

RAPPORT DE RECHERCHE

Marilys Drevet
Avec nos remerciements à François Vlamincq
Juin 2004

Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE

Résultats belges

Institut Belge pour la Sécurité Routière a.s.b.l.
Chaussée de Haacht 1405
1130 Bruxelles

Tél. : + 32.2.244.15.11
Fax : + 32.2.244.43.42
E-mail : info@ibsr.be
Internet : www.ibsr.be

D/2004/0779/51

Département Comportement des usagers et
Support Politique
Cellule Recherche



Table des matières

1 SARTRE : RESULTATS POUR LA BELGIQUE	1
1.1 INTRODUCTION	1
1.2 PROBLEMES SOCIAUX	2
1.3 VITESSE	2
1.4 ALCOOL	4
1.5 PORT DE LA CEINTURE	5
1.6 UTILISATION DU GSM	7
1.7 COMPORTEMENT ROUTIER	7
1.8 REPRESSION	8
1.9 CAUSES D'ACCIDENTS	14
1.10 IMPLICATIONS DANS LES ACCIDENTS	14
1.11 MESURES DE SECURITE ROUTIERE	15
1.12 TELEMATIQUE	15
1.13 ENVIRONNEMENT ET TRAFIC	16
1.14 TUNNEL	16
2 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	17
2.1 CONCLUSION	17
2.2 RECOMMANDATIONS	19
3 ANNEXES	20

Graphes

Graphe 1 : Quelle doit être la vitesse maximale autorisée par rapport à la vitesse maximale actuelle? (en %)	3
Graphe 2 : La limitation de vitesse doit être supérieure à celle qui est actuellement en vigueur ou supprimée (en %)	3
Graphe 3 : Les avis concernant la limite légale qui devrait être appliquée en matière de consommation d'alcool diffèrent. Qu'est-ce qui correspond mieux à votre opinion?	5
Graphe 4 : Pourcentage de port de la ceinture sur les différentes voiries	6
Graphe 5 : Comportement routier	7
Graphe 6 : Les excès de vitesse doivent être punis plus sévèrement (en %)	9
Graphe 7 : Les peines en matière de conduite sous influence doivent être beaucoup plus sévères (en %)	10
Graphe 8 : Au cours d'un trajet normal, quelle est, d'après vous, la probabilité d'être soumis à un contrôle de vitesse?	11
Graphe 9 : Risque subjectif et objectif de se faire prendre	12
Graphe 10 : D'après vous, dans quelle mesure le système de détection et de sanction des infractions routières fonctionne-t-il bien ?	13
Graphe 11 : Pouvez-vous indiquer, pour chacun des facteurs, dans quelle mesure vous pensez qu'ils sont la cause d'accidents de la route ?	14
Graphe 12 : Trouveriez-vous utile que votre voiture soit équipée des dispositifs suivants ?	16

1 SARTRE : Résultats pour la Belgique

1.1 Introduction

Fin 2002, la troisième enquête SARTRE a été organisée en Europe. La première enquête a eu lieu en 1991 et la seconde en 1996. SARTRE, un acronyme pour « Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe » est un projet de recherche qui examine les opinions et les comportements avoués des automobilistes européens face aux différents risques liés à la circulation. L'accent est mis plus particulièrement sur les accidents, la vitesse, l'alcool, le port de la ceinture, les mesures politiques, l'infrastructure routière, les comportements au volant et les mesures de répression. Tous les pays concernés ont mis au point des mesures équivalentes et comparables pour améliorer la sécurité routière sans toutefois avoir le même succès. Cette constatation a entraîné l'organisation d'une étude comparative afin de procéder à un échange des meilleures pratiques en la matière. Vu l'importance du facteur « individu » dans les accidents de la route, l'étude SARTRE se concentre sur les dimensions sociale et psychologique. Concrètement, ce projet décrit les attitudes et le comportement avoué, évalue le degré d'acceptation de la législation et de la réglementation, étudie les facteurs sociologiques et culturels sous-jacents à certains comportements à risques et formule des recommandations politiques destinées à améliorer la sécurité routière sur les routes européennes. Ce projet permet également d'analyser les tendances grâce à la comparaison des données rassemblées en trois vagues sur une période d'environ 10 ans.

Au total, 23 pays ont participé à l'enquête. Il s'agit de 14 des 15 premiers pays membres de l'Union Européenne (la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche, le Portugal, l'Espagne, le Royaume-Uni, la Suède). D'autres pays tels la Tchéquie, la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie, l'Estonie et Chypre – qui ont officiellement rejoint l'Union européenne le 1^{er} mai 2004 – ont également pris part à cette enquête. Etant donné les différences en matière de législations, de réglementations et de cultures, une base de données reprenant des éléments contextuels a été élaborée. Un examen de ces données permet de replacer, dans leur contexte, les résultats obtenus dans le cadre des diverses analyses.

Les participants ont été interrogés personnellement par les enquêteurs. Tous étaient titulaires d'un permis de conduire et avaient effectivement conduit un véhicule dans les 12 mois précédant l'enquête. Environ 1000 personnes ont été interrogées par pays.

Pour la troisième fois, le volet belge de l'étude SARTRE a été assuré par l'IBSR. Un échantillon représentatif des conducteurs belges, composé de 1006 personnes, a été interrogé. Outre l'analyse des résultats pour la Belgique, l'IBSR a également examiné la question de l'harmonisation de la réglementation et de la législation en Europe. L'Institut s'est, par ailleurs, penché sur la façon dont les conducteurs européens perçoivent les causes des accidents.

Ce rapport contient un aperçu des résultats pour la Belgique. Les informations et les rapports de recherche relatifs aux deux éditions précédentes et à l'édition actuelle peuvent être consultés sur le site SARTRE (sartre.inrets.fr).

Avant de présenter les résultats du volet belge, il nous semble très important de signaler que l'année 2002 s'est caractérisée à la fois par la réforme des polices, les mesures prônées par les Etats Généraux qui devaient encore être mises en oeuvre, la nouvelle loi de circulation qui n'existait pas encore et la prise de conscience très récente du fait que le trafic en Belgique était à l'origine de nombreuses souffrances humaines. Les personnes interrogées ont donc dû être influencées par ces facteurs et un certain nombre de résultats de l'enquête ne sont pas très encourageants.

1.2 Problèmes sociaux

La première question examine quels sont les problèmes sociaux qui préoccupent les personnes interrogées. Alors que, lors des enquêtes précédentes, les accidents de la route arrivaient en tête, le principal problème social devient aujourd'hui la criminalité (toute forme de criminalité, sans précision) (88 % par rapport à 85 % pour les accidents de la route). La pollution de l'environnement (80 %), la qualité des soins médicaux (75 %), le chômage (74 %) et les encombrements de la circulation (67 %) viennent compléter le tableau.

Concernant notre taux de préoccupation par les accidents de la route, nous nous situons donc dans la moyenne européenne (86 %). Vu que nous faisons partie des pays les moins sûrs d'Europe en termes de sécurité routière, ceci peut être interprété comme une sous-estimation du problème par les personnes interrogées. En Grèce (97 %), en Irlande (97 %), en France (96 %) et au Portugal (94 %), qui, à l'instar de la Belgique, font partie des pays où le taux d'insécurité routière est le plus élevé, la prise de conscience du danger semble beaucoup plus importante. En Grande-Bretagne (86 %), pays le plus sûr d'Europe, où le nombre de tués sur les routes par 100 000 habitants est deux fois moins élevé qu'en Belgique, l'estimation du danger est la même que chez nous.

1.3 Vitesse

D'après les personnes interrogées, 77 % des autres conducteurs dépassent souvent, très souvent ou toujours la vitesse maximale autorisée (question 7). En 1991, ce pourcentage atteignait encore 90 %. Apparemment, le comportement en matière de vitesse ou, du moins, sa perception a quelque peu évolué. Les Belges sont assez tolérants dans leur jugement car 77 % est l'un des résultats les plus bas. La moyenne européenne est de 84 %, avec des pics de 92 % au Danemark et en Grande-Bretagne.

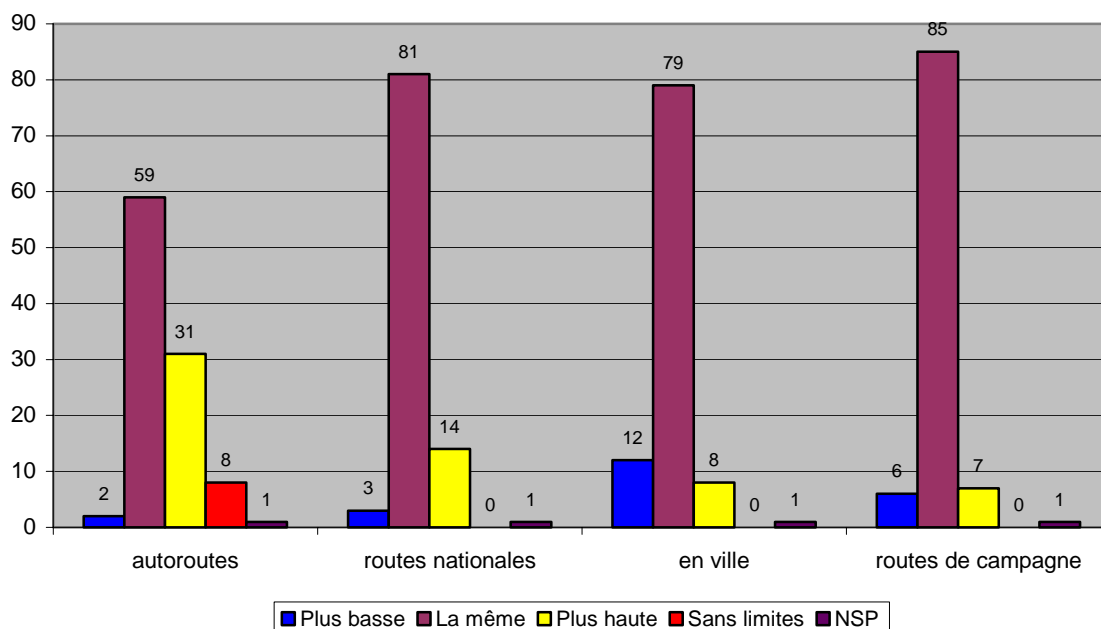
14 % seulement des personnes interrogées déclarent rouler plus vite que les autres conducteurs (question 8). Cela confirme la tendance à la baisse relevée lors des précédentes enquêtes (encore 25 % en 1991 et 16 % en 1996).

A la question de savoir à quelle fréquence la vitesse maximale autorisée est dépassée sur les différents types de voiries, nous obtenons environ les mêmes réponses que lors des enquêtes précédentes (question 9). Sur autoroute, 27 % roulent souvent, très souvent ou toujours trop vite, alors que ce pourcentage atteint 17 % sur les routes nationales, 13 % sur les routes de campagne et 12 % en agglomération.

