèrent difficiles à mettre en œuvre dans la pratique. Toutefois, plusieurs alternatives se présentent telles que le contrôle/la vérification du téléphone portable suite à un accident afin d'identifier une éventuelle manipulation au moment de l'accident, ou encore l'utilisation de technologies comme des appareils photo avec flash identifiant automatiquement l'utilisation de téléphone portable. De plus encourager l'emploi

d'applications mobiles qui filtrent les appels et alertes au moment de la conduite pourrait aussi représenter une possibilité à investiguer.

5.6 Fatigue et somnolence au volant

La Belgique occupe la 4^e place au sein des pays européens en termes de somnolence au volant. Près d'un quart de l'échantillon des conducteurs belges indiquait avoir roulé dans un état de fatigue si avancé qu'il éprouvait des difficultés à garder les yeux ouverts. Cette prévalence était particulièrement élevée parmi les conducteurs masculins et parmi les conducteurs âgés entre 18 et 44 ans ainsi qu'en Région flamande. Malgré l'importante prévalence de ce comportement, seul 1% des répondants avaient estimé qu'il était personnellement acceptable de rouler dans un état de somnolence avancé. Cette acceptabilité était plus fréquente parmi les hommes et diminuait graduellement à travers les catégories d'âge. La fatigue était aussi perçue comme une cause fréquente d'accident par une majorité des répondants à l'enquête.

Si la prévalence de ce comportement apparaît particulièrement élevée en regard de son acceptabilité et des risques perçus, c'est que la conduite dans un état de fatigue avancé est rarement un choix volontaire. L'état de fatigue et la somnolence s'imposent à certains conducteurs, notamment les chauffeurs professionnels ou les travailleurs de nuit. La fatigue par manque de sommeil ou à la suite d'un sommeil de mauvaise qualité ne constitue pas seulement un facteur de risque pour la conduite, mais un problème de santé majeur : baisse de la vigilance et de la concentration, troubles de l'humeur, prise de poids, affaiblissement du système immunitaire et risque accru de développer à long terme certaines maladies (diabète, hypertension artérielle, accidents vasculaires cérébraux, etc.). Outre sensibiliser les conducteurs aux risques associés à la somnolence au volant, les campagnes d'information peuvent également aborder les mesures d'hygiène du sommeil au sens large. La fatigue ne pouvant pas faire l'objet de contrôle de police, les autres mesures d'intervention doivent cibler l'amélioration de l'infrastructure (notamment par l'aménagement de zones de repos sécurisées) et l'intégration de nouvelles technologies au sein des véhicules avec systèmes d'avertissement intégrés en cas de déviation ou de signes de fatigue.

Références

- 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*. Bruxelles, Belgique. Institut Vias - Centre de Connaissance.
- Clarke, D. D., Ward, P., & Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 523-529. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.01.007>
- DG MOVE. (2015). *Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions*. Luxembourg: European Commission.
- Elvik, R. (2009). *The power model of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sorensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures* (2nd edition). European Commission. (2015). *Fatigue*. Brussels: European Commission, Directorate General for Transport.
- Harré, N. (2000). Risk Evaluation, Driving, and Adolescents: A Typology. *Developmental Review*, 20(2), 206-226. <https://doi.org/10.1006/drev.1999.0498>
- Harré, N., Foster, S., & O'neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology (London, England: 1953)*, 96(Pt 2), 215-230. <https://doi.org/10.1348/000712605X36019>
- Harré, N., & Sibley, C. G. (2007). Explicit and implicit self-enhancement biases in drivers and their relationship to driving violations and crash-risk optimism. *Accident; Analysis and Prevention*, 39(6), 1155-1161. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.03.001>
- Holocher, S., & Holte, H. (2019). *ESRA2 Thematic report Nr. 2. Speeding (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K. H., ... Verstraete, A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results* (N° Deliverable D2.2.3). Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines.
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Tout le monde porte-t-il la ceinture ? – Résultats de la mesure de comportement Vias 2018 sur le port de la ceinture de sécurité* (p. 30). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- Leskovšek, B., & Goldenbeld, Ch. (2018). *Influenced Driving – Alcohol, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube*. Consulté à l'adresse www.roadsafety-dss.eu.
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Quel regard les conducteurs portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015)*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Pelssers, B. (2019). *Comment accroître l'impact des contrôles d'alcoolémie sur la sécurité routière ? Analyse des accidents et des infractions de circulation liés à la consommation d'alcool et du risque relatif en vue d'assurer une meilleure répartition des contrôles d'alcool*. Bruxelles, Belgique. Institut Vias - Centre de Connaissance.
- Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). *Somnolence au volant – Analyse de l'ampleur et des caractéristiques de la somnolence chez les conducteurs Belges en 2017*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Perkins, H. W., Linkenbach, J. W., Lewis, M. A., & Neighbors, C. (2010). *Effectiveness of social norms media marketing in reducing drinking and driving: A statewide campaign*. *Addictive behaviors*, 35(10), 866–874. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2010.05.004>
- Police Fédérale. (2018). Rapport annuel Sécurité Routière. Consulté 19 décembre 2019, à l'adresse <http://rapportannuel.policefederale.be/securite/securite-routiere/>
- Regan, M. A., Hallett, C., & Gordon, C. P. (2011). Driver distraction and driver inattention : Definition, relationship and taxonomy. *Accident; Analysis and Prevention*, 43(5), 1771-1781. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.04.008>
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Nos enfants sont-ils correctement attachés en voiture ? Résultats de la mesure nationale de comportement de l'institut Vias en matière d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2017* (p. 64). Bruxelles, Belgique: Vias institute - Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K., Alvarez, J., & Bernhoft, I. M. (2011). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe—Findings from the DRUID project*. Consulté à l'adresse European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction website: http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en

