

ENQUÊTE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR AUTOROUTES



- Février 2007 -

TABLE DES MATIERES

I. Contexte	2
II. Méthodologie	3
2.1. Objectifs	3
2.2. Procédure	3
2.3. Echantillon	5
2.4. Limites	5
2.5. Représentativité de l'échantillon selon l'âge	6
2.6. Représentativité de l'échantillon selon le sexe	6
III. Analyse quantitative : généralités	7
3.1. Description de l'échantillon	7
3.2. Sentiment d'insécurité	7
3.3. Causes perçues d'accidents	8
3.4. Risque objectif et subjectif d'être pris	9
IV. Evaluation du sentiment d'insécurité, des causes d'accidents et du risque subjectif d'être pris	11
4.1. Le sentiment d'insécurité sur autoroutes	11
4.2. Causes d'insécurité sur autoroutes	14
4.3. Les facteurs d'accidents	16
4.4. Les activités de la Police de la route en matière de vitesse et l'alcoolémie	17
4.4.1. <i>Le risque subjectif d'être pris</i>	17
4.4.2. <i>Le risque objectif d'être pris</i>	18
4.4.3. <i>Variables non liées</i>	19
4.5. Causes d'insécurité	20
4.6. Différences entre régions	21
V. Conclusions et recommandations	22
5.1. Conclusions	22
5.2. Recommandations	24

I. Contexte

La sécurité routière constitue un enjeu européen de taille. Les Etats Généraux de la Sécurité Routière ont formulé des objectifs clairs en matière de réduction du nombre de victimes, tuées et blessées dans des accidents de circulation, et ce, à moyen et long terme.

Cette priorité est inscrite dans le Plan National de Sécurité 2004-2007 ainsi que dans le Plan d'action de sécurité routière de la Police de la route.

Afin de tendre vers ces objectifs, les services de police doivent mieux connaître le phénomène d'insécurité routière. Jusqu'à cette enquête, les seules données internes permettant d'établir des analyses de ce phénomène étaient les données d'accidents de roulage ainsi que les données relatives aux activités des unités dans cette matière.

L'analyse qualitative du phénomène est réalisée par des organismes externes : l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), le Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports, des universités, etc.

Cependant, ces études sont souvent assez générales. Or, la Police de la route a comme spécificité de travailler sur un territoire particulier : les autoroutes.

Dès lors, une enquête spécifique à l'insécurité routière sur autoroutes a été développée sous forme d'un questionnaire élaboré par une firme spécialisée dans la réalisation de sondage d'opinions, TNS Dimarso. Cette même firme a ensuite réalisé l'enquête, par téléphone, courant 2006.

Le projet a été encadré par un Comité d'accompagnement dans lequel étaient représentés l'IBSR, le SPF de la Mobilité et des Transports, le service des banques de données nationales de la Police fédérale (DSB) et la Police de la route.

II. Méthodologie

2.1. Objectifs

L'objectif de l'enquête consistait à interroger une population d'usagers réguliers des autoroutes concernant l'existence d'un sentiment d'insécurité, les facteurs d'accidents et le risque objectif et subjectif d'être pris.

Cette enquête a été développée afin d'améliorer la connaissance des phénomènes d'insécurité routière puisqu'à ce jour, les analyses élaborées par la Police de la route se basent uniquement sur l'exploitation de statistiques d'accidents et sur des informations qualitatives non spécifiques au réseau autoroutier.

Cette enquête constitue dès lors une première approche qualitative spécifique à la Police de la route. Les résultats de l'analyse qui en découle doivent permettre une meilleure compréhension des phénomènes d'insécurité vécus comme tels par les usagers réguliers du réseau autoroutier belge.

Le Comité d'accompagnement a défini l'utilisateur régulier comme un conducteur roulant au minimum 100 km par mois sur autoroutes.

Des recommandations devront être formulées sur base de ces résultats, ceci en vue de diminuer le sentiment d'insécurité sur autoroutes mais également d'orienter les activités de façon optimale.

2.2. Procédure

L'approche est basée sur un questionnaire fermé ; cette approche permet de poser davantage de questions en un temps limité et l'analyse des résultats se déroule plus rapidement.

Afin d'enrichir la qualité du questionnaire, nous avons prévu une question ouverte relative aux causes d'insécurité, ceci afin de mieux cibler la perception des usagers quant au sentiment d'insécurité sur autoroutes.

Une fois le questionnaire établi en accord avec le Comité d'accompagnement, une phase pilote a été réalisée afin de valider les questions. Le prétest a eu lieu sous forme d'entretien en face-à-face auprès de 20 personnes, 10 de chaque régime linguistique.

Quelques adaptations ont été apportées suite à cette phase pilote mais les personnes interrogées ont bien répondu en termes de sentiment d'insécurité et non en termes d'irritation.

Pour constituer l'échantillon de 1100 interviews prévues, la firme a dû appeler 6.789 numéros. Autrement dit, 17.4% des appels donnaient lieu à une interview validée. Au total donc, 1182 interviews ont été réalisées parmi lesquelles 1100 ont été retenues pour constituer l'échantillon. Ont été éliminées les interviews qui obtenaient un taux élevé de non-réponses.

Sur l'ensemble des appels (6.789 numéros de téléphone), 45.9% n'ont pas abouti pour l'une des trois raisons suivantes : pas un particulier, en dehors du groupe-cible et faux numéros.

Si nous excluons ces cas (voir dernière colonne du tableau ci-dessous), le taux de participation s'élève à **33.6%** lorsque nous excluons les cas suivants : en dehors du groupe-cible (*usager irrégulier des autoroutes, trop âgé, etc.*), les entreprises, les faux numéros et les critères d'exclusion (*la personne a déjà participé à une enquête endéans les 12 mois*). Ce taux constitue un score dans la moyenne par rapport à d'autres enquêtes réalisées selon le même mode opératoire, à savoir sans courrier préalable annonçant l'enquête.

Il n'y a pas eu d'analyses de profils des non-réponses, il n'est donc pas possible de définir s'il existe un profil particulier des personnes ne souhaitant pas participer à cette enquête.

	N	%	% (exclusion de certains critères)
Interview	1182	17.4%	33.6%
Critères d'exclusion	153	2.3%	-
Refus d'interview	111	1.6%	3.2%
Refus	991	14.6%	28.1%
Rendez-vous fixé	312	4.6%	8.9%
Absent	100	1.5%	2.8%
Pas de réponse	536	7.9%	15.2%
Répondeur	262	3.9%	7.4%
Occupé	29	0.4%	0.8%
Pas un particulier	140	2.1%	-
En dehors du groupe-cible	2316	34.1%	-
Faux numéro	657	9.7%	-
Total	6789	100%	100%

Une autre manière de calculer le taux de réponse à une enquête consiste à utiliser la formule suivante :

$$\text{Taux de réponse} = \frac{\text{nombre d'enquêtes}}{\text{Nombre d'enquêtes} + \text{nombre de refus}}$$

$$\text{Taux de réponse} = \frac{1182}{(1182+111+991)} = 54.1\% \text{ de réponse}$$

Cette technique, utilisée notamment par l'IBSR, met en évidence un taux de réponse de 54.1%.

2.3. Echantillon

Le groupe-cible est composé de personnes résidant en Belgique, d'au moins 18 ans, qui conduisent régulièrement sur autoroutes, autrement dit, des conducteurs qui utilisent le réseau autoroutier à concurrence d'au minimum 100 km par mois.