Les Belges sont satisfaits des limitations de vitesse en vigueur sur les différents types de voiries (question 10). Seule la vitesse sur autoroute pourrait être plus élevée d'après un nombre important de personnes interrogées: 31 % d'entre elles estiment que la vitesse maximale autorisée devrait y être supérieure à la limitation actuelle contre 14 % seulement

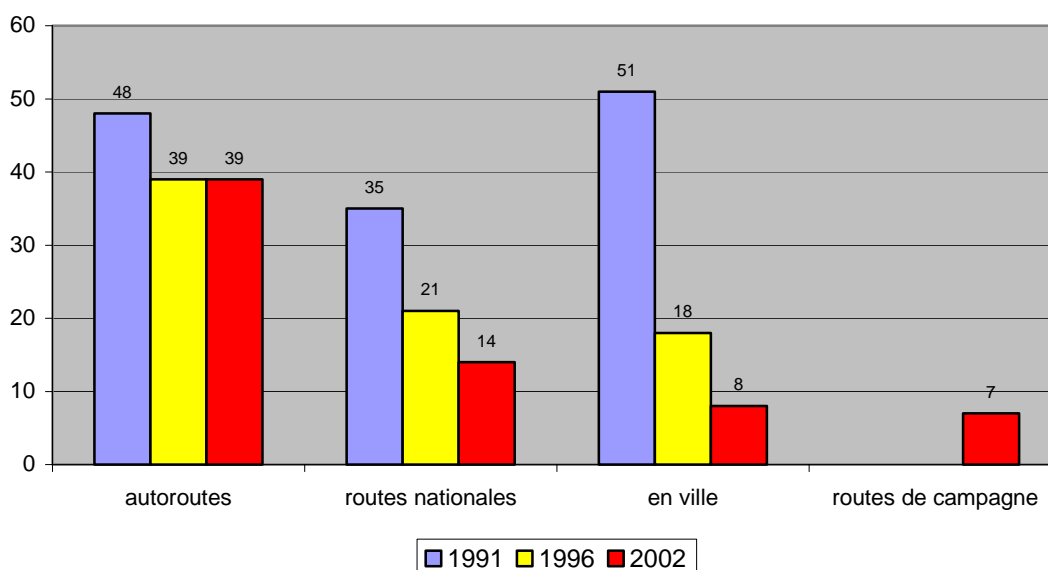
sur les routes nationales, 8 % sur les routes situées en agglomération et 7 % sur les routes de campagne (voir graphe 1).

Graphe 1 : Quelle doit être la vitesse maximale autorisée par rapport à la vitesse maximale actuelle? (en %)



Nous constatons une forte prise de conscience des dangers liés à la vitesse sur les routes nationales et en agglomération (les routes de campagne n'ont pas été prises en compte en 1991 et 1996). Ainsi, alors qu'en 1991, 51 % des personnes interrogées estimaient que la limitation de vitesse en agglomération devait être supérieure à celle qui était en vigueur ou devait être supprimée, ce taux n'atteint plus que 8 % en 2002 (voir graphe 2)

Graphe 2 : La limitation de vitesse doit être supérieure à celle qui est actuellement en vigueur ou supprimée (en %)



29 % des Belges ayant participé à l'enquête déclarent aimer conduire vite (question 29.2). Seuls l'Irlande (18 %), la Finlande et Chypre (26 %) affichent un score moins élevé. La moyenne européenne est de 35 %. La plupart des personnes qui déclarent rouler vite habitent en Suisse et en Pologne (45 %), suivies par l'Allemagne, la Suède et la Slovaquie (43 %).

1.4 Alcool

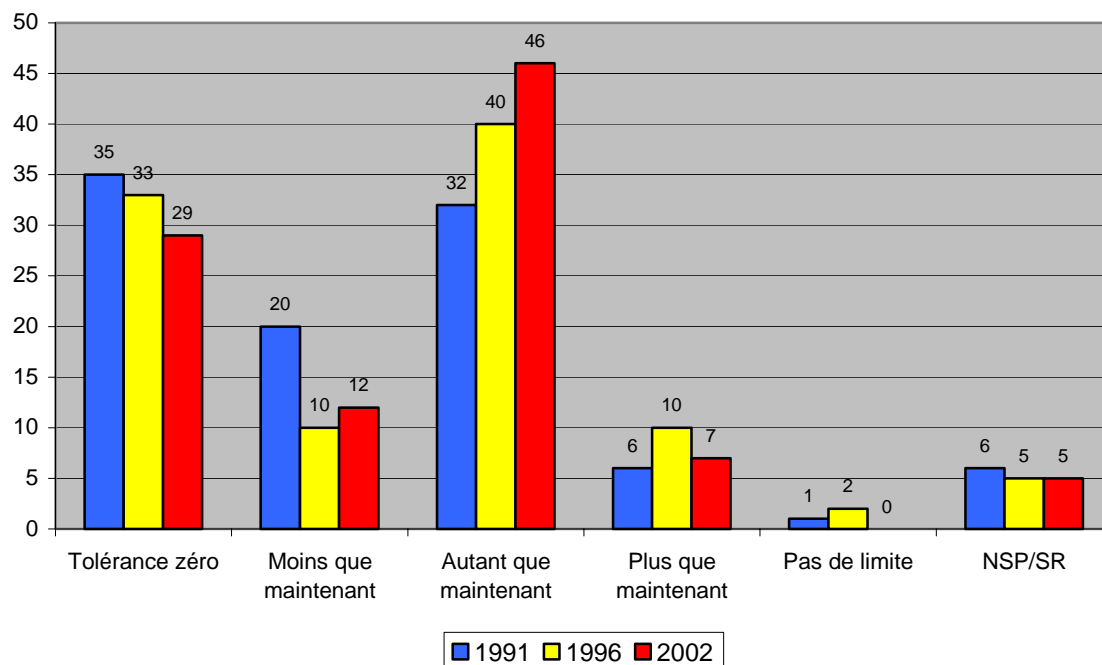
69 % des Belges interrogés ne sont pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle chaque individu doit pouvoir décider lui-même de la quantité d'alcool qu'il consomme avant de prendre le volant (question 3.4). Ce pourcentage se situe nettement en dessous de la moyenne européenne (80 %) et pourrait révéler une certaine tolérance des conducteurs en la matière. Les plus grands détracteurs de cette thèse se situent au Danemark (97 %), en Suède (96 %), en Finlande (95 %), en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas (93 %). Les pays où l'on rencontre le moins de résistance sont Chypre (34 %), la Grèce (57 %) et la France (58 %).

75 % des Belges affirment ne pas consommer d'alcool avant de prendre le volant (question 20). Ce résultat est supérieur à la moyenne européenne (68 %) mais nettement inférieur à celui des conducteurs hongrois (94 %), polonais (92 %) et suédois (90 %).

A la question de savoir si, au cours de la semaine écoulée, ils ont pris le volant avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale autorisée, 88 % des Belges répondent par la négative (question 21). La moyenne européenne est de 91 % avec quelques scores particulièrement élevés en Finlande, en Grande-Bretagne et en Suède avec 99 %, au Danemark et en Pologne avec 98 %, en Hongrie avec 97 % et en Irlande avec 96 %. Les moins bons résultats sont obtenus par Chypre (66 %) et la Grèce (80 %).

Une grande majorité de conducteurs est d'accord avec l'actuelle limite légale en matière d'alcoolémie ou est favorable à un abaissement de celle-ci (voir graphe 3). Lors de l'analyse de l'évolution, il faut tenir compte du fait qu'en 1991, la limite légale était encore de 0,8 ‰ (question 22).

Graphe 3 : Les avis concernant la limite légale qui devrait être appliquée en matière de consommation d'alcool différent. Qu'est-ce qui correspond mieux à votre opinion?



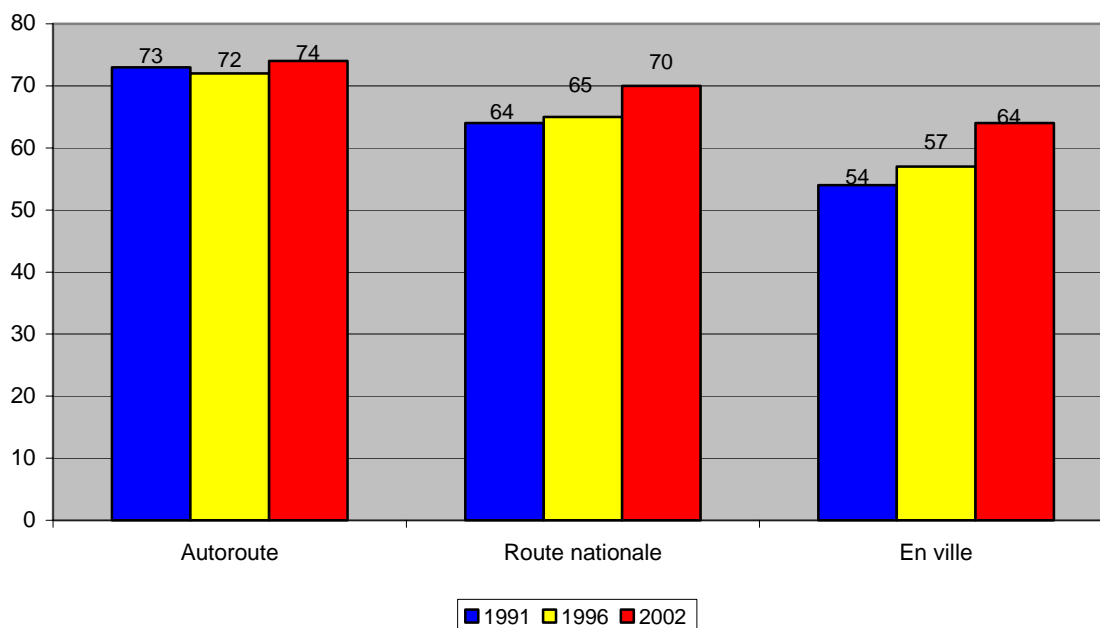
En Belgique, le taux d'adhésion à une tolérance zéro continue de baisser. En Europe, on dénombre pourtant 10 pays où 50 % au moins des personnes interrogées sont favorables à cette mesure. La Slovaquie (87 %), la Pologne (75 %) et la Hongrie (73 %) obtiennent les scores les plus élevés. A noter également qu'avec 57 %, les Pays-Bas enregistrent une majorité de personnes favorables à la tolérance zéro.

70 % des Belges interrogés sont toutefois pour une tolérance zéro chez les conducteurs débutants.

1.5 Port de la ceinture

D'après des mesures effectuées par l'IBSR, le port de la ceinture en Belgique pourrait être sensiblement amélioré (il atteindrait environ 60 % en 2003). Si l'on en croit les réponses des personnes interrogées (à propos de leur comportement en matière de port de la ceinture), la situation est meilleure que ce qui ressort des mesures (question 15). Ceci n'est pas vraiment étonnant vu que les personnes interrogées ont généralement tendance à se faire passer pour plus respectueuses des règles qu'elles ne le sont en réalité.

Graphe 4 : Pourcentage de port de la ceinture sur les différentes voiries



74 % des conducteurs belges déclarent toujours attacher leur ceinture sur autoroute. Sur les routes nationales, le nombre de personnes qui déclarent toujours s'attacher a augmenté par rapport aux enquêtes précédentes pour atteindre 70 %. La plus importante hausse se situe en agglomération, à savoir de 54 % en 1991 à 64 % en 2002. Un fait encourageant est que le nombre de conducteurs qui portent toujours la ceinture ne cesse d'augmenter. A noter que l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière est d'arriver à une moyenne de 87 % en 2010.

La moyenne européenne est de 82 % sur autoroute, de 79 % sur les routes nationales et de 66 % en agglomération.

81 % des Belges qui transportent parfois des enfants affirment toujours utiliser le dispositif de sécurité approprié (ceinture ou siège pour enfants) (question 16). Les Britanniques (97 %), les Allemands et les Danois (96 %) ainsi que les Suédois (94 %) déclarent être plus préoccupés par la sécurité de leurs enfants. La Slovaquie (49 %), Chypre (57 %) et l'Estonie (61 %) obtiennent un score nettement inférieur.

Les Belges ne sont pas unanimement convaincus de l'utilité de la ceinture de sécurité. Ainsi, 27 % des conducteurs estiment encore que le port de la ceinture n'est pas indispensable, à condition de conduire prudemment (question 17.1). Cela dit, 88 % sont convaincus que, dans la plupart des accidents, le port de la ceinture réduit le risque de lésions graves (question 17.2). Enfin, 61 % ne se sentent pas à l'aise lorsqu'ils ne portent pas la ceinture (question 17.3).

Parallèlement, le risque d'être bloqué par la ceinture en situation de danger est considéré comme réel par 49 % des personnes interrogées (question 17.4).