- Sibley, C. G., & Harré, N. (2009). A gender role socialization model of explicit and implicit biases in driving self-enhancement. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(6), 452-461. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.08.006>
- Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). *Le tribut mortel des autoroutes—Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015* (p. 144). Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre de Connaissance de Sécurité Routière.
- Slootmans, F. & Desmet, C. (2019). *Dossier thématique Sécurité routière n°. 5. Distraction*, Bruxelles, Belgique : institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- SWOV. (2011). SWOV-Factsheet. Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen. Consulté à l'adresse http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Drugs_en_geneesmiddelen.pdf
- Temmerman, P. (2016). *Trop vite en agglomération—Mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015* (p. 41). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Trotta, M. (2016). *Que nous apprennent les données GPS sur la vitesse sur nos routes? Mesure de comportement vitesse hors agglomération 2015*. (p. 50). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- United Nations Statistics Division. (2019). Population by age, sex and urban/rural residence. Geraadpleegd via <http://data.un.org/Data.aspx?d=POP&f=tableCode:22%20> [25/01/2021].
- Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Silverans, P., & Verstraete, A. (2011). Country report Belgium. In *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. Review version. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II*.
- World Health Organization. (2017). *Progress report on European action plan to reduce the harmful use of alcohol 2012–2020*. WHO Regional Office for Europe.
- Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., & Yannis, G. (2016). *Distraction -Music & Entertainment Systems, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube*. Consulté à l'adresse www.roadsafety-dss.eu

Annexe 1 : Questionnaire

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 ?

(si votre pays reconnaît officiellement un autre sexe, vous avez la possibilité supplémentaire de cocher « autre »)

Homme – femme - autre

Q3a) En quelle année êtes-vous né(e) ? (menu déroulant)

Q3b) Durant quel mois êtes-vous né(e) ? (menu déroulant)

Q4_1) Quel est le niveau de formation/le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ?

Aucun - enseignement fondamentale (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_2) Quel est le niveau de formation/le diplôme le plus élevé que votre mère ait obtenu ?

Aucun - enseignement fondamentale (primaire) - enseignement secondaire - enseignement supérieur de type court (bachelier ou similaire) - enseignement supérieur de type long (master/licence ou niveau supérieur : post-universitaire/doctorat) - Je ne sais pas

Q5a) Lequel des termes suivants décrit le mieux votre activité professionnelle actuelle ?

Employé(e) (non-cadre) secteur public ou privé - Ouvrier(ère) - artisan(e) - Cadre moyen ou supérieur - Professionnel indépendant, libéral - Actuellement sans activité professionnelle

Q5b) Devez-vous conduire un véhicule pendant votre activité professionnelle principale ?