L'échantillon se compose de 1.100 personnes réparties comme suit :

Province	N	%
Anvers	179	16.3%
Brabant flamand	132	12.0%
Bruxelles	92	8.4%
Flandre occidentale	119	10.8%
Flandre orientale	144	13.1%
Limbourg	90	8.2%
Brabant wallon	47	4.3%
Hainaut	126	11.5%
Namur	38	3.5%
Luxembourg	26	2.4%
Liège	107	9.7%
Total	1.100	100%

2.4. Limites

Les conducteurs de voiture représentent 94% des répondants. Dès lors, il ne sera pas possible d'inférer des différences de profils par type d'utilisateur. Si nous désirons obtenir une analyse différenciée par type d'utilisateur, il sera nécessaire d'inclure cette distinction dans la constitution de l'échantillon afin d'obtenir un échantillon stratifié.

C'est pourquoi, avant toute analyse, une comparaison entre l'échantillon et les données de population de l'Institut National de Statistiques sera réalisée.

L'atteinte du groupe-cible s'est fait par l'utilisation de listings de lignes fixes en Belgique. Dès lors, la part de population qui ne dispose pas de lignes fixes mais uniquement de portables, par exemple, n'a pas été touchée par ce sondage. Or, ceci pourrait avoir une conséquence sur la représentativité du groupe 18-34 ans.

D'après le rapport technique fourni, près de 20% des résidents belges ne disposent pas de ligne fixe (dans le groupe 25-34 ans, ce taux peut atteindre 30%). La firme dispose d'une base de données de répondants qui disposent exclusivement d'un portable et qui sont disposés à répondre quelques fois par an à des enquêtes téléphoniques. Cependant, nous avons fait le choix de ne pas avoir recours à ce listing.

2.5. Représentativité de l'échantillon selon l'âge¹

Nous avons comparé l'échantillon interrogé aux statistiques de population de l'INS de 2005. Les données de l'INS sont déjà stratifiées selon des classes d'âge préétablies, dont une classe 15-19 ans. Notre échantillon étant composé d'une classe 18-24 ans, nous avons choisi de comparer cette classe 18-24 à la classe 20-24 ans de l'INS, sachant qu'il y aura une certaine sous-estimation de la classe de l'INS.

Classe d'âge	Echantillon	INS 2005
18-24 ans ²	4.4%	6.1%
25-34 ans	15.8%	13.2%
35-49 ans	36.2%	22.6%
50-64 ans	31%	17.7%
65 ans et >	12.6%	17.2%

Les 18-24 ans sont sous-représentés dans l'échantillon mais moins que ce à quoi on pouvait s'attendre compte tenu de différence de mode de vie par exemple (plus de ligne fixe, peut-être moins facilement disponibles, etc.). Les deux catégories les plus sur-représentées sont les 35-49 ans et les 50-64 ans. Les personnes de 65 ans et plus sont légèrement sous-représentées dans l'échantillon. Cependant, ces différences ne devraient pas altérer la qualité de l'image obtenue après analyse de l'enquête.

2.6. Représentativité de l'échantillon selon le sexe

Avec 56% d'hommes interrogés pour 44% de femmes dans le cadre de l'enquête de sécurité routière, on peut dire que l'échantillon est suffisamment représentatif de la population belge.

¹ Idéalement, il faudrait établir la validité de l'échantillon en le comparant à la distribution de l'âge des conducteurs sur autoroutes, donnée inexistante. Par ailleurs, il serait possible de comparer l'échantillon avec la population en possession du permis, ce qui constituerait déjà une meilleure base de comparaison que les données de population générales.

² Classe artificielle, adaptée d'après les contraintes du sondage.

III. Analyse quantitative : généralités

3.1. Description de l'échantillon

L'échantillon se compose de 56% d'hommes et 44% de femmes. Un quart des répondants sont âgés de 35 à 44 ans. 59.3% des répondants sont néerlandophones et 40.7% francophones.

49.9% des répondants empruntent l'autoroute en Belgique plusieurs fois par semaine, 18.6% une fois par semaine et 12.7% une fois toutes les deux ou trois semaines.

93.8% des répondants disent conduire le plus souvent une voiture sur autoroute, 0.6% sont motards, 3.5% conduisent le plus souvent une camionnette ou un minibus, 2% un camion et 0.1% un autobus ou un autocar. Deux tiers des personnes interrogées ont plus de vingt ans d'expérience de conduite.

22.2% des répondants se déplacent par autoroutes pour se rendre au travail ou à l'école, 13% dans le cadre de déplacements professionnels, 49.3% pour raisons privées et enfin 15.2% tant pour se rendre au travail que pour raisons personnelles. La moitié des répondants disent emprunter les autoroutes tant les jours de la semaine que le week-end, 19.1% disent rouler généralement le week-end et 29.4% la semaine.

Parmi les personnes interrogées, 43.3% disent avoir eu une expérience d'un accident grave de la route, personnellement, dans le cercle familial ou parmi des connaissances.

Parmi les répondants, 69.4% exercent une activité professionnelle dont 83.4% à temps plein. Concernant le niveau d'études, 14.9% ont un niveau inférieur, 35.4% ont un diplôme de l'enseignement secondaire et 49% ont un diplôme de l'enseignement supérieur.

3.2. Sentiment d'insécurité

19.7% des répondants disent ne pas avoir un sentiment d'insécurité sur autoroutes, 16.3% des répondants ressentent souvent ou toujours ce sentiment sur autoroutes, 39.3% parfois et 24.3% rarement. Les avis sont donc assez partagés mais la tendance générale indique la présence de ce sentiment d'insécurité : **55.5%** de répondants se disant de parfois à toujours en insécurité sur autoroutes.

3.3. Causes perçues d'accidents

Concernant les causes d'accidents, les catégories de véhicules proposées étaient : *les bus et cars, les camionnettes, les camions, les voitures, les motos, les véhicules prioritaires et les caravanes et mobile homes*. Les répondants pouvaient se prononcer de très peu à énormément.

La tendance la plus marquée concerne la perception des répondants par rapport aux **camions** : **62.4%** des répondants trouvent que ces véhicules causent beaucoup à énormément d'accidents contre **14%** qui répondent très peu ou peu. Viennent ensuite les **voitures**, considérées par **51.6%** des répondants comme étant la cause de beaucoup à énormément d'accidents contre **22.8%** qui répondent peu à très peu.

44.8% des répondants pensent que les **camionnettes** causent peu à très peu d'accidents contre **29.2%** qui répondent de beaucoup à énormément.

56.6% des répondants disent que les **motos** causent peu à très peu d'accidents contre **25%** qui répondent beaucoup ou énormément.

68.5% des répondants disent que les **bus et cars** causent peu à très peu d'accidents contre **14%** répondant de beaucoup à énormément.

Les **caravanes** et **mobile homes** ne sont pas considérés comme une cause d'accidents par **64.7%** des répondants (de peu à très peu). Seulement **15%** des usagers interrogés ont répondu de beaucoup à énormément.

Enfin, **90.9%** des personnes interrogées disent que les **véhicules prioritaires** ne constituent pas une cause d'accidents.

Concernant les causes d'accidents, les personnes interrogées se sont également prononcées sur différentes problématiques de sécurité routière : *la vitesse inadaptée aux conditions et la vitesse excessive, la conduite sous influence d'alcool/de drogues, l'utilisation du GSM sans kit mains libres, les travaux et les embouteillages*.

Parmi les facteurs possibles d'accidents cités, **l'alcool au volant** est perçu par **84.4%** des personnes interrogées comme causant beaucoup à énormément d'accidents, ce qui confirme les résultats des enquêtes réalisées par l'IBSR tous les deux ans.

La **drogue** est également perçue par **71.6%** des répondants comme une cause possible d'accident.

62.6% des répondants estiment que **l'utilisation du GSM sans mains libres** cause beaucoup à énormément d'accidents.

Concernant le port de la ceinture de sécurité, 84.1% des répondants pensent qu'il est tout à fait inacceptable de ne pas porter sa ceinture sur autoroute. Cela corrobore les derniers résultats de l'IBSR³ où on constate qu'entre 2003 et 2006, le port de la ceinture par les conducteurs a augmenté de 46.2%, atteignant donc 76.9% en 2006.