1.6 Utilisation du GSM

78 % des Belges interrogés déclarent ne jamais passer d'appel téléphonique pendant qu'ils conduisent (question 47.a). Par contre, 31 % reçoivent quotidiennement des appels (question 47.b).

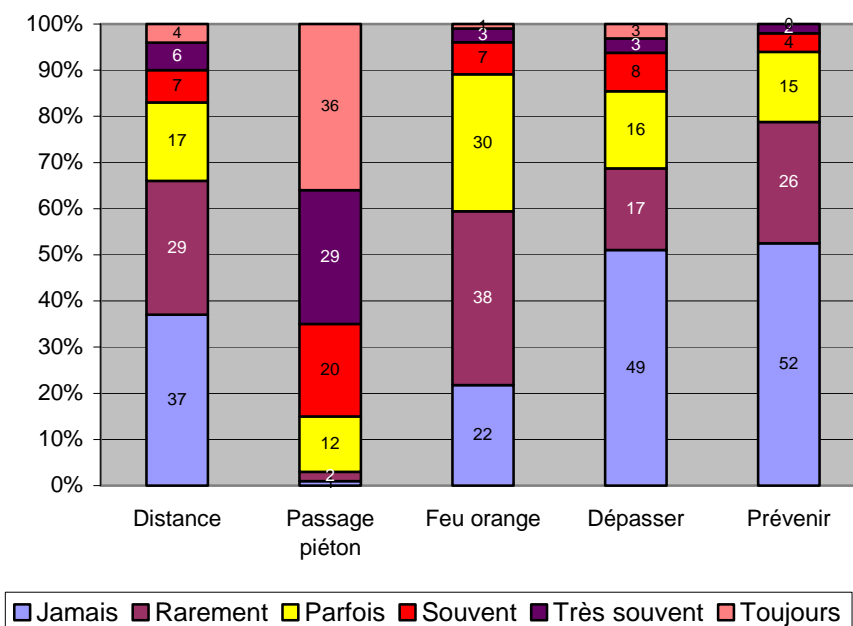
1.7 Comportement routier

51 % des conducteurs belges estiment conduire moins dangereusement que les autres (question 6). 40 % sont d'avis que leur façon de conduire ne diffère pas vraiment de celle des autres conducteurs.

Le comportement routier des conducteurs belges peut encore être nettement amélioré (question 13). Bien qu'une majorité déclare conduire de manière sûre et courtoise, certains conducteurs continuent à prendre des risques et à ignorer les règles de priorité. Cela ressort clairement des réponses aux questions suivantes (voir graphe 5):

- A quelle fréquence vous arrive-t-il de suivre de très près le véhicule qui est devant vous (dans le graphique "Distance")?
- A quelle fréquence vous arrive-t-il de céder le passage à un piéton sur un passage protégé (dans le graphique "Passage piéton")?
- A quelle fréquence vous arrive-t-il de franchir un feu orange (dans le graphique "Feu Orange")?
- A quelle fréquence vous arrive-t-il de dépasser quand vous pensez que ça passera tout juste (dans le graphique "Dépasser")?
- A quelle fréquence vous arrive-t-il de faire des appels de phares aux autres conducteurs pour leur signaler un contrôle de vitesse (dans le graphique "Prévenir")?

Graphe 5 : Comportement routier



74 % des conducteurs belges sont très agacés par les autres conducteurs (question 29.1). Au Portugal, ce taux atteint même 89 %, contre 87 % en France et 84 % en Pologne. Les pays où l'on se préoccupe le moins du comportement routier des autres conducteurs sont la Suède (55 %), l'Espagne et la Croatie (56 %) et l'Irlande (58 %). La moyenne européenne est de 68 %.

Bon nombre de conducteurs (74 %) considèrent leur voiture comme un simple moyen de transport (question 29.4). La moyenne européenne en la matière est de 78 %.

31 % des Belges ont été confrontés, au cours des 12 mois écoulés, au comportement agressif d'un autre usager (question 35.1). Ce résultat n'est pas vraiment mauvais. Seuls quatre pays connaissent un taux d'agressivité inférieur à celui de la Belgique, à savoir la Suède (19 %), le Portugal et la Croatie (26 %) et l'Espagne (28 %). Le taux d'agressivité le plus élevé se situe en Estonie (66 %) et en Allemagne (63 %). La moyenne européenne est de 40 %.

11 % des Belges interrogés déclarent eux-mêmes avoir adopté une attitude agressive vis-à-vis d'autres conducteurs (question 35.2). Ces résultats confirment le fait que les Belges seraient des conducteurs plutôt courtois. Seules la Croatie (7 %), la Slovénie (9 %) et la République tchèque (10 %) obtiennent un meilleur résultat. La plupart des conducteurs avouant un comportement agressif habitent en Italie et en Suisse (25 %) ainsi qu'en Slovaquie (22 %).

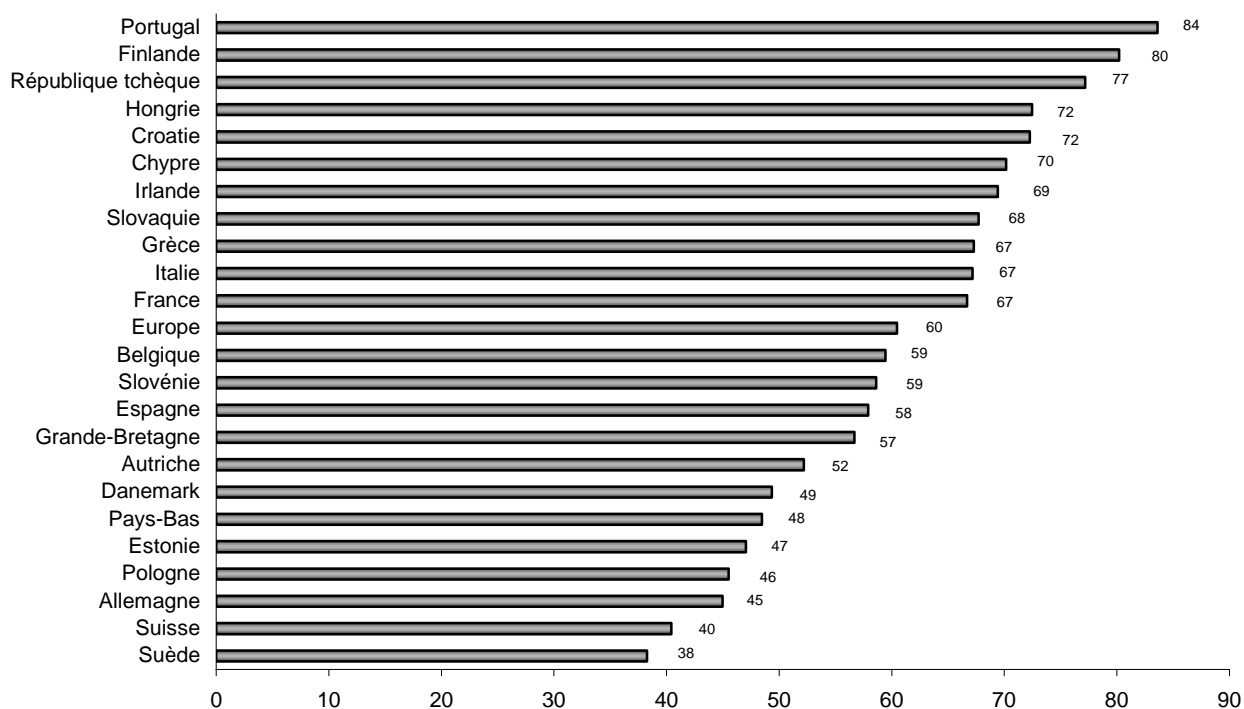
81 % des conducteurs belges affirment qu'ils ne conduiraient pas plus de 4 heures sans prendre de pause. Seuls 3 % conduiraient plus de 9 heures de suite (question 54). La moyenne européenne se situe respectivement à 74 % et à 6 %. Dans certains pays, de nombreuses personnes ne semblent pas conscientes de l'influence de la fatigue sur la sécurité routière. Parmi les conducteurs hongrois et polonais, 22 % déclarent qu'ils seraient prêts à conduire plus de 9 heures sans pause.

1.8 Répression

Vu le tollé engendré par les amendes élevées en cas d'infraction routière, il nous a semblé intéressant de savoir ce qu'en pensaient les Belges interrogés. Une comparaison avec les enquêtes précédentes n'est pas possible vu qu'à l'époque, on ne faisait pas la distinction entre les sanctions pour excès de vitesse et celles pour alcool au volant.

Concernant les sanctions pour excès de vitesse, 59 % sont pour des peines plus sévères alors que 18 % sont contre (question 3.1). Les Pays-Bas (48 %), l'Allemagne (45 %) et la Suède (38 %) sont beaucoup moins favorables à un alourdissement des peines tandis que la Finlande (80 %) et le Portugal (84 %) optent massivement pour des sanctions plus sévères. La moyenne européenne est de 60 % (voir graphe 6)

Graph 6 : Les excès de vitesse doivent être punis plus sévèrement (en %)¹

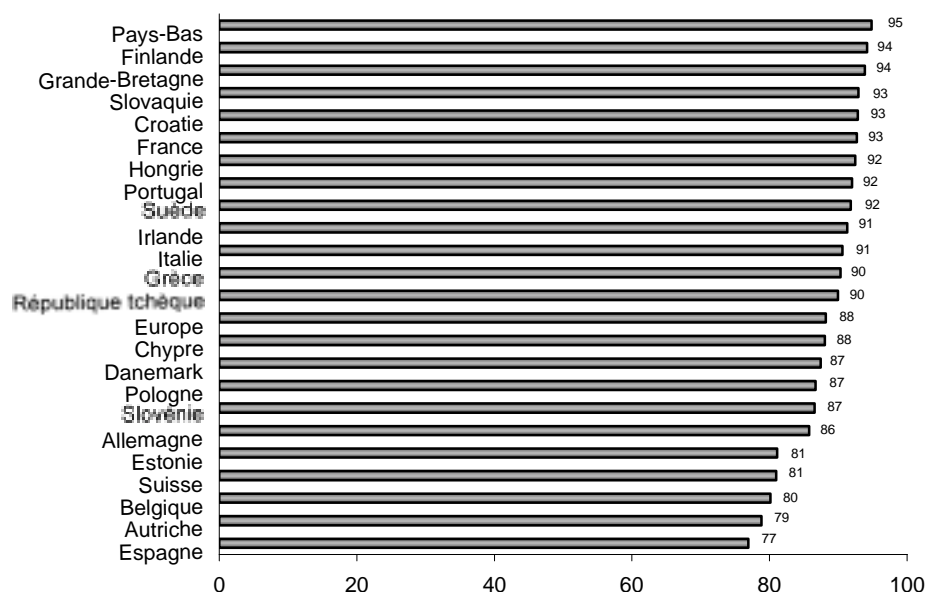


D'après les Belges, alcool et conduite ne font pas bon ménage. Pas moins de 80 % estiment que l'alcool au volant doit être puni plus sévèrement. Seuls 6 % sont contre (question 3.2). Pourtant, on ne trouve en Europe que deux pays qui obtiennent un score moins élevé: l'Autriche (79 %) et l'Espagne (77 %).

Les Néerlandais (95 %), les Britanniques et les Finnois (94 %) sont les plus convaincus de la nécessité d'instaurer des peines plus sévères. La moyenne européenne est de 88 % (voir graphe 7)

¹ Les personnes interrogées pouvaient répondre par Tout à fait d'accord – Plutôt d'accord – Plutôt pas d'accord – Pas du tout d'accord – Ne sait pas. Les pourcentages dans le graphique sont calculés sur la base de la somme des réponses Tout à fait d'accord – Plutôt d'accord.