(Veuillez indiquer la catégorie d'emploi qui vous convient le mieux)

- oui, je travaille comme chauffeur de taxi, de bus, de camion, ...
- oui, je travaille comme coursier, facteur, livreur de produits alimentaires, vendeur, me rends au domicile des patients, ...
- non

Q5c) Vous avez déclaré que vous n'aviez actuellement pas d'activité professionnelle. Lequel des termes suivants décrit le mieux votre situation actuelle ? Je suis ...

Etudiant(e) - sans emploi, à la recherche d'un emploi - à la retraite - pas apte à travailler - femme/homme au foyer - autre.

Q6) Quel est le code postal de la commune dans laquelle vous habitez ?

Q7) Dans quelle région vivez-vous ? (menu déroulant)

Q8a) A quelle distance de la station la plus proche de bus, tram ou métro habitez-vous ?

Moins de 500 mètres - Entre 500 mètres et 1 kilomètre - Plus d'un kilomètre (passer à la question Q9)

Q8b) Quelle est la fréquence des transports de bus, tram ou métro les plus proches de votre domicile ?

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

Mobilité et exposition

Q9) Avez-vous un permis de conduire « voiture » (permis B) (y compris le permis de conduire provisoire) ?

Oui - Non

Q10) 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 ?

Fréquence : Au moins 4 jours par semaine - 1 à 3 jours par semaine - Quelques jours par mois - Quelques jours par an - Jamais

Propositions aléatoires : marché au moins 100m (piéton - y compris jogging, rollers, skateboard, ...) - roulé à bicyclette (non-électrique) - roulé à vélo à assistance électrique / e-bike / pedelec - roulé à vélomoteur/cyclomoteur non-électrique (classe A max. 25km/h ou classe B max. 45km/h) (≤ 50 cc ou ≤ 4 kW) - roulé à motocyclette non-électrique (> 50 cc et > 4 kW) - roulé à cyclomoteur électrique (≤ 4 kW) - roulé à motocyclette électrique (> 4 kW) - utilisé un engin de déplacement personnel, tel que trottinette électrique, hoverboard, monoroue, gyropode,... - conduit une voiture (non-électrique et non-hybride) - conduit un taxi - conduit un bus en tant que chauffeur - conduit un camion/poids-lourd - conduit une voiture hybride ou électrique - utilisé un taxi ou un VTC (ex. Uber, Allocab) - pris le train - pris le bus - pris le tramway - pris le métro - pris l'avion - pris le bateau / ferry - été passager de voiture - utilisé un autre mode de transport

Q11) Au cours des 30 derniers jours, avez-vous transporté un enfant (<18 ans) dans une voiture ?

Oui - Non

Propositions aléatoires : moins de 135cm - plus de 135cm

Autodéclaration d'un comportement sûr et dangereux dans la circulation

Q12_1a) Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence en tant que CONDUCTEUR 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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (5)

Propositions aléatoires :

- pris le volant après avoir consommé de l'alcool
- dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- lu un message (SMS) ou un e-mail au volant

Q12_1b) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que CONDUCTEUR 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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (5)

Propositions aléatoires :

- 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 1 heure après avoir consommé des drogues (autres que des médicaments)
- conduit alors que vous preniez des médicaments avec un avertissement qu'ils pouvaient influencer votre capacité à la conduite
- dépassé la limitation de vitesse en agglomération
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- dépassé la limitation de vitesse sur autoroute/voie rapide
- conduit sans ceinture
- transporté les enfants (mesurant moins d'1m35) sans les attacher correctement (siège pour enfant, rehausseur)
- transporté les enfants (> 1 m35) sans attacher leurs ceintures
- utilisé un GSM tenu à la main tout en conduisant
- utilisé un GSM avec kit mains libres en conduisant
- lu un SMS / email ou consulté les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en conduisant
- conduit lorsque vous étiez si somnolent que vous aviez du mal à garder les yeux ouverts

Q12_2 Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que PASSAGER 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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (5)

Proposition :

- ne pas attacher votre ceinture en étant sur le siège arrière

Q12_3) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que CONDUCTEUR 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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (5)

Propositions aléatoires :

- 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 (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- conduit un cyclomoteur ou une moto sans casque
- lu un SMS / email ou consulté les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en conduisant un cyclomoteur ou une moto

Q12_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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (5)

Propositions aléatoires :

- 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 SMS / email ou consulté les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en roulant à vélo
- roulé à vélo sur la chaussée à côté de la piste cyclable

Q12_5) Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence en tant que PIETON 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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (5)

Propositions aléatoires :

- écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en marchant dans la rue
- lu un SMS / email ou consulté les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) 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 30m

Q13_1) Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable pour un CONDUCTEUR DE VOITURE 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.