³ « Les Belges de plus en plus attachés à la ceinture », Via Secura, IBSR, 4e trimestre 2006.

Concernant **la vitesse**, les personnes interrogées pensent que la vitesse non adaptée aux conditions cause davantage d'accidents (**83%**) que le non-respect de la vitesse réglementaire sur autoroutes (**56.2%**). Le résultat à l'item «dépassement de la vitesse autorisée» renforce les résultats des enquêtes de l'IBSR concernant la perception de la vitesse en Belgique : les usagers perçoivent la vitesse comme un facteur possible d'accident, généralement après la conduite sous emprise de l'alcool, mais plus de 70% des répondants estiment que les limites de vitesse sur autoroutes pourraient être augmentées.

Ces résultats montrent que la plupart des usagers sont conscients des conséquences qu'engendre une vitesse excessive mais ne définissent pas par vitesse excessive une vitesse supérieure à 120 km/h.

Le fait qu'une grande majorité des personnes interrogées perçoive la vitesse non adaptée aux conditions comme un facteur possible d'accident, et pour autant que ces mêmes personnes ont bien compris le terme « conditions », ce résultat est intéressant sur le plan des actions possibles. Par exemple, couvrir davantage le réseau autoroutier par des panneaux à messages variables pourrait exercer une influence sur le comportement des usagers en matière de vitesse.

50% des répondants pensent que les travaux causent beaucoup à énormément d'accidents ; 49.2% perçoivent les bouchons quotidiens comme une source d'accidents et 45.2% pensent que les autres bouchons causent beaucoup à énormément d'accidents. Il ne nous est pas possible de vérifier la bonne compréhension et la distinction de ces deux derniers items.

3.4. Risque objectif et subjectif d'être pris

Plusieurs questions en rapport avec le risque objectif et subjectif d'être pris ont été posées, ceci en matière de vitesse excessive et de conduite sous influence.

En matière d'alcool au volant, tant le risque objectif que subjectif d'être pris reste faible.

Le risque objectif d'être pris a été évalué à travers des questions relatives au fait d'avoir déjà été contrôlé en matière d'alcoolémie sur autoroute.

Le tableau ci-dessous illustre les pourcentages obtenus pour toutes les possibilités de réponse lues aux répondants.

Avez-vous ou le véhicule dans lequel vous vous trouvez déjà été arrêté sur l'autoroute pour un contrôle d'alcoolémie où... ?

Items	% (1100 répondants)
Le véhicule a dû ralentir mais n'a pas dû s'arrêter	4.0%
Le véhicule a dû s'arrêter mais personne n'a dû souffler	4.5%
Vous avez dû souffler dans le ballon	8.4%
Le chauffeur a dû souffler dans le ballon	3.6%
Vous n'avez encore jamais été arrêté	82.5%

Sur les 1100 personnes interrogées, 82.5% n'ont jamais été confrontées à un contrôle alcool sur autoroutes et seulement 8.4% des personnes interrogées ont été soumises à un test d'haleine.

Le risque subjectif d'être pris a été évalué à partir des réponses à la question "Selon vous, quel risque avez-vous, ou le véhicule dans lequel vous vous trouvez, d'être arrêté pour un contrôle d'alcoolémie sur l'autoroute dans les 12 prochains mois ? ». A cette question, seulement 7.3% des personnes interrogées ont répondu que ce risque était élevé à très élevé.

Afin d'évaluer **l'impact des contrôles d'alcoolémie**, il a été demandé aux personnes ayant été soumises à un test d'haleine sur autoroute, quelle était leur attitude suite à ce contrôle. 60.4% disent ne pas boire quand ils prennent le volant, 21.4% disent ne jamais boire d'alcool et 5.9% des répondants disent que ces contrôles n'ont aucun impact sur leur comportement.

Après analyse, il ressort que ce noyau dur de conducteurs se compose de conducteurs âgés de plus de 35 ans. Ce résultat va dans le même sens que l'analyse réalisée en 2004 par l'IBSR⁴ sur la conduite sous influence en Belgique et le profil des personnes concernées. Dans cette étude, l'IBSR a mis en évidence que la majorité des personnes sous influence étaient âgées entre 40 et 54 ans.

En matière de vitesse excessive, le risque objectif et subjectif d'être pris est plus élevé qu'en matière de conduite sous influence.

Le risque objectif d'être pris en matière de vitesse correspond à la question « En tant que conducteur, avez-vous déjà été flashés sur l'autoroute pour un excès de vitesse ? ». 27.5% des personnes interrogées ont répondu par l'affirmative.

Nous avons également demandé aux répondants dans quelle mesure ils roulaient plus vite que la vitesse maximale autorisée sur autoroute. Parmi les répondants, 15.8% disent rouler fréquemment plus vite que la vitesse maximale autorisée contre 32.5% qui disent ne jamais dépasser la limite.

Concernant le risque subjectif d'être contrôlé, la même question a été posée qu'en matière d'alcoolémie à savoir « D'après vous, quel est le risque d'avoir un contrôle de vitesse en tant que conducteur dans les 12 prochains mois ? ». A cette question, 43.3% ont répondu que ce risque est élevé au cours des 12 prochains mois.

Une autre question, parmi un ensemble d'items, a été posée en rapport avec la vitesse sur l'autoroute : « Sur l'autoroute, il est tout à fait possible de rouler plus vite que 120 km/h ». A cette question, 71.1% des personnes interrogées pensent qu'il est tout à fait possible de rouler plus vite que 120 km/h sur autoroutes et, parallèlement, 76% pensent que rouler trop vite augmente le risque d'accident. Ce résultat met en évidence un problème de définition de la vitesse excessive. La majorité des répondants ne perçoivent pas le fait de rouler à plus de 120 km/h comme un facteur aggravant des accidents. Cette information est intéressante pour une meilleure compréhension de l'acceptation sociale des mesures prises pour améliorer la sécurité routière.

⁴ « Drink driving in Belgium, Results from the Third and Improved Roadside Survey », Ward Vanlaar, 2004.

IV. Evaluation du sentiment d'insécurité, des causes d'accidents et du risque subjectif d'être pris

Tous les tests statistiques ont été effectués avec un seuil de confiance fixé à 95%. La marge d'erreur est donc de 5% (p)⁵.

Nous avons croisé un certain nombre de variables afin de déterminer les liens existants et l'influence de certaines variables. Seuls les résultats significatifs sont présentés sous forme de tableaux.

4.1. Le sentiment d'insécurité sur autoroutes

Cette variable a été analysée en regard d'autres variables : la fréquence d'utilisation du réseau autoroutier, le type de véhicule, les raisons du déplacement, l'expérience de conduite, le moment où l'utilisateur est le plus souvent sur autoroute, l'état du véhicule, l'âge et le sexe du répondant.

Le sentiment d'insécurité sur autoroute est lié avec le moment de la conduite sur autoroute, avec le fait d'avoir une expérience d'accident (soi-même, un proche ou une connaissance), avec le sexe et avec les facteurs de vitesse, avec les facteurs de comportement des autres usagers et les facteurs associés aux poids lourds.

Les personnes se sentant plus en insécurité accordent plus d'importance aux facteurs de vitesse, de comportement des autres usagers et aux poids lourds comme causes d'insécurité sur autoroutes.

Pour information, les tableaux ci-dessous ne tiennent compte que des cas de figure où les répondants se disent ou non en insécurité sur autoroute. N'ont pas été pris en compte les cas où les répondants disent que ce sentiment d'insécurité est « *ni faible ni élevé* », ceci pour mieux mettre en évidence les différences de profils de répondants. Les non-réponses (« *ne sait pas* », « *pas de réponse* »). Ne sont pas incluses dans les tableaux, ceci afin de respecter les conditions des tableaux de contingence⁶. Dès lors, ces tableaux se basent sur un échantillon restreint de répondants (663 répondants au lieu des 1100 personnes interrogées au départ).