Graphe 7 : Les peines en matière de conduite sous influence doivent être beaucoup plus sévères (en %)²

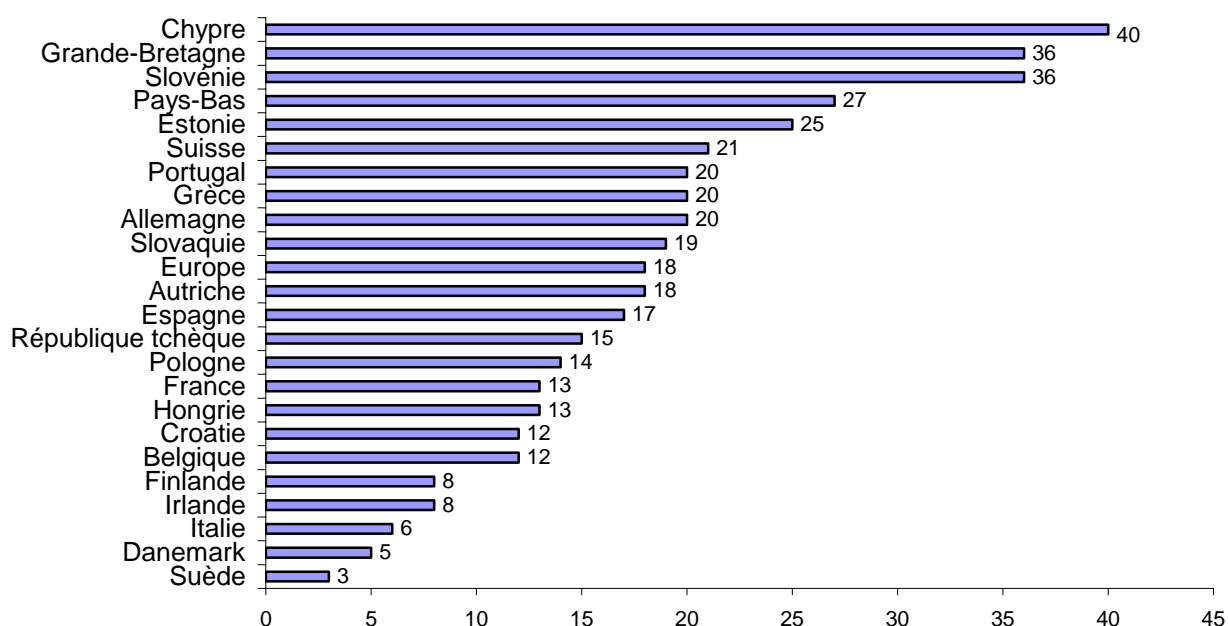


En Belgique, le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse est plutôt limité. Seuls 13 % des conducteurs s'attendent souvent ou toujours à subir un contrôle de vitesse (question 11). Ce qui est très curieux, c'est que le risque subjectif de se faire prendre varie fortement au sein des pays SUN³. En Suède, ce risque est considéré comme minime alors qu'aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, il est considéré comme assez élevé (voir graphe 8)

² Voir note en bas de page 1

³ Les pays SUN: les trois pays d'Europe les plus sûrs en termes de sécurité routière qui sont souvent cités en exemple: Sweden, United Kingdom et The Netherlands

Graphe 8 : Au cours d'un trajet normal, quelle est, d'après vous, la probabilité d'être soumis à un contrôle de vitesse?⁴



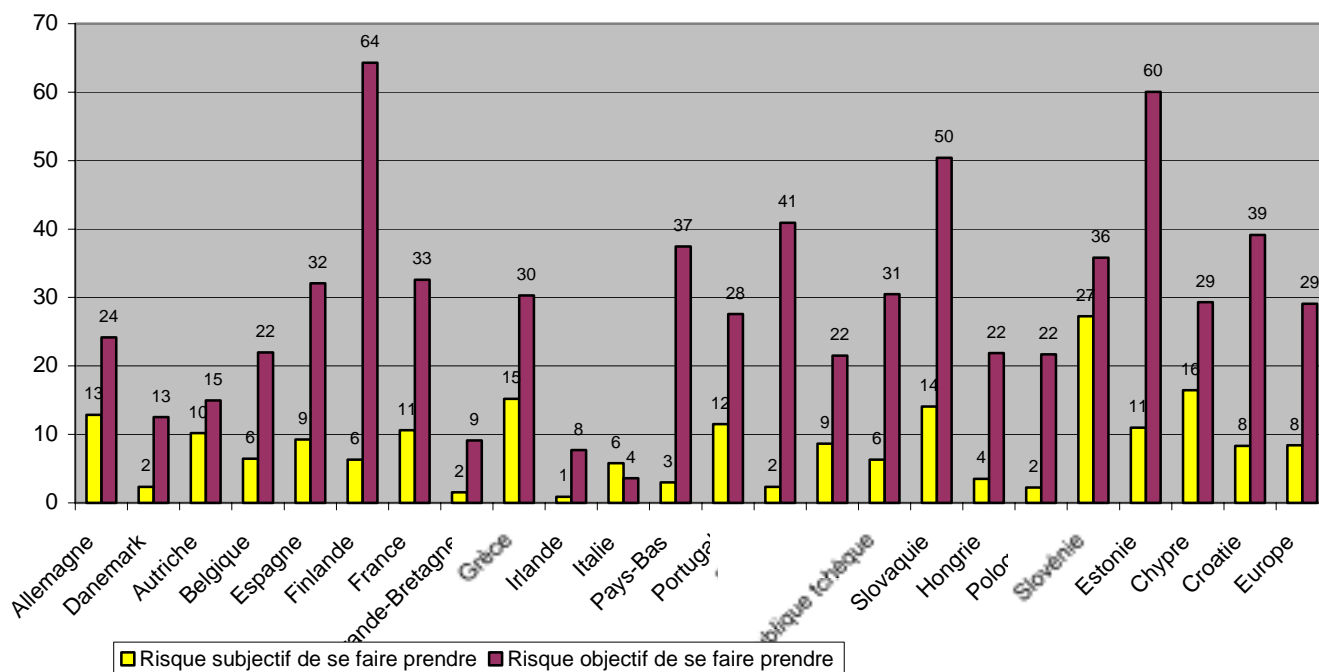
Le risque subjectif⁵ de se faire prendre pour conduite sous influence d'alcool est encore beaucoup moins élevé. En Belgique, seuls 6 % des conducteurs s'attendent souvent, très souvent ou toujours à subir un contrôle d'alcool pendant un trajet normal (question 25). Ceci est assez logique lorsque l'on sait qu'au cours des trois années écoulées, 22 % seulement des personnes interrogées ont été soumises à un tel contrôle (question 23).

Si l'on compare les risques objectifs (question 24) et subjectifs de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool en Belgique (voir graphe 9), le risque objectif (22%) est significativement plus élevé (au seuil de confiance de 5%) que le risque subjectif (7%). Le risque subjectif de se faire prendre n'est donc pas seulement déterminé par le risque objectif. Au niveau européen, si l'on compare par exemple la Belgique, la Finlande et l'Italie, nous constatons que, pour un même risque subjectif (6 %), le risque objectif est totalement différent (respectivement 22 %, 64 % et 4 %).

⁴ Les personnes interrogées pouvaient répondre par Jamais – Rarement – Parfois – Souvent – Très souvent – Toujours. Les pourcentages dans le graphique sont calculés sur la base de la somme des réponses Souvent – Très souvent – Toujours.

⁵ Le risque subjectif de se faire prendre est exprimé en pourcentage de personnes interrogées qui s'attendent souvent, très souvent ou toujours à subir un contrôle alcool.

Graphe 9 : Risque subjectif et objectif de se faire prendre



En terme d'évolution, le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse et alcool au volant a encore baissé par rapport aux résultats de 1996, déjà assez faibles à l'époque (respectivement 14 % et 10 %).

Au niveau des sanctions, on ressent, en Belgique, les conséquences de la réforme des polices. La période précédant l'enquête était, pour la police, une période de réorganisation peu propice aux contrôles. Le nombre de conducteurs ayant reçu une amende pour excès de vitesse au cours des trois années précédant l'enquête (question 12) était descendu à 14 % (contre 19 % en 1996 et 22 % en 1991), alors que, pour le non-port de la ceinture (question 18), il était descendu à 3 % (contre 5 % lors des enquêtes précédentes). Les contrôles alcool, pour leur part (questions 23 et 24), ont entraîné une hausse à 6 % du nombre de personnes verbalisées (contre 4 % en 1991 et 3 % en 1996).

La moyenne européenne est de 20 % pour les excès de vitesse, 7 % pour le non-port de la ceinture et 8 % pour l'alcool au volant. Les réponses des conducteurs néerlandais reflètent clairement la sévérité de la politique de répression en matière de vitesse menée dans leur pays. Pas moins de 46 % d'entre eux ont reçu une contravention pour excès de vitesse dans les trois ans précédant l'enquête. Chypre, quant à elle, est particulièrement répressive en matière de port de la ceinture (20 %) et d'alcool (50 %).

La question concernant les contrôles automatiques est nouvelle. 82 % des conducteurs belges sont pour une surveillance du respect des feux rouges par le biais de radars automatiques (question 34.3) et 78 % pour une surveillance des excès de vitesse (question 34.4). Ce résultat est nettement supérieur à la moyenne européenne qui atteint respectivement 72 et 66 %.

70 % des Belges déclarent ne pas avoir d'objection contre un éventuel contrôle de la vitesse par les autorités publiques locales (question 34.3). Par contre, le contrôle par des organisations privées (question 34.4) rencontre peu de soutien (24 %). Le fait de punir le propriétaire du véhicule quand le conducteur en infraction est inconnu (question 34.5) n'est pas non plus accepté (31 % sont pour).

Les conducteurs belges (65 %) estiment que les citoyens européens doivent être poursuivis dans leur propre pays lorsqu'ils ont commis une infraction dans un autre état de l'Union européenne (questions 36.1 et 36.2).

La question sur le bon fonctionnement de la répression est également nouvelle (question 33).

Une comparaison avec l'opinion des conducteurs néerlandais nous permet d'avoir une idée du degré de satisfaction des usagers à propos du modèle néerlandais de traitement administratif des infractions routières (Loi de Mulder) d'une part, et, du degré de satisfaction des usagers belges à propos d'un traitement pénal d'autre part.

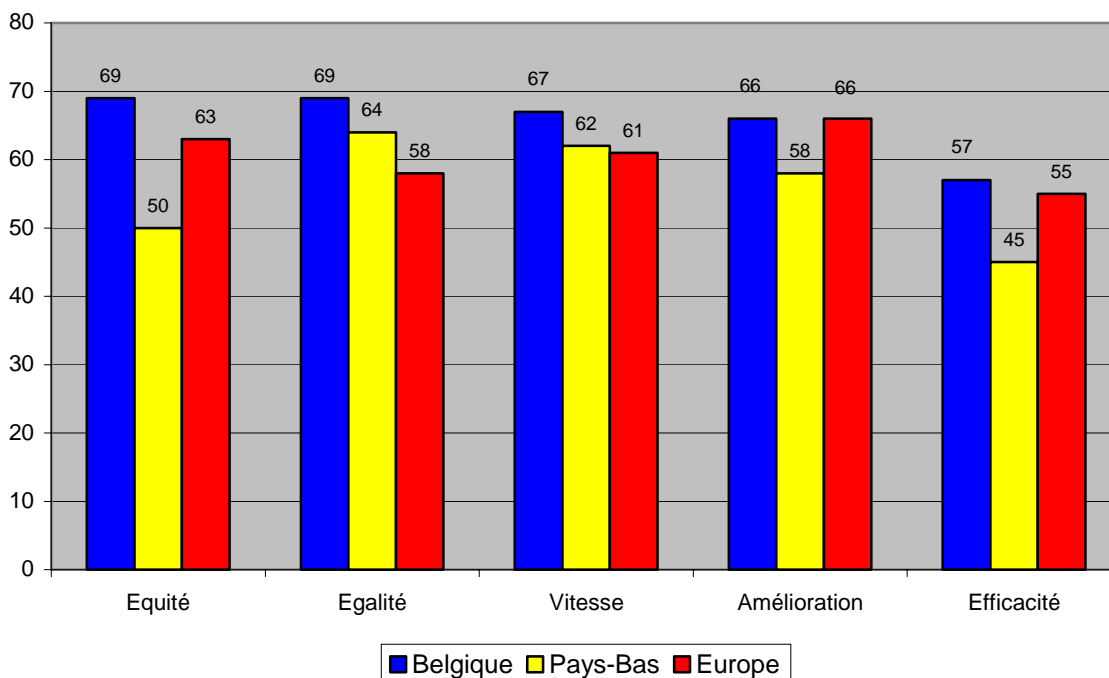
Par rapport à leurs homologues néerlandais, un nombre plus élevé de conducteurs belges estiment, à tous points de vue, que le système fonctionne bien (voir graphe 10)?