Echelle : inacceptable (1) à acceptable (5)

Propositions aléatoires :

- conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire
- conduire 1 heure après avoir consommé des drogues (autres que des médicaments)
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- ne pas attacher sa ceinture en étant conducteur
- transporter des enfants dans la voiture sans les attacher (siège auto, rehausseur, ceinture, etc.)
- utiliser un GSM tenu à la main tout en conduisant
- lire un SMS / email ou consulter les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en conduisant

Q14_1) Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un CONDUCTEUR DE VOITURE 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.

Echelle : inacceptable (1) à acceptable (5)

Propositions aléatoires :

- conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire
- conduire 1 heure après avoir consommé des drogues (autres que des médicaments)
- conduire après avoir pris un médicament qui pourrait influencer la capacité de conduire
- dépasser la limitation de vitesse en agglomération
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- dépasser la limitation de vitesse sur autoroute/voie rapide
- ne pas attacher sa ceinture en étant conducteur
- transporter des enfants dans la voiture sans les attacher (siège auto, rehausseur, ceinture, etc.)
- utiliser un GSM tenu à la main tout en conduisant
- utiliser un GSM avec kit mains libres en conduisant
- lire un SMS / email ou consulter les médias sociaux (par exemple, Facebook, Twitter, etc.) en conduisant
- conduire en étant si somnolent qu'on a du mal à garder les yeux ouverts

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

Q15) 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.

Echelle : pas d'accord (1) à d'accord (5)

Propositions aléatoires :

Croyances normatives et normes subjectives (incluant les normes injonctives de la Q13)

- La plupart de mes amis conduisent après avoir bu de l'alcool
- La plupart de mes amis conduisent 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse dans une zone résidentielle

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.
- Pour des trajets courts, ce n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser un dispositif de retenue pour enfants approprié.
- 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 un demi-litre de vin).
- Je me sens capable de conduire en dépassant largement 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.
- Même lorsque je suis un peu saoul après une soirée, je conduis.
- Il arrive parfois que je conduise après avoir consommé une grande quantité d'alcool (par exemple un demi-litre de vin).
- Je conduis souvent plus vite que la limite de vitesse.
- J'aime avoir une conduite rapide et sportive dans les virages serrés.
- Je consulte souvent mes messages sur le GSM en conduisant.
- Il arrive parfois que j'écrive un message sur le GSM en conduisant.
- J'utilise souvent le GSM tenu à la main tout en conduisant

Intentions

- Je ferai de mon mieux pour ne pas conduire après avoir bu de l'alcool au cours des 30 prochains jours.
- Je ferai de mon mieux pour respecter les limitations de vitesse dans les 30 prochains jours.
- Je ferai de mon mieux pour ne pas utiliser mon GSM en conduisant dans les 30 prochains jours.

Éléments de contrôle de la qualité

- Indiquez le chiffre 1 sur l'échelle de réponse
- Indiquez le chiffre 4 sur la grille de réponse

Q16) 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.

Éléments (aléatoires) = Les éléments indiqués par le répondant à la question 10 sont affichés.

Q17) 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.

Echelle : jamais (1) à (presque) toujours (6)

Propositions aléatoires :

- conduire après avoir bu de l'alcool
- conduire après avoir pris des drogues (autres que des 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

Q18) Etes-vous contre ou en faveur une obligation légale des mesures suivantes ?