⁵ La valeur p indique si le test réalisé est statistiquement significatif. Avec un seuil de confiance de 95%, la valeur p doit être inférieure à 0.05.

⁶ Conditions : 1) variables ordinales ou nominales 2) aucune fréquence attendue = 0 et 3) au moins 20% des fréquences attendues > 5 (si le degré de liberté >1).

Tableau 1. Généralement, empruntez-vous l'autoroute les jours de semaine, le week-end ou autant les jours de semaine que le week-end ?

conduisez-vous plus souvent?	Sentiment d'insécurité			total
	oui	non		
en semaine	54 28.3%	137 71.7%		191
le week-end	46 36.2%	81 63.8%		127
tant en semaine que le week-end	76 23.0%	255 77.0%		331
ne sait pas, pas de réponse	3 21.4%	11 78.6%		14
Total	179 27.0%	484 73.0%		663

P=0.05

Proportionnellement, les usagers qui empruntent l'autoroute généralement le week-end se sentent davantage en insécurité que ceux qui roulent généralement en semaine.

Tableau 2. A quelle fréquence empruntez-vous personnellement les autoroutes belges ?

fréquence sur autoroute	sentiment d'insécurité			total
	oui	non		
(presque) tous les jours	57 30.0%	133 70.0%		190
plusieurs fois par semaine	26 19.5%	107 80.5%		133
environ une fois par semaine	35 28.2%	89 71.8%		124
environ une fois toutes les 2,3 semaines	19 20.2%	75 79.8%		94
une fois par mois	17 28.8%	42 71.2%		59
moins d'une fois par mois	24 40.7%	35 59.3%		59
ne sait pas, pas de réponse	1 25.0%	3 75.0%		4
TOTAL	179 27.0%	484 73.0%		663

Pour vérifier s'il existe un lien entre la fréquence d'utilisation des autoroutes et le sentiment d'insécurité, nous avons effectué un test d'indépendance⁷ entre celles-ci ; le résultat s'avère négatif comme l'indique le tableau ci-dessous.

Croisement entre le sentiment d'insécurité et la fréquence d'utilisation des autoroutes

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.428(a)	3	.219
Likelihood Ratio	4.257	3	.235
Linear-by-Linear Association	1.735	1	.188
N of Valid Cases	663		

P > 0.05, test non significatif

Il n'y a donc pas de lien entre le fait d'emprunter régulièrement l'autoroute et le sentiment d'insécurité sur autoroutes. Le tableau de fréquences met en évidence tant des usagers qui empruntent (presque) tous les jours l'autoroute et qui se sentent en insécurité (30%) que des usagers qui n'empruntent les autoroutes que très rarement (mois d'une fois par mois) et qui se sentent également en insécurité (40.7%).

⁷ Test non paramétrique, chi carré.

Tableau 3. Avez-vous, ou un membre de votre famille ou de vos connaissances, déjà eu un grave accident de la route ?

Expérience d'un accident grave		Sentiment d'insécurité		
		Oui	Non	Total
oui	fréquence	97	189	286
	% relatif à la variable 'expérience d'un accident'	33.9%	66.1%	100.0%
	% relatif à la variable 'sentiment d'insécurité'	54.2%	39.0%	43.1%
non	fréquence	82	295	377
	% relatif à la variable 'expérience d'un accident'	21.8%	78.2%	100.0%
	% relatif à la variable 'sentiment d'insécurité'	45.8%	61.0%	56.9%
Total	fréquence	179	484	663
	% relatif à la variable 'expérience d'un accident'	27.0%	73.0%	100.0%
	% relatif à la variable 'sentiment d'insécurité'	100.0%	100.0%	100.0%

P = 0.001

L'analyse de ce tableau de contingence doit se faire à partir de deux angles différents.

Premièrement, par rapport à la variable 'sentiment d'insécurité', 54.2% des répondants qui se disent en insécurité sur autoroute ont eu une expérience d'accident grave contre 45.8% qui se sentent en insécurité sans avoir connaissance d'une expérience d'accident grave. Parmi les répondants qui se sentent généralement en sécurité sur les autoroutes, 61% n'ont pas d'expérience d'accidents graves contre 39% qui ont cette expérience (eux-mêmes, un membre de la famille ou parmi les connaissances).

Deuxièmement, par rapport à la variable 'expérience d'accident grave', les répondants qui ont eu une expérience d'un accident grave de la route et qui se sentent en insécurité sur autoroutes sont significativement plus nombreux (33.9%) que ceux qui se disent en insécurité et qui n'ont pas d'expérience d'accident grave de la route (21.8%).

Tableau 4. Le répondant est-il un homme ou une femme ?

sexe	sentiment d'insécurité				
	oui	non	total		
Homme	86	314	21.5%	78.5%	400
Femme	93	170	35.4%	64.6%	263
TOTAL	179	484	27.0%	73.0%	663

P = 0.000

Les femmes sont significativement plus nombreuses à se sentir en insécurité sur autoroutes que les hommes (35.4% contre 21.5%).

4.2. Causes d’insécurité sur autoroutes

L’analyse des causes d’insécurité n’étant pas significative compte tenu du nombre important d’items et du mode de questionnement⁸, nous avons regroupé les différentes possibilités en catégories plus générales : *la vitesse, la route elle-même, les travaux, les conditions, le comportement des usagers, les poids lourds et l’état du véhicule.*

Le fait de poser la question de façon ouverte a l’avantage de détecter les facteurs récurrents qui causent le sentiment d’insécurité routière sur autoroute mais présente comme inconvénient de ne pas connaître l’avis des répondants par rapport à des facteurs potentiels auxquels ils n’auraient pas pensé.

En effet, en analysant la récurrence des items, nous avons constaté que la majorité des répondants parlent spontanément des problèmes de vitesse et de la problématique des poids lourds. Par contre, nous avons peu de réponses spontanées concernant les infrastructures, les travaux ou encore les conditions de circulation.

Après avoir regroupé les items en catégories plus générales, nous avons voulu établir s’il y avait des différences significatives entre ces nouvelles catégories, en d’autres termes, voir s’il existe des cas de figure dans lesquels certains répondants donneraient plus de poids à certains facteurs d’insécurité.

Pour chaque catégorie formée, nous avons codé les possibilités de réponse de 1 à 3, 1 correspondant au cas de figure où la catégorie (vitesse, route, comportement des autres usagers, etc.) n’est pas citée, 2 correspondant aux catégories citées une seule fois et 3 correspondant aux catégories citées plusieurs fois.

Ensuite, nous avons croisé ces résultats avec différentes variables telles que le sentiment d’insécurité, le niveau d’étude, l’âge, l’expérience de conduite, etc.

Seul un lien entre le sentiment d’insécurité et le poids accordé aux différentes rubriques a été établi, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5. Que cela vous arrive souvent ou pas, pourriez-vous me dire pour quelles raisons il vous est arrivé ces derniers temps de ne pas vous sentir en sécurité sur autoroutes ?

Comparaison des poids attribués à chaque catégorie d’items

sentiment d’insécurité	Vitesse	Route	Travaux	Conditions de conduite	Comportement des autres usagers	Poids lourds	Etat véhicule
oui	1.4	1.2	1.1	1.0	1.6	1.7	1.0
non	1.2	1.1	1.1	1.0	1.4	1.4	1.0

Les personnes interrogées qui ressentent plus d’insécurité sur autoroutes accordent plus de poids aux facteurs de vitesse, au comportement des autres usagers et aux poids lourds.

⁸ Question ouverte concernant les facteurs d’insécurité « *Que cela vous arrive souvent ou pas, pourriez-vous me dire pour quelles raisons il vous est arrivé ces derniers temps de ne pas vous sentir en sécurité sur l’autoroute ?* »

Pour information, le tableau ci-dessous donne quelques exemples d'items pour chaque catégorie de réponse.