De nombreux habitants des Pays-Bas estiment que la sévérité des sanctions ne correspond pas à la gravité des infractions et que la répression n'est pas efficace (détection et sanction de la plupart des infractions). L'évaluation de l'efficacité des mesures de répression (rendre le trafic plus sûr) est également inférieure à la moyenne européenne.

Les questions posées concernaient

- la correspondance entre la sévérité de la sanction et la gravité de l'infraction (Equité)
- un traitement égal pour les conducteurs ayant commis des infractions similaires (Egalité)
- un traitement rapide des infractions routières (Vitesse)
- une amélioration de la sécurité routière (Amélioration)
- la détection et la sanction de la plupart des infractions (Efficacité)

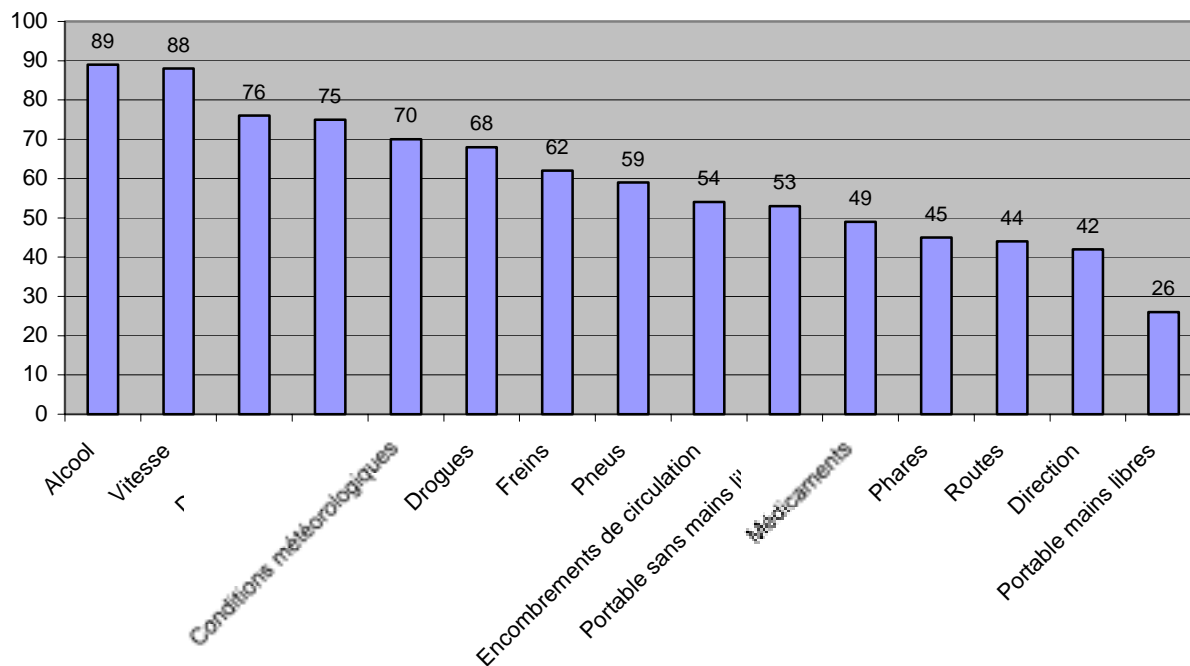
Graphe 10 : D'après vous, dans quelle mesure le système de détection et de sanction des infractions routières fonctionne-t-il bien ?



1.9 Causes d'accidents

Comme lors des enquêtes précédentes, l'alcool au volant et les excès de vitesse sont considérés comme les deux principales causes d'accidents par les conducteurs belges (question 4).

Graphe 11 : Pouvez-vous indiquer, pour chacun des facteurs, dans quelle mesure vous pensez qu'ils sont la cause d'accidents de la route ?⁶



A l'échelon européen également, l'alcool (88 %) et la vitesse (83 %) apparaissent comme les principales causes d'accidents.

51 % des conducteurs belges sont inquiets lorsqu'un membre de leur famille circule en voiture sur les routes (question 29.3 - status quo par rapport à 1996). Dans les pays d'Europe où l'insécurité routière est la plus grande, ce pourcentage est nettement plus élevé. Au Portugal il atteint 90 % et en Grèce 77 %. Dans les pays SUN, par contre, il est beaucoup moins élevé avec 30 % pour les Pays-Bas, 34 % pour la Suède et 48 % pour la Grande-Bretagne.

1.10 Implications dans les accidents

Alors que les statistiques révèlent que la Belgique fait partie des pays les moins sûrs d'Europe en matière de sécurité routière, nous avons ici une autre image. Seuls 3 % des conducteurs belges interrogés déclarent avoir été impliqués dans un tel type d'accident au cours des trois années précédant l'enquête (question 41).

⁶ Pour chacun des facteurs, les personnes interrogées pouvaient répondre par Jamais – Rarement – Parfois – Souvent – Très souvent – Toujours. Les pourcentages dans le graphique sont calculés sur la base de la somme des réponses Souvent – Très souvent – Toujours.

La moyenne européenne est de 5 %, et les pays SUN obtiennent un score inférieur à celui de la Belgique. 6 % des conducteurs anglais et 5 % des conducteurs suédois et néerlandais déclarent ainsi avoir été impliqués dans un accident avec lésions.

Pour ce qui concerne les accidents avec dégâts matériels uniquement, la Belgique obtient exactement le même score que la moyenne européenne, à savoir 21 % (question 42).

1.11 Mesures de sécurité routière

Les autorités devraient consacrer plus d'attention à l'amélioration de la qualité des routes (81 %), au renforcement du respect des règles de circulation (79 %), à l'augmentation du nombre de pistes cyclables dans les villes (76 %), aux campagnes de sensibilisation (71 %) et à l'amélioration de la formation à la conduite (68 %) (question 2).

Les groupes cibles auxquels il faut accorder "Beaucoup" ou "Assez bien" d'importance lors de la planification de futures mesures de sécurité routière sont les piétons (96 %), les cyclistes (95 %), les motocyclistes (90 %), les automobilistes (89 %), les transports publics (87 %) et les chauffeurs de camions (87 %) (question 5).

Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous influence devraient suivre un cours de réhabilitation (66 %) (question 32.1) et devraient être testés pour alcoolisme (67 %) (question 32.2).

Une petite majorité seulement est pour l'introduction d'un examen psycho-médical obligatoire tous les dix ans pour tous les conducteurs (51 %) ou pour les conducteurs à partir de soixante ans (55 %) (questions 32.3 et 32.4).

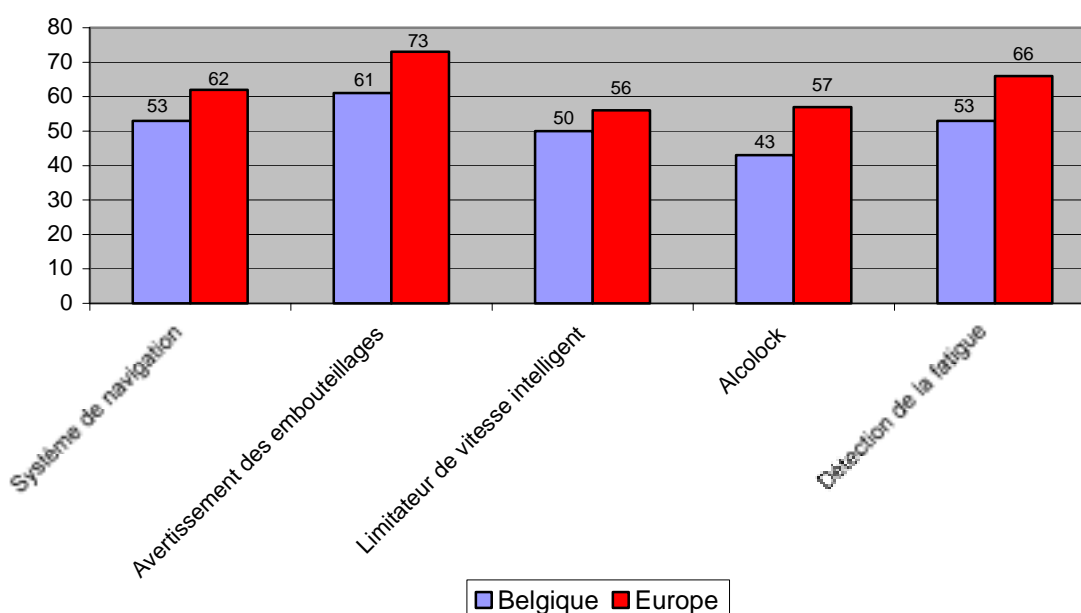
Si les lois et les règles de conduite étaient les mêmes dans toute l'Europe, 81 % opteraient pour des limitations de vitesse identiques sur des routes similaires (question 28.4), 79 % pour un taux d'alcool limité à 0,5 ‰ (question 28.3), 62 % pour des adaptations limitant la vitesse maximale des véhicules (question 28.2) et 49 % pour l'introduction du permis à points (question 28.1). Les moyennes européennes pour ces mesures sont respectivement de 78 %, 67 %, 53 % et 71 %.

64 % des Belges interrogés estiment que l'objectif des pays de l'UE pour les dix années à venir devrait être une réduction d'au moins 50 % du nombre de tués sur les routes. 13 % estiment qu'une réduction de 10 % serait déjà suffisante tandis que 5 % ne voient pas l'utilité d'un plan (question 40).

1.12 Télématicque

Les Belges ne sont pas encore vraiment convaincus par les applications télématiques. Même si la majorité des personnes interrogées considèrent la vitesse et l'alcool comme les principales causes d'accidents, la plupart d'entre elles ne souhaitent pas que leur voiture soit équipée d'un dispositif qui leur éviterait de commettre des infractions en la matière (question 30). Pour les autres applications également, nous restons encore toujours en dessous de la moyenne européenne (voir graphe 12)

Graphe 12 : Trouveriez-vous utile que votre voiture soit équipée des dispositifs suivants⁷ ?



Lorsque la question ne concerne pas leur propre véhicule mais les véhicules en général, on constate une augmentation de 10 % du nombre de conducteurs favorables à l'installation d'un limiteur de vitesse (question 31.1). L'installation d'une boîte noire qui permettrait d'identifier les causes d'un accident est accueillie avec pas mal de sympathie (65 %) (question 31.2). Une boîte noire qui pourrait également prouver les excès de vitesse et la conduite dangereuse remporte encore 56 % des suffrages (question 31.3).

1.13 Environnement et trafic

Afin de réduire la pollution de l'air dans les villes, une petite majorité est d'accord pour utiliser le plus souvent possible les transports publics (52 %) et de laisser la voiture au garage une fois par mois (52 %). Une minorité est pour une réduction de l'usage de la voiture (47 %) et pour un partage maximal, avec d'autres conducteurs, des voitures respectives (47 %). Les mêmes résultats apparaissent à l'échelon européen (question 27).