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

Echelle : Contre (1) à pour (5)

Propositions aléatoires :

- 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 la limite légale)
- avoir une tolérance zéro pour l'alcool (0,0 ‰) chez les conducteurs débutants (permis de moins de 2 ans)
- avoir une tolérance zéro pour l'alcool (0,0 ‰) pour tous les conducteurs
- installer un système intelligent d'assistance de vitesse dans les nouvelles voitures (il limite automatiquement la vitesse maximale du véhicule et peut être désactivé manuellement)
- installer des panneaux dynamiques d'avertissement de vitesse (dispositifs de contrôle du trafic programmés pour envoyer un message aux conducteurs dépassant un certain seuil de vitesse)
- avoir un système de rappel de ceinture de sécurité pour les sièges avant et arrière dans les voitures neuves
- obliger tous les cyclistes à porter un casque
- obliger les cyclistes de moins de 12 ans à porter un casque
- obliger tous les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes à porter un casque
- obliger les piétons à porter des éléments rétro réfléchissants lorsqu'ils marchent dans la rue dans l'obscurité
- obliger les cyclistes à porter des éléments rétro réfléchissants lorsqu'ils font du vélo dans l'obscurité
- obliger les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes à porter des éléments rétro réfléchissants lorsqu'ils conduisent dans l'obscurité
- avoir une tolérance zéro pour l'utilisation de tout type de GSM en conduisant (avec ou sans kit mains libres) pour tous les conducteurs
- interdire l'utilisation d'un casque audio (ou d'écouteurs) en marchant dans la rue
- interdire l'utilisation d'un casque audio (ou d'écouteurs) lorsque vous faites du vélo

Q19_1) Que pensez-vous des règles de circulation et des sanctions en vigueur dans votre pays concernant la conduite sous l'influence de l'alcool ? D'accord – Pas d'accord

Propositions aléatoires :

- Les règles de circulation devraient être plus strictes.
- Le respect des règles de circulation n'est pas suffisamment contrôlé.
- Les sanctions sont trop sévères.

Q19_2) Que pensez-vous des règles de circulation et des sanctions en vigueur dans votre pays concernant la conduite au-dessus des limitations de vitesse ? D'accord – Pas d'accord

Propositions aléatoires :

- Les règles de circulation devraient être plus strictes.
- Le respect des règles de circulation n'est pas suffisamment contrôlé.
- Les sanctions sont trop sévères.

Q19_3) Que pensez-vous des règles de circulation et des sanctions en vigueur dans votre pays concernant l'usage du GSM pendant la conduite ? D'accord – Pas d'accord

Propositions aléatoires :

- Les règles de circulation devraient être plus strictes.
- Le respect des règles de circulation n'est pas suffisamment contrôlé.
- Les sanctions sont trop sévères.

Q20_1) Lors d'un trajet type, quelle est la probabilité que vous (en tant que conducteur de voiture) soyez contrôlé par la police 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.

Echelle : Très peu probable (1) à Très probable (7)

Propositions aléatoires :

- ... l'alcool, en d'autres termes, être soumis à un alcootest
- ... l'utilisation de drogues illégales
- ... le respect des limitations de vitesse (y compris les contrôles effectués par une voiture de police avec une caméra, des caméras fixes, des caméras mobiles et des systèmes de contrôle par tronçon)
- ... le port de la ceinture de sécurité
- ... l'utilisation d'un GSM pour parler ou écrire des SMS en conduisant

Q21_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 - Je préfère ne pas répondre à cette question

Q22_1) 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 - Je préfère ne pas répondre à cette question

Implication dans des accidents

Les questions suivantes portent sur les accidents de la route. Par accident de la route, nous entendons toute collision impliquant au moins un véhicule routier (par exemple, une voiture, une moto ou une bicyclette) en mouvement sur une voie publique ou privée à laquelle le public a le droit d'accéder. En outre, ces accidents entraînent des dommages matériels, des blessures ou la mort. Les collisions comprennent celles entre véhicules routiers, véhicules routiers et piétons, véhicules routiers et animaux ou obstacles fixes, véhicules routiers et ferroviaires, et un seul véhicule routier.

Q23_1a) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été impliqué dans un accident de la route dans lequel vous ou quelqu'un d'autre a dû être conduit à l'hôpital ?

___ fois (nombre - max. 10) si 0 → Q23_2a - si >0 → Q23_1b → Q23_2a

Variable binaire : au moins une fois - jamais

Q23_1b) Veuillez indiquer les modes de transport que vous utilisiez au moment de ces accidents.

Les éléments indiqués par le répondant à la question 10 sont affichés - Seuil = "au moins quelques jours par an".

Nombre à indiquer après chaque mode de transport - notez que la somme doit être égale au nombre indiqué dans Q23_1a

Q23_2a) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été impliqué dans un accident de la route ayant entraîné des blessures mineures (pas besoin d'hospitalisation) pour vous ou d'autres personnes ?