Rubriques	Exemples d'items
<i>Vitesse</i>	<ul style="list-style-type: none"> - on roule simplement beaucoup trop vite - la vitesse n'est pas adaptée aux conditions - freinage brusque - non-respect des distances - ...
<i>Route elle-même</i>	<ul style="list-style-type: none"> - trous, mauvaises réparations, fissures - rainurage, aquaplanage - situations dangereuses aux entrées, sorties, aux échangeurs - mauvais éclairage - ...
<i>Travaux</i>	<ul style="list-style-type: none"> - mauvaises indications des travaux et des déviations - ralentissement en cas de travaux - bandes de circulation trop étroites - ...
<i>Conditions de circulation</i>	<ul style="list-style-type: none"> - intensité de la circulation, bouchons - mauvaise visibilité due à la pluie, du brouillard, de l'obscurité - accidents, difficultés temporaires - stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence - ...
<i>Comportement des autres conducteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> - coller de trop près, ne pas tenir ses distances - slalomer entre les voitures - dépassement par la droite - couper la route - manœuvres imprévues - toujours rouler à gauche ou sur la bande du milieu - ...
<i>Poids lourds</i>	<ul style="list-style-type: none"> - trop près, ne pas respecter les distances - mal éclairé - trop chargé, chargé dangereusement - chauffeur trop fatigué - cruise control - ...
Etat du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> - mauvais état des freins, mauvais entretien - panne, bande d'arrêt d'urgence - trop lent, ne plus pouvoir monter une côte - ...

Aucun lien n'a été établi avec le niveau d'étude, l'expérience de conduite et l'âge des répondants.

Aucune différence significative n'a pu être mise en évidence entre le sentiment d'insécurité et les facteurs d'insécurité 'état du véhicule', 'travaux' et 'conditions de circulation'.

4.3. Les facteurs d'accidents

Deux questions en lien direct avec les causes d'accidents ont été posées : l'une concernant les types de véhicules, l'autre concernant des comportements au volant et le cas particulier des embouteillages.

Pour les répondants, les poids lourds constituent le type de véhicule causant le plus d'accidents (72.4%) suivies des voitures (51.6%), des camionnettes (29.2%) et des motos (25%).

Le même profil se dégage parmi les répondants qui pensent que l'alcool et la vitesse causent de beaucoup à énormément d'accidents.

84.4% des répondants estiment que l'alcool cause de nombreux accidents ainsi que la drogue (71.6%). 62.6% estiment que l'utilisation du GSM sans mains libres augmente le risque d'accident. Ils sont également 50% à penser que les bouchons quotidiens sont à l'origine de nombreux accidents.

Parmi les affirmations proposées, 54% des personnes interrogées pensent qu'un verre ou deux de vin ou de bière augmentent le risque d'accident. 94% pensent que la conduite sous influence de drogue ou d'alcool augmente ce risque. 76% des personnes interrogées ont répondu que rouler trop vite augmentait le risque d'accident et quand même 85.2% des répondants pensent que le GSM au volant sans kit mains libres augmente ce même risque.

Par rapport aux affirmations soumises aux répondants, les résultats les plus interpellants concernent **la vitesse et l'alcool** au volant.

En matière de vitesse, 76% des répondants estiment que rouler trop vite sur autoroute augmente le risque d'accidents mais ils sont 71.1% à dire qu'il est tout à fait possible de rouler plus vite que 120 km/h sur autoroutes.

En matière d'alcool au volant, quelque 17.4% des répondants disent pouvoir accompagner quelqu'un qui a bu quelques verres mais qui se dit être en état de conduire.

4.4. Les activités de la Police de la route en matière de vitesse et l'alcoolémie

Les variables analysées ci-dessous concernent directement le risque objectif et subjectif d'être pris en matière d'excès de vitesse et de conduite sous influence de l'alcool.

4.4.1. Le risque subjectif d'être pris

Nous avons comparé les résultats obtenus aux questions se rapportant directement au risque subjectif d'être contrôlé en matière de vitesse et en matière d'alcoolémie sur autoroutes.

Les questions étaient respectivement « *Quel est selon vous le risque d'être contrôlé en matière d'alcoolémie dans les 12 prochains mois sur autoroute ?* » et « *Quel est selon vous le risque d'être contrôlé en matière de vitesse au cours des 12 prochains mois sur autoroute ?* ».

Nous voulions tester l'hypothèse selon laquelle le risque subjectif d'être pris en matière d'alcool sur autoroute est significativement plus faible que le risque subjectif d'être pris en matière de vitesse sur autoroute.

Ces items n'étant pas construits comme des échelles d'intervalle ou de rapport, nous ne pouvons utiliser que des tests non-paramétriques⁹.

Après vérification, il appert que le risque subjectif d'être pris pour un contrôle vitesse est significativement plus élevé que le risque subjectif d'être pris pour un contrôle d'alcool sur autoroute ($p=0.000$). Le résultat du test effectué est donné ci-dessous.

Tableau 6. Comparaison du risque subjectif d'être pris en matière de vitesse et en matière d'alcoolémie sur autoroute

		très faible	assez faible	ni faible ni élevé	élevé	très élevé	ne sait pas	Total
risque de contrôle alcool < 12 mois	fréquence	621	312	76	61	20	10	1100
	%	56.5%	28.4%	6.9%	5.5%	1.8%	0.9%	100.0%
risque de contrôle vitesse < 12 mois	fréquence	247	215	146	303	174	15	1100
	%	22.5%	19.5%	13.3%	27.5%	15.8%	1.4%	100.0%

⁹ Le test utilisé dans ce cas-ci est le test de Wilcoxon pour variables ordinales.

Test de Wilcoxon(b)

	Risque d'être contrôlé alcool _ risque d'être contrôlé vitesse
Z	-20.190(a)
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a Based on negative ranks.

b Wilcoxon Signed Ranks Test

4.4.2. *Le risque objectif d'être pris*

Ensuite, nous avons testé les variables ayant trait au risque objectif d'être pris, autrement dit, nous avons vérifié s'il existait un lien entre le fait d'avoir été contrôlé et l'importance rapportée du risque subjectif d'être pris, ceci tant dans le domaine de la vitesse que dans le domaine de l'alcool au volant.

Tableau 7. Lien entre le risque objectif et subjectif d'être pris en matière de vitesse sur autoroute

	Quel est le risque d'être contrôlé en matière de vitesse < 12 mois ?									
	Faible		Elevé		Ni faible ni élevé		Pas de réponse		Total	
Déjà flashé pour un excès de vitesse	89	29.5%	173	57.3%	38	12.6%	2	0.6%	302	100.0%
Jamais flashé pour un excès de vitesse	372	46.7%	304	38.2%	107	13.4%	13	1.6%	796	100.0%
Pas de réponse	1	50.0%	0	0.0%	1	50.0%	0	0.0%	2	100.0%
TOTAL	462	42.0%	477	43.4%	146	13.3%	15	1.4%	1100	100.0%

P = 0.000

Tableau 8. Lien entre le risque objectif et subjectif d'être pris en matière d'alcoolémie sur autoroute

	Quel est le risque d'être contrôlé en matière d'alcoolémie < 12 mois ?									
	Faible		Elevé		Ni faible ni élevé		Pas de réponse		Total	
Déjà arrêté pour un contrôle alcoolémie	134	69.8%	33	17.2%	23	12.0%	2	1.0%	192	100.0%
Jamais arrêté pour un contrôle alcoolémie	799	88.0%	48	5.3%	53	5.8%	8	0.9%	908	100.0%
TOTAL	933	84.8%	81	7.4%	76	6.9%	10	0.9%	1100	100.0%

P = 0.000

Les tests de linéarité ci-dessus montrent un lien entre le fait d’avoir déjà été contrôlé/arrêté et le risque subjectif d’être pris ($p=0.000$).