1.14 Tunnel

12 % des conducteurs ont peur lorsqu'ils conduisent dans un long tunnel (question 38). 67 % ne connaissent pas vraiment les mesures de sécurité à appliquer en cas d'incident grave dans un tunnel (question 39).

⁷ Pour chacun des dispositifs, les personnes interrogées pouvaient répondre par Tout à fait – Plutôt – Plutôt pas – Pas du tout – Ne sait pas. Les pourcentages dans le graphique sont calculés sur la base de la somme des réponses Tout à fait – Plutôt.

2 Conclusion et recommandations

2.1 Conclusion

Les conducteurs belges ne réalisent pas suffisamment l'ampleur de l'insécurité routière en Belgique. Même si, depuis plusieurs années, celle-ci fait l'objet d'une attention accrue dans les médias, les actions de sensibilisation et d'information restent indispensables et doivent devenir les éléments fixes de la politique de sécurité routière. Il s'agit de rappeler sans cesse aux usagers que la participation au trafic implique le respect de certaines règles. Les campagnes de sensibilisation restent essentielles et dans ce cadre-là, une campagne axée sur le niveau de risque réel en Belgique semble indispensable.

Les Belges interrogés sont satisfaits des limitations de vitesse en vigueur sur les différents types de voiries et c'est sur les routes nationales et en agglomération de cette acceptation a connu l'amélioration la plus impressionnante. Seule la limitation de vitesse en vigueur sur les autoroutes devrait être plus élevée d'après un nombre assez important de personnes. Plus d'un quart déclarent, dès lors, ne pas la respecter. Seuls deux pays affichent un pourcentage moins élevé de conducteurs qui déclarent aimer conduire vite.

Comparé à de nombreux autres pays européens, les Belges sont assez tolérants vis-à-vis de l'alcool au volant. Une grande majorité déclare toutefois ne pas boire avant de conduire ou, en tout cas, ne pas prendre le volant avec un taux d'alcool punissable.

La plupart des personnes interrogées estiment que la limite légale actuellement en vigueur est acceptable. L'adhésion à une tolérance zéro continue à diminuer. Il faut noter toutefois que dans 10 des 26 pays où s'est déroulée l'enquête, la majorité s'est déclarée favorable à une tolérance zéro.

Vu qu'une politique de répression permanente repose essentiellement sur l'acceptation des normes et des modes de répression en vigueur, un renforcement de la politique pénale, tel qu'il est prévu dans la déclaration gouvernementale et dans les recommandations des Etats Généraux de la sécurité Routière, a d'importantes chances de succès. En effet, la vitesse et l'alcool restent considérés comme les principales causes d'accident par les conducteurs et il existe également une certaine adhésion par rapport à la politique de répression et de sanction rigoureuse de ces infractions.

Vu le risque subjectif limité de se faire prendre, tant pour ce qui concerne l'alcool au volant qu'en matière de vitesse, il est nécessaire de renforcer les mesures répressives. Le fait que ces valeurs continuent de baisser hypothèque le succès des objectifs que le gouvernement s'est fixé pour 2010, à savoir une réduction de 50 % du nombre de morts sur les routes.

Cela dit, il ne suffit pas d'augmenter les contrôles. Le renforcement du risque objectif de se faire prendre n'a, en effet, qu'un impact très limité et très progressif sur le risque subjectif. Les experts en matière de politique pénale s'accordent à dire que le risque subjectif, plus que le risque objectif, influence le comportement. La politique pénale ne doit donc pas se limiter aux contrôles. Nous plaidons, en d'autres termes, pour une approche méthodique de

la répression où la surveillance va de pair avec des mesures de sensibilisation et de communication.

Un nombre croissant de personnes interrogées déclarent utiliser la ceinture de sécurité. Cela dit, son usage reste toujours inférieur à la moyenne européenne. Pour atteindre l'objectif des Etats Généraux d'ici 2010, des efforts devront encore être fournis en matière de sensibilisation et de contrôles.

L'utilisation de la ceinture chez les enfants ou des sièges pour enfants doit également être améliorée. L'exemple des conducteurs britanniques doit être considéré comme une norme.

Le fait que bon nombre de Belges interrogés pensent que la ceinture n'est pas nécessaire à condition de rouler prudemment, démontre que le risque d'accident n'est pas toujours évalué de manière réaliste.

Le port de la ceinture en Belgique reste en dessous du niveau européen et beaucoup de Belges sont encore convaincus de son inefficacité. Il représente donc, à juste titre, l'un des points essentiels de la politique de sécurité routière. Les contrôles en la matière requièrent un travail intensif et ne sont effectués qu'à l'occasion d'autres contrôles au cours desquels on arrête des véhicules (contrôles vitesse, alcool, drogue) mais doivent encore être intensifiés. La sensibilisation et l'information sont essentielles.

Le nombre de Belges qui se déclarent très agacés par le comportement routier des autres usagers dépasse la moyenne européenne. Cela dit, le pourcentage de Belges interrogés qui déclarent devoir faire face au comportement agressif des autres conducteurs est, lui, inférieur à la moyenne européenne.

La majorité des personnes interrogées sont pour une répression ferme. La plupart d'entre elles sont pour des sanctions plus sévères en cas d'excès de vitesse mais surtout en cas de conduite en état d'imprégnation alcoolique.

Les Belges interrogés sont apparemment assez satisfaits de la procédure de traitement des infractions. La procédure belge obtient, à tous points de vue, des résultats supérieurs à la moyenne européenne. Même le modèle néerlandais de traitement administratif (loi Mulder) obtient un moins bon score. Cette évaluation ne fournit évidemment pas de réponse définitive par rapport à la valeur réelle du système. De plus, il nous est impossible de connaître les raisons de la satisfaction exprimée par les Belges à l'égard de cette procédure de traitement des infractions.

Une grande majorité des Belges interrogés sont favorables à l'utilisation de radars automatiques de surveillance du respect des feux rouges et de surveillance des excès de vitesse.

Les conducteurs belges sont pour le traitement administratif des infractions routières. Cela dit, ils sont contre des contrôles menés par des organisations privées.

L'alcool et la vitesse sont toujours considérés comme les principales causes d'accidents. Les mesures à prendre en compte par les autorités concernent surtout l'amélioration de la qualité des voiries et le respect des règles de circulation. Le principal groupe cible à prendre en considération lors de la planification des futures mesures de sécurité routière sont les usagers faibles.

Enfin, les Belges ne sont apparemment pas encore prêts à utiliser les applications télématiques. Cela dit, un grand nombre de ces moyens d'assistance techniques feront inéluctablement leur apparition dans les véhicules dans un futur proche. La diffusion

d'informations sur les systèmes existants et leur utilité pour la sécurité routière est donc nécessaire.

2.2 Recommandations

Les résultats de l'étude SARTRE, et plus particulier, les résultats au niveau de la vitesse, de l'alcool au volant et de la ceinture de sécurité soutiennent les recommandations formulées dans les dossiers 1,2 et 7 des Etats Généraux pour la sécurité routière au niveau du renforcement du volet répressif et de la sensibilisation.

Vu que les conducteurs belges ne réalisent pas suffisamment l'ampleur de l'insécurité routière en Belgique, il est nécessaire de les sensibiliser à ce problème.

Pour être efficace et pouvoir amener une réelle prise de conscience, cette sensibilisation doit être globale et permanente. Elle ne doit pas se limiter à des campagnes de sensibilisation ciblées et limitées dans le temps. Le thème de la sécurité routière doit être abordé de façon continue en utilisant en permanence les différents médias à disposition. Cette sensibilisation devra également être couplée à l'accroissement de la répression.

Disponible sur www.ibsr.be

3 Annexes

Question 1 : Dans quelle mesure êtes-vous préoccupé par chacun des problèmes suivants?

	Très préoccupé	Plutôt préoccupé	Plutôt pas préoccupé	Pas du tout préoccupé	Ne sait pas/pas de réponse
Question 1.1 : La criminalité	505 50%	387 38%	84 8%	16 2%	14 1%
Question 1.2 : La pollution	319 32%	481 48%	165 16%	27 3%	14 1%
Question 1.3 : Les accidents de la route	391 39%	463 46%	128 13%	9 1%	15 1%
Question 1.4 : La qualité des soins médicaux	359 36%	395 39%	174 17%	63 6%	15 1%
Question 1.5 : Les encombrements de la circulation	287 29%	385 38%	241 24%	74 7%	19 2%
Question 1.6 : Le chômage	341 34%	404 40%	182 18%	56 6%	23 2%

Question 2 : Dans quel mesure seriez-vous d'accord que les pouvoirs publics consacrent plus d'efforts aux mesures de sécurité routière suivantes?

	tout à fait d'accord	plutôt d'accord	ni d'accord, ni pas d'accord	plutôt pas d'accord	pas du tout d'accord	ne sait pas/pas de réponse
Question 2.1 : Améliorer la formation des conducteurs	291 29%	392 39%	155 15%	93 9%	37 4%	38 4%
Question 2.2 : Renforcer l'application du code de la route	339 34%	456 45%	115 11%	36 4%	21 2%	39 4%
Question 2.3 : Augmenter le nombre de campagnes de sécurité routière	285 28%	428 43%	191 19%	53 5%	24 2%	25 2%
Question 2.4 : Améliorer la qualité des routes	425 42%	391 39%	127 13%	35 3%	11 1%	17 2%
Question 2.5 : Augmenter le nombre de pistes cyclables en ville	428 43%	333 33%	138 14%	57 6%	29 3%	21 2%

Question 3 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec chacune des propositions suivantes?

	tout à fait d'accord	plutôt d'accord	ni d'accord, ni pas d'accord	plutôt pas d'accord	pas du tout d'accord	ne sait pas/pas de réponse
Question 3.1 : Les sanctions pour excès de vitesse devraient être beaucoup plus sévères	285 28%	313 31%	211 21%	127 13%	54 5%	16 2%
Question 3.2 : Les sanctions pour alcool au volant devraient être beaucoup plus sévères	513 51%	293 29%	123 12%	46 5%	11 1%	20 2%
Question 3.3 : Les constructeurs de voitures ne devraient pas pouvoir faire de la publicité sur la vitesse des voitures	235 23%	263 26%	260 26%	135 13%	75 7%	38 4%
Question 3.4 : On devrait pouvoir décider soi-même combien on peut boire avant de conduire	54 5%	94 9%	147 15%	199 20%	493 49%	19 2%

Question 4 : Pensez-vous que les facteurs suivants sont la cause d'accidents de la route?