___ fois (nombre - max. 10) si 0 → Q23_3a - si >0 → Q23_2b → Q23_3a

Variable binaire : au moins une fois - jamais

Q23_2b = Q23_1b

Q23_3a) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été personnellement impliqué dans un accident de la route avec seulement des dégâts matériels ?

___ fois (nombre - nombre max. 10) si 0 → passer Q23_3b - si >0 → Q23_3b → prochaine Q
Variable binaire : au moins une fois - jamais

Q23_3b = Q23_1b

Automatisation des véhicules

Les questions suivantes portent sur votre opinion concernant les voitures de tourisme automatisées. Nous parlons de deux niveaux différents d'automatisation des véhicules :

- Les voitures semi-automatisées : Les conducteurs peuvent choisir de faire contrôler par le véhicule toutes les fonctions de conduite essentielles, notamment la surveillance de la route, la direction et l'accélération ou le freinage dans certaines conditions de circulation et d'environnement. Ces véhicules surveilleront la route et indiqueront au conducteur quand il doit reprendre le contrôle du véhicule.
- Voitures particulières entièrement automatisées : Le véhicule contrôle toutes les fonctions de conduite essentielles et surveille toutes les situations de circulation. Les conducteurs ne prennent le contrôle du véhicule à aucun moment.

Q24) Dans quelle mesure seriez-vous intéressé par l'utilisation des types suivants de voitures de tourisme automatisées ?

Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 correspond à « pas du tout intéressé » et 7 à « très intéressé ». Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.

Echelle : pas du tout intéressé (1) à très intéressé (7)

Propositions aléatoires :

1. voiture semi-automatisée
2. voiture totalement automatisée

Q25_1) Dans quelle mesure pensez-vous que les conséquences positives suivantes se produiraient si tout le monde utilisait une voiture de tourisme semi-automatisée ?

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.

Echelle : très peu probable (1) à très probable (7)

Propositions aléatoires :

- moins d'accidents
- réduction de la gravité de l'accident
- moins de congestion routière
- temps de trajet plus court
- réduction des émissions polluantes des véhicules
- meilleure économie de carburant
- temps pour les activités fonctionnelles et obligatoires, non liées à la conduite (par exemple, travail)
- temps pour les activités divertissantes, non liées à la conduite (par exemple : lire, dormir, manger)

Q25_2) Dans quelle mesure pensez-vous que les conséquences positives suivantes se produiraient si tout le monde utilisait une voiture de tourisme entièrement automatisée ?

Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 7, où 1 est « très peu probable » et 7 est « très probable »

Echelle : Très peu probable/neutre (1-4) à Très probable (5-7)

Propositions aléatoires = Q25_1

Questions BONUS

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.

Echelle : Pas d'accord (1) à d'accord (5)

Propositions aléatoires :

- Il m'arrive souvent de ne pas me souvenir de la signification d'un panneau routier.
- Il m'arrive souvent de ne pas me souvenir de la limite de vitesse en vigueur.
- Il m'arrive souvent de ne pas me rappeler quelles sont les règles de stationnement en vigueur.
- Il m'arrive souvent de ne pas me rappeler quelle est la règle de priorité en vigueur.

Q27) Êtes-vous contre ou en faveur des propositions suivantes ?

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

Echelle : Contre (1) à en faveur (5)

Propositions aléatoires :

- L'obligation légale de suivre tous les 10 ans un cours de rappel sur les règles de circulation.
- La multiplication de l'amende par deux en cas de récidive pour excès de vitesse grave (plus de 30 km/h au-dessus de la limite sur autoroute) dans un délai de 12 mois.
- L'imposition de sanctions éducatives (par exemple, 1 ou 2 jours de formation au code de la route) au lieu de payer une amende, pour les personnes qui ont été condamnées plusieurs fois pour des infractions graves telles que l'excès de vitesse ou l'alcool au volant.
- L'obligation légale d'installer un assistant de vitesse intelligent (ISA : un système qui contrôle automatiquement la vitesse du véhicule sur la base de la limitation de vitesse autorisée) pour les conducteurs ayant été pris au moins deux fois en excès de vitesse grave (plus de 30 km/h au-dessus de la limite sur autoroute).