Pour être en mesure de dire qu’il y a un impact des contrôles sur le risque subjectif d’être pris, nous avons également utilisé un test non-paramétrique de corrélation¹⁰, celui-ci donnant un résultat significatif ($p<0.001$).

Nous pouvons donc dire que le fait d’avoir déjà fait l’objet d’un contrôle, en matière de vitesse ou d’alcool, a une influence sur le risque subjectif d’être pris.

On a pu également établir un lien entre le niveau d’étude et le risque subjectif d’être pris en matière de vitesse : les personnes ayant un niveau d’étude supérieur estiment que ce risque est plus élevé. Ce lien n’a pas pu être établi en matière de contrôle alcoolémie.

Tableau 9. Lien entre le risque subjectif d’être pris en matière de vitesse et le niveau d’étude

	Quel est le risque d’être contrôlé en matière de vitesse < 12 mois ?								
	Faible		Elevé		Ni faible ni élevé		Pas de réponse		Total
niveau inférieur	98.0	60.1%	46	28.2%	16.0	9.8%	3	1.8%	163.0
niveau moyen	175.0	44.9%	159	40.8%	53.0	13.6%	3	0.8%	390.0
niveau supérieur	184	34.1%	270	50.1%	77	14.3%	8	1.5%	539
TOTAL	457	41.8%	475	43.5%	146	13.4%	14	1.3%	1092

P=0.000

4.4.3. Variables non liées

Comme dit plus haut, il n’y a pas de lien entre le risque d’être pris en matière d’alcool et le niveau d’étude.

Globalement, le risque d’être contrôlé en matière d’alcool est très faible par rapport au risque en matière de vitesse.

¹⁰ Test de Spearman

4.5. Causes d'insécurité

Vu le nombre élevé d'items envisagés, nous avons dû regrouper les possibilités de réponse en catégories plus générales : *vitesse, la route en elle-même, les travaux routiers, les conditions de circulation, le comportement d'autres chauffeurs, les poids lourds et l'état des véhicules.*

Premièrement, nous avons effectué une analyse de fréquence afin de déterminer quels items étaient récurrents. Les deux catégories les plus souvent citées par les répondants sont les items liés à la vitesse et ceux liés aux poids lourds.

Deuxièmement, nous avons créé une variable d'ordre d'apparition des items afin de déterminer quels items sont cités en premier lieu par le plus grand nombre de répondants. Le top 5 des items les plus souvent cités est composé, dans l'ordre, du dépassement par des camions, de la vitesse trop élevée en général, du trop grand nombre de poids lourds sur les autoroutes, du non-respect des distances par les poids lourds et des conditions de circulation difficiles (encombres, files).

4.5.1. Variables liées

Les causes d'insécurité ont été croisées avec les variables suivantes : l'âge, le sexe, le niveau d'études, l'expérience de conduite, le sentiment d'insécurité.

Toutes ces variables, à l'exception de l'âge, exercent une influence sur le poids donné à certaines causes d'insécurité.

Les répondants utilisant souvent à très souvent l'autoroute donnent plus de poids au comportement des autres usagers ($p = 0.005$).

Les répondants ayant plus de 5 ans d'expérience de conduite accordent plus de poids aux items 'poids lourds' que les nouveaux conducteurs ($p=0.041$).

Les femmes donnent également plus de poids aux items associés aux poids lourds comme cause d'insécurité ($p=0.032$).

Le niveau d'étude influence également le poids donné aux items associés aux poids lourds ($p=0.028$) : les répondants ayant un haut niveau d'études accordent plus de poids aux critères « poids lourds ».

Enfin, comme déjà vu plus haut, les personnes interrogées ressentant de l'insécurité sur autoroutes accordent plus de poids aux items associés à la vitesse ($p=0.000$), au comportement des autres usagers ($p=0.004$) et aux items associés à la vitesse ($p=0.000$).

4.5.2. Variables non liées

Il n'y a pas de lien entre le niveau d'études et les facteurs 'route', 'travaux', 'comportement des autres chauffeurs', 'conditions de circulation' et 'vitesse'.

L'âge des répondants ne semble influencer aucune variable proposée dans le questionnaire.

4.6. Différences entre régions

Les répondants bruxellois donnent plus de poids aux items concernant le comportement des autres chauffeurs que les Wallons et les Flamands.

Aucun lien n'a été mis en évidence entre la région du répondant et le sentiment d'insécurité ni avec le risque subjectif d'être pris en matière de vitesse ou d'alcool.

V. Conclusions et recommandations

5.1. Conclusions

D'un point de vue méthodologique, l'image de l'insécurité obtenue à partir de ce questionnaire rend compte des perceptions de conducteurs de voiture. Les autres types de véhicules étant fortement sous-représentés, il n'est pas possible de dégager une typologie d'attitudes selon le type de véhicule par exemple.

En termes d'analyse, trois aspects ont pu être évalués : **les facteurs d'insécurité, les facteurs d'accidents et le risque objectif et subjectif d'être pris.**

La problématique des poids lourds ressort de façon récurrente dans cette analyse, que ce soit en termes de facteurs d'insécurité ou en termes de facteurs d'accident.

La perception de la problématique des poids lourds par les répondants à cette enquête est surestimée si nous tenons compte de l'ampleur réelle du phénomène. En effet, d'après les statistiques d'accidents de roulage 2006, les poids lourds sont impliqués dans 20% des accidents avec lésions corporelles sur autoroutes. Or, d'après le sondage d'opinions, 72.4% des répondants estiment que les poids lourds constituent le type de véhicule causant le plus d'accidents sur autoroutes. Le rôle et l'influence des médias ne doivent pas être négligés dans l'analyse de cette tendance. En effet, les médias relaient plus facilement un accident impliquant un poids lourd, ne fût-ce qu'en raison des conséquences matérielles : dégâts aux véhicules, nombre de véhicules impliqués, dégâts à la chaussée, files engendrées, etc.

L'alcool au volant et la vitesse sont également perçus par les répondants comme des facteurs importants d'accidents, ce qui confirme les mesures d'attitudes effectuées par l'IBSR¹¹.

En matière de vitesse, les répondants perçoivent l'inadaptation aux conditions comme cause plus importante d'accidents (83%) que le dépassement de la vitesse réglementaire (56.2%). De plus, une part importante des répondants pense qu'il serait tout à fait possible de rouler plus vite que 120 km/h sur autoroutes, ce qui confirme également les résultats de l'enquête IBSR¹². A ce titre, le rapport des mesures d'attitudes 2003-2004¹³ publié par l'IBSR est une source intéressante de comparaison des comportements avoués en matière de sécurité routière. Ainsi, en matière de vitesse, seulement 38.4% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête IBSR disaient respecter les 120 km/h.

D'après les résultats de l'enquête de la Police de la route et les résultats publiés par l'IBSR, les usagers sont conscients de l'implication de la vitesse excessive dans les accidents de roulage mais la question de la définition d'une vitesse excessive se pose. En effet, plus de 70% estiment que rouler à plus de 120 km/h sur autoroutes ne poserait pas de problèmes en termes de sécurité routière.

¹¹ « Les mesures d'attitudes : analyse des résultats SARTRE 3 pour la Belgique », IBSR, 2006 ainsi que « La perception de la vitesse en Belgique », IBSR, 2004.

¹² « La perception de la vitesse en Belgique », IBSR, 2004.

¹³ Mesures d'attitudes en matière de sécurité routière, 2003-2004, décembre 2005, IBSR.

Il importe de tenir compte de ce résultat en informant mieux les usagers de la nécessité de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée sur autoroutes. Plus les conducteurs seront convaincus par les limites fixées, plus ils seront enclins à respecter ces limites.