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/Pas de réponse
Question 4.1 : Conduire en état de fatigue	17 2%	37 4%	196 19%	381 38%	333 33%	40 4%	2 0%
Question 4.2 : Boire et conduire	20 2%	10 1%	75 7%	273 27%	483 48%	144 14%	1 0%
Question 4.3 : Suivre de très près le véhicule qui est devant	14 1%	31 3%	184 18%	381 38%	319 32%	69 7%	8 1%
Question 4.4 : Conduire très vite	11 1%	19 2%	89 9%	257 26%	503 50%	124 12%	3 0%
Question 4.5 : Prendre des médicaments et conduire	28 3%	110 11%	339 34%	305 30%	150 15%	41 4%	33 3%
Question 4.6 : Prendre des drogues et conduire	28 3%	41 4%	229 23%	317 32%	254 25%	113 11%	24 2%
Question 4.7 : Le mauvais entretien des routes	12 1%	132 13%	407 40%	267 27%	141 14%	34 3%	13 1%
Question 4.8 : Se servir d'un téléphone portable en conduisant	20 2%	78 8%	343 34%	299 30%	167 17%	66 7%	33 3%
Question 4.9 : Se servir d'un téléphone mains libres en conduisant	122 12%	325 32%	253 25%	141 14%	71 7%	46 5%	48 5%
Question 4.10 : Les encombrements de circulation	26 3%	98 10%	322 32%	311 31%	191 19%	39 4%	19 2%
Question 4.11 : Les mauvaises conditions météorologiques	7 1%	28 3%	264 26%	363 36%	285 28%	57 6%	2 0%
Question 4.12 : Des freins défectueux	12 1%	64 6%	288 29%	275 27%	238 24%	113 11%	16 2%
Question 4.13 : Des pneus lisses	17 2%	91 9%	288 29%	258 26%	226 22%	110 11%	16 2%
Question 4.14 : Des phares défectueux	20 2%	169 17%	352 35%	234 23%	133 13%	83 8%	15 1%
Question 4.15 : Une direction défectueuse	30 3%	242 24%	286 28%	174 17%	135 13%	112 11%	27 3%

Question 5 : Selon vous, quand les pouvoirs publics font des plans d'avenir, doivent-ils accorder de l'importance aux catégories suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 5.1 : Les piétons	695 69%	268 27%	27 3%	8 1%	8 1%
Question 5.2 : Les cyclistes	689 68%	266 26%	32 3%	6 1%	13 1%
Question 5.3 : Les motocyclistes	513 51%	391 39%	82 8%	6 1%	14 1%
Question 5.4 : Les automobilistes	472 47%	420 42%	91 9%	8 1%	15 1%
Question 5.5 : Les chauffeurs de camions	463 46%	392 39%	110 11%	27 3%	14 1%
Question 5.6 : Les transports publics	503 50%	376 37%	93 9%	17 2%	17 2%

Question 6 : Comparé aux autres conducteurs, que diriez-vous de la dangerosité de votre conduite?

Bien plus dangereuse	Un peu plus dangereuse	La même	Un peu moins dangereuse	Bien moins dangereuse	Ne sait pas/pas de réponse
6 1%	50 5%	403 40%	306 30%	215 21%	26 3%

Question 7 : A votre avis, à quelle fréquence les autres conducteurs dépassent-ils les limitations de vitesse?

Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
27 3%	39 4%	160 16%	373 37%	358 36%	39 4%	10 1%

Question 8 : Comparé aux autres conducteurs, à quelle vitesse conduisez-vous généralement par rapport à la vitesse moyenne?

Bien plus vite	Un peu plus vite	Comme la moyenne	Un peu moins vite que la moyenne	Bien moins vite que la moyenne	ne sait pas/pas de réponse
9	133	546	222	74	22
1%	13%	54%	22%	7%	2%

Question 9 : En général, à quelle fréquence dépassez-vous les limitations de vitesse sur les types de routes suivants?

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
Question 9.1 : Sur les autoroutes	284 28%	194 19%	257 26%	136 14%	76 8%	53 5%	6 1%
Question 9.2 : Sur les routes nationales	340 34%	247 25%	249 25%	96 10%	42 4%	30 3%	2 0%
Question 9.3 : Sur les routes de campagne	394 39%	265 26%	208 21%	84 8%	29 3%	24 2%	2 0%
Question 9.4 : En ville	466 46%	251 25%	163 16%	63 6%	27 3%	31 3%	5 0%

Question 10 : A votre avis, par rapport à celle d'aujourd'hui, comment devrait être la limite de vitesse sur les types de route suivants?

	Plus basse	La même	Plus haute	Sans limites	Ne sait pas/pas de réponse
Question 10.1 : Sur les autoroutes	21 2%	591 59%	308 31%	79 8%	7 1%
Question 10.2 : Sur les routes nationales	35 3%	819 81%	140 14%	4 0%	8 1%
Question 10.3 : Sur les routes de campagne	63 6%	856 85%	72 7%	3 0%	12 1%
Question 10.4 : En ville	119 12%	790 79%	84 8%	3 0%	10 1%

Question 11 : Au cours d'un trajet normal, vous attendez-vous à être contrôlé pour la vitesse?

Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
97	433	328	93	24	7	24
10%	43%	33%	9%	2%	1%	2%

Question 12 : Au cours des trois dernières années, avez-vous eu une amende ou une autre sanction pour infractions aux limitations de vitesse?

NON	OUI, une amende seulement	OUI, une amende et/ou une autre sanction	Ne sait pas/pas de réponse
845	145	5	11
84%	14%	0%	1%

Question 13 : Quand vous conduisez, à quelle fréquence vous arrive-t-il de... ?

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
Question 13.1 : suivre de très près le véhicule qui est devant vous?	374	287	167	72	63	37	6
	37%	29%	17%	7%	6%	4%	1%
Question 13.2 : céder le passage à un piéton sur un passage protégé?	15	19	120	197	287	365	3
	1%	2%	12%	20%	29%	36%	0%
Question 13.3 : franchir un feu orange?	221	378	300	70	26	6	5
	22%	38%	30%	7%	3%	1%	0%
Question 13.4 : dépasser quand vous pensez que ça passera tout juste?	493	170	157	78	29	35	44
	49%	17%	16%	8%	3%	3%	4%
Question 13.5 : faire des appels de phares aux autres conducteurs pour leur signaler un contrôle de vitesse	519	263	150	41	20	4	9
	52%	26%	15%	4%	2%	0%	1%

Question 14 : La voiture que vous conduisez habituellement est-elle équipée de ceintures de sécurité?

à l'avant seulement	à l'avant et à l'arrière	NON
53	940	13
5%	93%	1%

Question 15 : Quand vous conduisez cette voiture (avec ceintures de sécurité), à quelle fréquence bouclez-vous votre ceinture pour un trajet ... ?
(Uniquement les 993 conducteurs qui ont répondu positivement à la question précédente)

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
Question 15.1 : sur autoroute	60	28	41	73	60	730	1
	6%	3%	4%	7%	6%	74%	0%
Question 15.2 : sur route nationale	65	41	61	67	62	691	6
	7%	4%	6%	7%	6%	70%	1%
Question 15.3 : sur route de campagne	83	55	69	55	73	656	2
	8%	6%	7%	6%	7%	66%	0%
Question 15.4 : en ville	92	57	67	78	64	634	1
	9%	6%	7%	8%	6%	64%	0%

Question 16 : Quand vous transportez un ou des enfants dans votre voiture, lui/leur faites-vous porter une ceinture de sécurité ou un dispositif de sécurité approprié?

Toujours	Habituellement	Parfois	Jamais	Je ne transporte jamais d'enfants	Ne sait pas/pas de réponse
668	91	33	32	170	12
66%	9%	3%	3%	17%	1%

Question 17 : Voulez-vous me dire dans quelle mesure vous approuvez les phrases suivantes sur les ceintures de sécurité?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 17.1 : Si on conduit avec prudence, la ceinture n'est pas vraiment nécessaire	84	187	192	530	13
	8%	19%	19%	53%	1%
Question 17.2 : Dans la plupart des accidents, la ceinture réduit le risque de blessure grave des conducteurs et	480	402	81	28	15
	48%	40%	8%	3%	1%
Question 17.3 : Sans ceinture je me sens moins à l'aise, comme s'il manquait quelque chose	277	323	229	161	16
	28%	32%	23%	16%	2%
Question 17.4 : Il y a un risque d'être bloqué par la ceinture en cas d'urgence	120	374	297	106	109
	12%	37%	30%	11%	11%

Question 18 : Au cours des trois dernières années, avez-vous eu une amende ou une autre sanction pour non-port de la ceinture?

NON	OUI, une amende seulement	OUI, une amende et/ou une autre sanction	Ne sait pas/pas de réponse
962	33	3	8
96%	3%	0%	1%

Question 19 : En général, combien de jours par semaine buvez-vous des boissons alcoolisées?

Presque tous les jours	5 ou 6 jours par semaine	3 ou 4 jours par semaine	1 ou 2 jours par semaine	moins d'un jour par semaine	jamais	Ne sait pas/pas de réponse
79	21	76	166	199	459	6
8%	2%	8%	17%	20%	46%	1%

Question 20 : Et combien de jours par semaine conduisez-vous après avoir bu ne fût-ce qu'une petite quantité d'alcool?

(Question uniquement posée aux 541 personnes qui ont répondu positivement à la question précédente plus une personne suite à une faute de l'enquêteur)

Presque tous les jours	5 ou 6 jours par semaine	3 ou 4 jours par semaine	1 ou 2 jours par semaine	moins d'un jour par semaine	jamais
30	10	30	68	114	290
6%	2%	6%	13%	21%	54%

Question 21 : Au cours de la dernière semaine, combien de jours avez-vous conduit en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire?

(Mêmes personnes que pour la question précédente)

Presque tous les jours	5 ou 6 jours par semaine	3 ou 4 jours par semaine	1 ou 2 jours par semaine	moins d'un jour par semaine	jamais
11	4	12	31	66	418
2%	1%	2%	6%	12%	77%

Question 22 : Les gens ont des opinions différentes sur ce que devrait être la limite légale d'alcool au volant.

Parmi les opinions suivantes, de laquelle vous sentez-vous le plus proche ? Les conducteurs devraient pouvoir boire ...?

pas d'alcool du tout	moins d'alcool que maintenant	autant d'alcool que maintenant	plus d'alcool que maintenant	autant d'alcool qu'ils veulent	ne sait pas/pas de réponse
289	124	467	71	4	51
29%	12%	46%	7%	0%	5%

Question 23 : Au cours des 3 dernières années, combien de fois avez-vous été contrôlé pour l'alcool?

Jamais	Une seule fois	Plus d'une fois	Ne sait pas/pas de réponse
783	156	65	2
78%	16%	6%	0%

Question 24 : Au cours des 3 dernières années, avez-vous eu une amende ou une autre sanction pour conduite en état d'ivresse?

NON	OUI, une amende seulement	OUI, une amende et/ou une autre sanction	Jamais de contrôle	Ne sait pas/pas de réponse
206	11	2	783	4
20%	1%	0%	78%	0%

Question 25 : Au cours d'un trajet normal, vous attendez-vous à être contrôlé pour l'alcool?

Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
191	459	267	46	12	7	24
19%	46%	27%	5%	1%	1%	2%

Question 26 : D'après vous, combien d'alcool peut-on boire avant de conduire tout en restant au-dessous de la limite légale? (divisé en catégories)

0,0 d'unités d'alcool	entre 0,1 et 2,4 d'unités d'alcool	entre 2,5 et 4,4 d'unités d'alcool	5,0 ou plus d'unités d'alcool	Ne sait pas/pas de réponse
66	894	0	46	0
7%	89%	0%	5%	0%

Question 27 : Afin de réduire la pollution de l'air, dans quelle mesure accepteriez-vous chacune des propositions suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 27.1 : Réduire l'utilisation de votre voiture	106 11%	365 36%	290 29%	195 19%	50 5%
Question 27.2 : Partager avec d'autres conducteurs l'utilisation de vos voitures respectives	128 13%	343 34%	265 26%	231 23%	39 4%
Question 27.3 : Utiliser plus souvent les transports publics	164 16%	364 36%	240 24%	207 21%	31 3%
Question 27.4 : Laisser la voiture au garage une fois par mois	218 22%	359 36%	182 18%	215 21%	32 3%

Question 28 : Il est possible de rendre similaires les lois et les règles de conduite en Europe. Pour réaliser cette harmonisation, diverses mesures pourraient être introduites dans les pays européens. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à l'introduction des mesures suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 28.1 : Un permis de conduire à points pouvant entraîner sa suppression	181 18%	315 31%	258 26%	224 22%	28 3%
Question 28.2 : Obligation, pour les constructeurs, de limiter la vitesse maximale des véhicules	244 24%	387 38%	200 20%	148 15%	27 3%
Question 28.3 : Une limite d'alcoolémie maximum de 0.5 g/l	376 37%	420 42%	122 12%	58 6%	30 3%
Question 28.4 : Les mêmes limitations de vitesse sur les routes similaires	375 37%	439 44%	120 12%	51 5%	21 2%
Question 28.5 : Ne pas permettre aux nouveaux conducteurs de boire de l'alcool avant de conduire	404 40%	297 30%	167 17%	98 10%	40 4%