Echelle de désirabilité sociale

Q28) Dans quelle mesure les affirmations suivantes sont-elles vraies ?

Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 est « tout à fait faux » et 5, « tout à fait vrai ». Les nombres intermédiaires peuvent être utilisés pour nuancer votre jugement.

Echelle : Tout à fait faux (1) à tout à fait vrai (5)

Propositions aléatoires :

- Je respecte toujours le code de la route, même si le risque de se faire prendre est très faible.
- Je respecterais toujours les limitations de vitesse, même en l'absence de contrôles de police.
- Je n'ai jamais grillé un feu qui venait de passer au rouge.
- Je me fiche de ce que les autres conducteurs pensent de moi.
- Je reste toujours calme et lucide dans le trafic.
- Je suis toujours confiant sur ma façon de réagir dans les situations de circulation.

Annexe 2 : Nettoyage des données

Afin d'étudier les attitudes des usagers de la route belges vis-à-vis de la sécurité routière et de permettre des comparaisons entre les régions, il a été décidé de soumettre un questionnaire structuré en ligne à un échantillon aléatoire et représentatif³ de 2 000 répondants.

Tableau 2. Répartition théorique de l'échantillon par sexe, âge et région.

	Hommes						Femmes						Total
	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
Flanders	62	112	127	78	98	139	61	79	90	85	87	142	1160
Wallonia	27	28	30	80	54	48	30	66	49	82	50	92	636
Brussels	19	22	11	22	6	12	13	17	25	9	23	25	204
Total	108	162	168	180	158	199	104	162	164	176	160	259	2000

La société d'études de marché Dynata (anciennement RN SSI) a mené le travail de terrain entre le 14 et le 31 décembre 2018, sous la supervision de l'institut Vias. Après nettoyage des données (pour plus d'informations, voir ci-dessous), l'échantillon effectif en Belgique était de 1 985 répondants (voir le tableau 1 de la section 1.2 Méthodologie). Comme l'échantillon effectif s'écarte 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 sur les caractéristiques sexe et âge. Ces facteurs de pondération sont basés sur la répartition des sexes dans six groupes d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65 ans et plus ; Division des statistiques des Nations Unies, 2019). En Belgique, ces facteurs de pondération se situaient entre 0,98 et 1,02.

Nettoyage des données⁴ :

Dans le cadre du projet ESRA, une procédure systématique de nettoyage des données a été déterminée. Cette procédure est appliquée dans tous les pays (y compris la Belgique). Le nettoyage des données est effectué en quatre étapes.

Étape 1 - Entrées en double et incohérences

Les entrées double (principalement basées sur l'âge, le sexe et sur l'adresse IP) ont dû être supprimées. Pour certaines valeurs aberrantes, la cohérence des informations sociodémographiques (sexe, âge, etc.) avec les informations dont dispose le fournisseur de ce répondant a été vérifiée. Toutes ces informations étaient correctes, et aucun répondant supplémentaire n'a dû être retiré de l'échantillon.

Étape 2 - Durée de l'entretien (LDI)

Le questionnaire ESRA2 visait une durée médiane de 20 minutes. Pour la Belgique, la durée moyenne pour répondre à l'enquête était de 18 minutes et 90 secondes. Les critères initiaux de nettoyage pour les "speeders" (ceux qui remplissent le questionnaire trop rapidement) et les "tortues" (ceux qui remplissent le questionnaire trop lentement) ont été définis comme deux écarts types de la lettre d'intention médiane. Parce que plusieurs agences d'études de marché ont déclaré que certains de leurs répondants ne remplissent plus ces questionnaires en une seule fois (par exemple pour faire une pause ou avoir des difficultés avec la connexion internet). Dans de tels cas, le minuteur de l'entretien continue à fonctionner. C'est pourquoi l'institut Vias a décidé d'omettre le critère des "tortues" lors du travail sur le terrain.

Au sein du groupe central de l'ESRA2, un consensus pragmatique a été trouvé et les seuils pour les "speeders" et les "tortues" ont été redéfinis comme suit : Les "speeders" ont été définis comme des conducteurs de voitures (sur la base du filtre de la Q10 (utilisation du mode de transport)) qui ont rempli le questionnaire en moins de 8 minutes. Les autres types d'usagers de la route ont été exclus de ce critère car ils devaient remplir moins de questions. Nous avons identifié 11 "speeders" dans l'échantillon. Les "tortues" ont été définies comme

³ Par sexe et six groupes d'âge (18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65 ans et plus ; Division de la statistique des Nations Unies, 2019).