Dans cette optique, il serait utile d'envisager une campagne de sensibilisation et d'information du public afin d'insister sur le rôle et l'utilité des contrôles de vitesse, notamment en mettant l'accent sur le contrôle de zones à risque établies à partir des statistiques d'accidents sur autoroutes.

En matière de conduite sous influence de l'alcool, 84.4% des répondants sont convaincus que l'alcool au volant cause de nombreux accidents.

Le port de la ceinture de sécurité sur autoroutes est bien accepté par les usagers. En effet, ils sont 84.2% à penser qu'il est inacceptable de ne pas porter sa ceinture sur autoroute. Ce résultat constitue un indicateur positif en regard des objectifs fixés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière.

Enfin, 50% des personnes interrogées pensent que les travaux sur autoroutes constituent une cause importante d'accidents, ce qui est une sur-estimation par rapport aux données statistiques.

Concernant le risque objectif d'être pris, en matière d'alcool au volant, 82.5% des personnes interrogées disent ne jamais avoir été arrêtées et seulement 8.4% des personnes interrogées ont été soumis à un test d'haleine. En matière de vitesse, 27.5% des répondants ont déjà été flashés ou arrêtés pour excès de vitesse sur autoroutes.

Comparativement, le risque subjectif d'être pris, autrement dit, le risque perçu d'être contrôlé, est plus élevé en matière de vitesse que d'alcool au volant. Ce résultat s'explique entre autres, par le plus grand nombre de contrôle de vitesse que d'alcool au volant, par la plus grande visibilité peut-être des contrôles de vitesse et certainement par une plus grande médiatisation de la vitesse que de l'alcool au volant. La conduite sous influence se limite davantage à certaines périodes : campagne alcoolémie de fin d'année, contrôles des nuits de week-end. In fine, 84.8% des personnes interrogées pensent que le risque d'être pris en matière d'alcool est faible à très faible contre 42% en matière de vitesse.

Les Etats Généraux de la Sécurité Routière fixaient à 90% la part de population estimant comme élevé à très élevé le risque d'être pris en matière de vitesse et d'alcool au volant. Les résultats de ce sondage indique que nous ne satisfaisons toujours pas à cette attente en 2006. En effet, seuls 43.3% des personnes interrogées estiment ce risque élevé en matière de vitesse et ce taux n'est que de 7.3% en matière de risque subjectif d'être pris pour alcool au volant.

En matière d'alcool au volant, l'enquête de sécurité routière sur autoroutes met en évidence un risque subjectif d'être pris encore plus faible que celui déterminé par l'IBSR dans son rapport relatif aux mesures d'attitudes en matière de sécurité routière¹⁴. En effet, à la question « *Quelle est la probabilité de subir un contrôle de police visant à vérifier si le conducteur roule sous influence de l'alcool ?* », à peine plus de 20% estiment que le risque est élevé à très élevé. Ces résultats montrent que l'objectif fixé par les Etats Généraux de la Sécurité Routière est loin d'être atteint¹⁵.

¹⁴ Mesures d'attitudes en matière de sécurité routière, 2003-2004, décembre 2005, IBSR.

¹⁵ Pour rappel, les Etats Généraux ont fixé à 90% le taux de réponse 'élevé' à 'très élevé' concernant le risque subjectif d'être pris en matière d'alcool d'ici 2006.

En termes d'impact des contrôles alcoolémie, 77.7% des répondants disent ne pas boire (en général ou lorsqu'il s'agit de conduire) et 16.5% disent faire spécialement attention à ne pas dépasser la limite lorsqu'ils conduisent. Au total, 5.6% des répondants ne tiennent pas ou peu compte des contrôles alcoolémie. En matière de vitesse, les résultats sont quelque peu différents avec seulement 39.3% des répondants qui disent ne pas dépasser la vitesse réglementaire sur autoroute, 33.7% disent essayer de ne pas dépasser de trop la vitesse réglementaire, autrement dit, tiennent compte d'une certaine tolérance en matière de vitesse et 7.1% des répondants constituent le noyau dur de répondants qui roulent plus vite que la vitesse réglementaire.

Enfin, l'analyse n'a pas révélé de différences significatives liées aux variables sociodémographiques comme l'âge ou le sexe. Par contre, le niveau d'étude des répondants et leur vécu d'accident influencent le sentiment d'insécurité : les personnes ayant eu une expérience d'accident (propre ou dans le cercle de connaissances) ainsi que les répondants ayant un niveau d'étude supérieur ont un sentiment d'insécurité plus important et accordent plus d'importance à la problématique des poids lourds.

5.2. Recommandations

L'objectif de cette étude consistait à améliorer la connaissance du phénomène de l'insécurité sur les autoroutes en vue de mieux orienter les services de police.

In fine, l'analyse de cette enquête confirme les grandes tendances dégagées de l'analyse des banques de données d'accidents sur le terrain d'action de la Police de la route.

Vu les limites d'exploitation de la question concernant les causes d'insécurité¹⁶, il y aura lieu dans le futur de revoir la forme de cette question, par exemple en limitant le nombre d'items, en définissant a priori les causes d'insécurité qui nous intéressent ou en proposant une question ouverte.

Par contre, en termes de risque d'être pris, l'analyse démontre l'impact des contrôles effectués, davantage en matière de vitesse que d'alcool au volant. C'est pourquoi la politique à adopter doit encore renforcer ces axes de travail : augmentation du nombre de contrôles et de la visibilité des unités sur le terrain, nécessité d'automatiser une partie des contrôles vitesse afin de libérer de la capacité et la réinvestir vers d'autres points de contrôle ou vers d'autres types de contrôle.

En matière de vitesse, compte tenu de la différenciation faite par les personnes sondées entre la vitesse inadaptée et la vitesse excessive, l'implantation de panneaux à messages variables peut s'avérer un moyen efficace de réduire la vitesse (signallement de ralentissement, etc.). De plus, en matière de vitesse excessive, ces panneaux pourraient être utilisés pour signaler la présence de contrôles ou même signaler que la vitesse des usagers a été contrôlée.

¹⁶ « Que cela vous arrive souvent ou pas, pourriez-vous me dire pour quelles raisons il vous est arrivé ces derniers temps de ne pas vous sentir en sécurité sur l'autoroute ? »

Les résultats mettant en évidence une part encore importante de répondants estimant pouvoir rouler plus vite que la vitesse maximale autorisée sur autoroutes, il faudra sensibiliser davantage les usagers aux risques d'une vitesse excessive sur autoroutes, mieux communiquer par rapport aux effets de la vitesse, par exemple, en insistant sur la gravité des accidents impliquant une vitesse excessive.

En matière de conduite sous influence, les contrôles effectués semblent avoir un impact sur le comportement des usagers, excepté auprès d'un noyau dur de conducteurs qui représente 5.9% des personnes interrogées. Pour rappel, ce groupe se compose essentiellement de conducteurs âgés de plus de 35 ans et non de jeunes conducteurs. Ce résultat constitue un indicateur important dans le cadre des contrôles alcool sur autoroutes.

La visibilité et la fréquence des contrôles, accompagnés de campagnes de sensibilisation, auront un effet sur ce comportement à risque. Des contrôles plus fréquents, pas spécialement d'envergure, devraient renforcer la visibilité de la Police de la route et augmenter le risque subjectif d'être pris.

Vu les résultats obtenus et compte tenu des attentes en matière de connaissance du phénomène d'insécurité, il serait opportun de recentrer l'analyse sur des thématiques particulières, par exemple, les poids lourds compte tenu de la récurrence de ce thème dans les différentes facettes de l'analyse.

Lors de la répétition de cette enquête, il serait utile de stratifier l'échantillon afin que plus de types d'usagers soient représentés. En effet, dans ce sondage, nous obtenons les perceptions des conducteurs de voiture uniquement.

Il sera également nécessaire de travailler de façon plus ciblée. Ainsi, l'analyse se limitera à quelques aspects de l'insécurité mais elle sera plus approfondie et probablement plus riche en renseignements.