Question 29 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec chacune des propositions suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 29.1 : Je suis parfois très agacé par les autres conducteurs	318 32%	422 42%	201 20%	58 6%	7 1%
Question 29.2 : J'aime conduire vite	70 7%	221 22%	349 35%	360 36%	6 1%
Question 29.3 : Je suis inquiet quand un membre de ma famille conduit sur les routes	110 11%	399 40%	283 28%	202 20%	12 1%
Question 29.4 : Je pense qu'une voiture est simplement un moyen de transport	325 32%	418 42%	205 20%	47 5%	11 1%

Question 30 : Dans quelle mesure trouveriez-vous utile pour vous d'avoir dans votre voiture un dispositif comme...?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 30.1 : Un système de guidage ou de navigation pour vous aider à trouver votre destination	220 22%	315 31%	196 19%	261 26%	14 1%
Question 30.2 : Un dispositif d'avertissement des embouteillages	236 23%	381 38%	168 17%	207 21%	14 1%
Question 30.3 : Un système qui vous empêche de dépasser la vitesse limite	211 21%	296 29%	236 23%	252 25%	11 1%
Question 30.4 : Un alcoomètre pour vérifier si vous avez bu et vous empêcher de conduire si vous êtes au-delà de la limite	191 19%	243 24%	219 22%	344 34%	9 1%
Question 30.5 : Un système qui détecterait la "fatigue" et vous forcerait à faire une pause	230 23%	300 30%	202 20%	255 25%	19 2%

Question 31 : Dans quelle mesure seriez-vous favorable à chacune des mesures suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 31.1 : Un dispositif dans la voiture limitant la vitesse qui empêcherait le conducteur de dépasser la limite de vitesse	249 25%	357 35%	212 21%	162 16%	26 3%
Question 31.2 : L'utilisation d'une "boîte noire" pour identifier ce qui a causé l'accident	266 26%	393 39%	175 17%	139 14%	33 3%
Question 31.3 : L'utilisation d'une "boîte noire" pour enregistrer le comportement du conducteur, qui pourrait être utilisée par la police pour prouver l'excès de vitesse/la conduite dangereuse	239 24%	320 32%	225 22%	185 18%	37 4%
Question 31.4 : L'identification électronique de votre véhicule qui donnerait accès à des services (p.ex. Traçabilité en cas de vol, paiement électronique, ...)	290 29%	389 39%	169 17%	122 12%	36 4%
Question 31.5 : L'identification électronique de votre véhicule aussi pour le contrôle par la police	168 17%	301 30%	264 26%	219 22%	54 5%

Question 32 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les mesures suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 32.1 : Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite en état d'ivresse devraient suivre des cours de réhabilitation	337 33%	334 33%	195 19%	81 8%	59 6%
Question 32.2 : Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite en état d'ivresse devraient être testés pour alcoolisme	370 37%	378 38%	157 16%	53 5%	48 5%
Question 32.3 : Les conducteurs devraient subir un examen psychomédical tous les dix ans	198 20%	308 31%	258 26%	177 18%	65 6%
Question 32.4 : Les conducteurs devraient subir un examen psychomédical seulement à partir de 60 ans	260 26%	287 29%	226 22%	174 17%	59 6%

Question 33 : D'après vous, dans quelle mesure le système de détection et de sanction des infractions routières fonctionne-t-il bien pour chacun des aspects suivants ...

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 33.1 : Faire correspondre la sévérité de la sanction à la gravité de l'infraction	206 20%	493 49%	204 20%	74 7%	29 3%
Question 33.2 : Traiter tous les conducteurs de la même façon pour des infractions similaires	271 27%	424 42%	182 18%	102 10%	27 3%
Question 33.3 : Traiter les infractions routières rapidement	260 26%	411 41%	193 19%	86 9%	56 6%
Question 33.4 : Améliorer la sécurité routière	284 28%	383 38%	243 24%	73 7%	23 2%
Question 33.5 : Détecter et punir la plupart des infractions routières	197 20%	372 37%	291 29%	101 10%	45 4%

Question 34 : Dans quelle mesure seriez-vous favorable à chacune des mesures suivantes?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 34.1 : Des caméras automatiques de surveillance du respect des feux rouges	481 48%	343 34%	110 11%	61 6%	11 1%
Question 34.2 : Une surveillance des excès de vitesse par des caméras automatiques	406 40%	376 37%	131 13%	83 8%	10 1%
Question 34.3 : Un contrôle de la vitesse par les autorités publiques locales	348 35%	351 35%	150 15%	129 13%	28 3%
Question 34.4 : Un contrôle de la vitesse par des organisations privées	73 7%	171 17%	267 27%	452 45%	43 4%
Question 34.5 : Punir le propriétaire du véhicule quand le conducteur en infraction est inconnu	116 12%	187 19%	232 23%	422 42%	49 5%

Question 35 : Au cours des 12 derniers mois, avez-vous eu une expérience de comportement agressif sur la route ...?

	OUI	NON	Ne sait pas/pas de réponse
Question 35.1 : dirigé contre vous par un autre usager	310 31%	685 68%	11 1%
Question 35.2 : de vous-même contre un autre usager	114 11%	867 86%	25 2%

Question 36 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord que ...?

	Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
Question 36.1 : Les conducteurs des autres pays européens qui commettent des infractions en Belgique soient poursuivis dans leurs pays	357 35%	306 30%	160 16%	99 10%	84 8%
Question 36.2 : Les conducteurs belges soient poursuivis en Belgique s'ils commettent des infractions dans d'autres pays européens	339 34%	335 33%	154 15%	98 10%	80 8%

Question 37 : En Belgique ou dans le reste de l'Europe, à quelle fréquence vous arrive-t-il de conduire dans un long tunnel?

Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent	Toujours	Ne sait pas/pas de réponse
326 32%	312 31%	272 27%	77 8%	14 1%	2 0%	3 0%

Question 38 : Avez-vous peur quand vous conduisez dans un tel tunnel?

Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne conduit jamais dans un tel tunnel	Ne sait pas/pas de réponse
25	105	185	362	326	3
2%	10%	18%	36%	32%	0%

Question 39 : Connaissez-vous les mesures de sécurité à appliquer en cas d'incident grave (comme un accident ou un incendie dans ces tunnels)?

Tout à fait	Plutôt	Plutôt pas	Pas du tout	Ne sait pas/pas de réponse
54	243	319	351	39
5%	24%	32%	35%	4%

Question 40 : Le récent livre blanc de l'Union européenne sur les transports veut réduire de moitié le nombre annuel de tués sur nos routes d'ici à 2010.

D'après vous, l'objectif pour les 10 prochaines années devrait être de ...?

réduire le nombre de tués de 10%	réduire le nombre de tués de 50%	réduire le nombre de tués de 90%	ne plus avoir de tués dans les accidents de la route	on ne devrait pas avoir d'objectif	ne sait pas/pas de réponse
132	275	140	227	55	177
13%	27%	14%	23%	5%	18%

Question 41 : Au cours des 3 dernières années, combien avez-vous eu d'accidents, en tant que conducteur, dans lequel quelqu'un, y compris vous-même, a été blessé et a reçu des soins médicaux?

Aucun	1 accident	2 accidents ou plus	Ne sait pas/pas de réponse
926	29	4	47
92%	3%	0%	5%

Question 42 : Au cours des 3 dernières années, combien d'accidents avez-vous eu comme conducteur, où personne n'a été blessé?

Aucun	1 accident	2 accidents ou plus	Ne sait pas/pas de réponse
746	142	72	46
74%	14%	7%	5%

Question 43 : Parmi les statuts suivants, quel est celui qui s'applique le mieux à votre situation?

Célibataire	Vivant en couple	Marié(e)	Séparé(e) ou divorcé(e)	Veuf/veuve	Ne sait pas/pas de réponse
173	106	558	98	54	17
17%	11%	55%	10%	5%	2%

Question 44 : Quel est votre niveau d'études?

Ecole primaire	Ecole secondaire	Etudes supérieures	Aucun	Ne sait pas/pas de réponse
135	577	287	2	5
13%	57%	29%	0%	0%

Question 45 : Comment décririez-vous la région dans laquelle vous vivez, est-ce...?

Une zone rurale, un village	Une petite ville	Une banlieue	Une (grande)ville, une zone urbaine	Ne sait pas/pas de réponse
384	263	129	222	8
38%	26%	13%	22%	1%

Question 46 : Prenez-vous régulièrement des médicaments dont vous savez qu'ils peuvent influencer l'aptitude à la conduite?

OUI	NON	Ne sait pas/pas de réponse
32	962	12
3%	96%	1%

Question 47 a) : Combien de fois par jour en moyenne passez-vous un appel téléphonique pendant que vous conduisez?

0 fois	entre 1 et 4 fois	entre 5 et 9 fois	10 fois ou plus	Ne sait pas/pas de réponse
781	162	15	17	31
78%	16%	1%	2%	3%

Question 47 b) : Et combien de fois par jour en moyenne répondez-vous à un appel téléphonique pendant que vous conduisez ?

0 fois	entre 1 et 4 fois	entre 5 et 9 fois	10 fois ou plus	Ne sait pas/pas de réponse
660	248	44	23	31
66%	25%	4%	2%	3%

Question 48 : Parmi les cas ci-dessous, quel est celui qui s'applique le plus à vous?

Votre profession est "conducteur"	Vous avez besoin de conduire dans votre travail	Vous conduisez pour le trajet domicile-travail	Aucun de ces cas	Ne sait pas/pas de réponse
15	116	334	541	0
1%	12%	33%	54%	0%

Question 49 : Le véhicule que vous conduisez pour votre travail est principalement ... ?

une voiture	un taxi	une camionnette	un bus/autocar	un camion de moins de 3,5 t	un camion de plus de 3,5 t	ne conduit pas pour le travail	Ne sait pas/pas de réponse
92	2	15	3	2	12	875	5
9%	0%	1%	0%	0%	1%	87%	0%

Question 50 : Quelle est la puissance du moteur de la voiture que vous conduisez habituellement ?

moins de 1000 cc	de 1000 à 1299 cc	de 1300 à 1999 cc	2000 cc ou plus	Ne sait pas/pas de réponse
18	212	576	142	58
2%	21%	57%	14%	6%

Question 51 : Combien d'années d'expérience de la conduite de voiture avez-vous ?

2 ans ou moins	entre 3 et 5 ans	entre 6 et 10 ans	entre 11 et 25 ans	plus de 25 ans	Ne sait pas/pas de réponse
73	60	110	302	427	34
7%	6%	11%	30%	42%	3%

Question 52 : Qui est le propriétaire de la voiture que vous conduisez habituellement ?

Vous-même	Un autre membre de votre famille	votre employeur ou loué par lui	Un ami	Un société de location ou de leasing	Ne sait pas/pas de réponse
848	117	24	3	5	9
84%	12%	2%	0%	0%	1%

Question 53 : Quel âge a le véhicule que vous conduisez habituellement ?

2 ans ou moins	entre 3 et 5 ans	entre 6 et 10 ans	plus de 10 ans	Ne sait pas/pas de réponse
211	304	322	135	34
21%	30%	32%	13%	3%

Question 54 : Combien d'heures pourriez-vous passer à conduire sans faire de pauses ?

2 heures ou moins	entre 3 et 4 heures	entre 5 et 6 heures	entre 7 et 8 heures	9 heures ou plus	Ne sait pas/pas de réponse
417	401	98	14	35	41
41%	40%	10%	1%	3%	4%

Question 55 : Le niveau de ressources des foyers par mois

500 euro	500-900 euro	900-1600	1600-2250	2250-2950	2950-3650	3650-5450	5450 et plus	Ne sait pas/pas de réponse
5	33	79	58	75	66	39	22	629
0%	3%	8%	6%	7%	7%	4%	2%	63%