⁴ Cette section s'inspire du rapport méthodologique de l'ESRA2 (Meesmann et al., 2021).

les répondants qui ont eu besoin de plus de 24 heures pour remplir le questionnaire (indépendamment du type d'usager de la route). Nous n'avons identifié aucune "tortue" dans l'échantillon.

Étape 3 - Contrôles de la qualité des données

Sur deux questions, des contrôles de qualité des données ont été intégrés dans l'enquête ESRA2 :

(1) Les personnes ayant répondu chaque fois à la question 10 (utilisation du mode de transport) par "jamais" ou au premier bloc de la question 10 (utilisation du mode de transport : piétons, cyclistes et deux-roues motorisés) toujours "au moins 4 jours/semaine" ont dû être supprimées car ces réponses n'avaient pas de sens.

(2) À la question 15 (attitudes et opinions), nous avons inclus deux "éléments d'astuce" (par exemple, indiquer le chiffre 1 sur l'échelle de réponse). Les répondants qui ont répondu deux fois de manière incorrecte ont dû être retirés de l'échantillon (ce qui indique que le répondant ne lit pas les items correctement).

Ces contrôles de qualité des données ont été effectués par les agences et il n'a pas été nécessaire de retirer d'autres répondants sur la base de ces critères.

Étape 4 - Linéarité (approche en deux étapes)

La stratégie dite de linéarité est une stratégie de réponse dans laquelle les répondants donnent la même réponse sur une échelle pour tous les éléments d'une question. Ce type de schéma de réponse a été vérifié deux fois par l'institut Vias après le contrôle par les agences (qui vérifient également d'autres schémas de réponse systématique). Cette vérification supplémentaire a été effectuée en deux étapes :

- Premier tour : "Les linéaires".

Ici, un « linéaire » est défini comme une personne qui a répondu à tous les points (100%) d'une question particulière avec la même réponse ; exception Q15 (attitudes et opinions +/-90%). Cette règle comprend les questions matricielles suivantes : Q12_1b (comportement auto-déclaré en tant que conducteur de voiture ; s'attendre à répondre "jamais", ce qui est plausible) ; Q13_1 (Perception de l'acceptabilité d'un comportement dangereux des conducteurs de voitures) ; Q14_1 (Acceptation personnelle du comportement dangereux des conducteurs dans la circulation) ; Q15 (attitudes et opinions ; ici, la linéarité est définie comme la même réponse sur 24 des 27 éléments, donc sans inclure 2 éléments de l'astuce) ; Q17 (perception du risque) ; Q18 (soutien aux mesures). Si un répondant apparaît comme un « linéaire » sur au moins quatre de ces six questions, il est retiré de l'échantillon.

- Second tour : "Presque linéaires".

Ici, on entend par "quasi-droit" une personne qui répond à +/- 75 % des éléments d'une question particulière avec la même réponse. Cela inclut les questions matricielles suivantes : Q12_1b (comportement auto-déclaré en tant que conducteur de voiture ; s'attendre à répondre "jamais", ce qui est plausible ; même réponse sur 11 points sur 14) ; Q13_1 (Acceptation perçue du comportement dangereux des conducteurs dans la circulation ; même réponse sur 5 points sur 7) ; Q14_1 (Acceptation personnelle du comportement dangereux des conducteurs de voitures dans la circulation ; même réponse sur 9 points sur 12) ; Q15 (attitudes et opinions ; même réponse sur 20 des 27 points, donc sans les 2 points de l'astuce) ; Q18 (soutien aux mesures ; même réponse sur 11 points sur 15). Si un répondant est indiqué comme "presque linéaire" sur les cinq questions, il est retiré de l'échantillon.

Lors du nettoyage des données de l'ensemble des données ESRA2 (48 pays), 550 répondants ont été retirés de l'ensemble de données original fourni par les agences de recherche (45 664). L'échantillon effectif est composé de 45 114 répondants. En Belgique, 15 répondants ont été retirés et l'échantillon final (effectif) se compose de 1 985 répondants.



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be