En 2008, il est prévu de lancer une nouvelle procédure de marché, ceci afin de démarrer une nouvelle enquête de sécurité routière, spécifique à la problématique des poids lourds comme corollaire à cette première analyse.

Annexe

TNS DIMARSO Square Riga 30 BRUSSEL 1030 BRUXELLES Tél.: +32 (0)2 215 19 30 Fax: +32 (0)2 216 13 96	QUESTIONNAIRE - CATI -	Version: 1 Référence: LVra2321_B281_F Numéro d'étude: B281 Date: 05/04/2006
--	---	--

Bonjour, je suis de N.I.D. (Institut National pour la collecte de Données) à Bruxelles. Nous réalisons actuellement une étude sur la sécurité routière à la demande de TNS DIMARSO.
Puis-je poser quelques questions à la personne au sein de votre ménage qui ...

Puis-je poser quelques questions à un membre de votre famille, à savoir la personne qui, en tant que conducteur d'un véhicule, emprunte RÉGULIÈREMENT l'AUTOROUTE?
(ENQ. NOUS ENTENDONS PAR LA EN MOYENNE 100 km PAR MOIS OU PLUS)

Si plusieurs personnes de votre famille utilisent régulièrement l'autoroute en tant que conducteur d'un véhicule, j'aimerais parler à la personne qui a fêté son anniversaire en dernier.

INTRO

Afin d'optimiser leur politique de sécurité routière sur les autoroutes, les POUVOIRS PUBLICS aimeraient savoir ce que vous pensez de la sécurité routière sur les autoroutes.
Est-il exact que vous roulez en moyenne 100 km ou plus par mois sur l'autoroute?
Puis-je vous poser quelques questions à ce sujet?
L'enquête prendra environ un quart d'heure.

- 1: oui, commencer l'interview
- 2: non, pas maintenant (ENQ.: PRENEZ RENDEZ-VOUS)
- 3: non, refuse
- 4:

*QUESTION 0a

Question 0a
Avez-vous participé à une enquête au cours des 4 derniers mois?

- 1: oui
- 2: non
- 3:

*FILT: POSEZ VRAAG 0b SI CODE 2 ou 3 EN QUESTION 0a. SINON STOP INTERVIEW

*QUESTION 0b

Question 0b
Avez-vous participé à une enquête sur la sécurité routière sur les autoroutes au cours des 12 derniers mois?

- 1: oui
- 2: non
- 3:

* *FILT: POSEZ VRAAG 1 SI CODE 2 ou 3 EN QUESTION 0b. SINON STOP INTERVIEW*

*QUESTION 1

Question 1

Pendant l'interview, nous parlerons toujours de la circulation sur les autoroutes belges.

À quelle fréquence empruntez-vous personnellement les autoroutes belges?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: (presque) chaque jour
- 2: plusieurs fois par semaine
- 3: environ 1 fois par semaine
- 4: environ 1 fois toutes les 2 à 3 semaines
- 5: 1 fois par mois
- 6: moins d'1 fois par mois
- 7:

*QUESTION 2

Question 2

Lorsque vous circulez sur l'autoroute, quel type de véhicule conduisez-vous généralement? Conduisez-vous...?

(ENQ.: DÉPLACEMENTS TANT PROFESSIONNELS QUE PRIVÉS)

(ENQ.: SI P.I. DIT PARCOURIR AUTANT DE KM AVEC 2 VÉHICULES DIFFÉRENTS

→ CHOISISSEZ DANS CET ORDRE: 1. CAMION 2. MOTO 3. VOITURE DE TOURISME)

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: une voiture de tourisme (tous types: classique, break, monovolume, 4 x 4...)
- 2: une moto
- 3: une camionnette, un minibus
- 4: un camion
- 5: un autobus ou un autocar
- 6: un autre type de véhicule (ENQ. PRÉCISEZ)
- 7:

*QUESTION 3

Question 3

Quand vous circulez sur l'autoroute, c'est généralement...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: pour aller au travail ou à l'école et revenir
- 2: pour des déplacements dans le cadre de votre travail ou de votre formation
- 3: pour des raisons privées
- 4: à peu près autant pour le travail ou l'école que pour des raisons privées
- 5:

***QUESTION 4**

Question 4

La question suivante aborde l'insécurité sur l'autoroute.

Ces derniers temps, lorsque vous étiez sur l'autoroute, vous êtes-vous senti en sécurité toujours, souvent, parfois, rarement ou jamais?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

1: toujours

2: souvent

3: parfois

4: rarement

5: jamais

(ENQ. NE PAS LIRE)

6: ne sait pas

7: pas de réponse

***QUESTION 6**

Question 6

Que cela vous arrive souvent ou pas, pourriez-vous me dire pour quelles

raisons il vous est arrivé ces derniers temps de ne pas vous sentir en sécurité sur l'autoroute?

(ENQ. NE RIEN SUGGERER - PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)

1: VITESSE (trop vite, pas adaptée, agressive...)

2: LA ROUTE EN ELLE-MÊME (qualité, revêtement, éclairage, rampes d'accès et de sortie...)

3: TRAVAUX ROUTIERS

4: CONDITIONS (mauvais temps, visibilité, aquaplanage, obscurité...)

5: COMPORTEMENT D'AUTRES CHAUFFEURS (agressivité, manœuvres dangereuses, vieillesse, vitesse, boisson, GSM, SMS, fatigue...)

6: POIDS LOURDS: camions + autocars (distances trop courtes, impossibilité de freiner, fatigue...)

7: VOITURES EN MAUVAIS ÉTAT (freins pas entretenus, sur le côté/la bande d'arrêt d'urgence...)

8: autres raisons (ENQ.: PRÉCISEZ)

9: ces derniers temps, je ne me suis jamais senti en insécurité → ALLEZ A QUESTION 10

10: → ALLEZ A QUESTION 10

*REP

- LA VITESSE
- LA ROUTE EN ELLE-MÊME
- LES TRAVAUX ROUTIERS
- LES CONDITIONS
- LE COMPORTEMENT D'AUTRES CHAUFFEURS
- LES POIDS LOURDS
- LES VOITURES EN MAUVAIS ÉTAT
- D'AUTRES RAISONS

*QUESTION 7

Question 7

Vous avez dit que, ces derniers temps, il vous est arrivé de ne pas vous sentir en sécurité sur l'autoroute pour une raison en rapport avec...

(*ITEM*)

Pouvez-vous m'expliquer plus précisément ce que vous entendez par-là?
(ENQ. NE RIEN SUGGERER - PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)

À la Question 7, les réponses détaillées suivantes s'affichent à l'écran:

LA VITESSE

- 1: on roule simplement beaucoup trop vite
- 2: la vitesse n'est pas adaptée aux conditions
- 3: freinage brusque
- 4: les distances ne sont pas respectées
- 5: la construction des véhicules est la cause de la conduite trop rapide
- 91: autre (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

LA ROUTE EN ELLE-MÊME

- 11: trous, mauvaises réparations, fissures
- 12: rainurage, aquaplanage
- 13: situations dangereuses aux entrées et sorties, aux échangeurs
- 14: mauvais éclairage
- 15: mauvaise signalisation, poteaux indicateurs
- 16: objets sur la chaussée
- 92: autre (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

LES TRAVAUX ROUTIERS

- 21: mauvaise indication des travaux routiers et des déviations
- 22: ralentissement en cas de travaux
- 23: bandes de circulation trop étroites
- 93: autres (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

LE COMPORTEMENT D'AUTRES CHAUFFEURS

- 31: coller de trop près, trop collant, ne pas tenir les distances
- 32: dépassement par la droite
- 33: slalomer entre les voitures (motocyclistes et/ou automobilistes)
- 34: vitesse inadaptée
- 35: freiner brusquement
- 36: couper la route
- 37: manœuvres imprévues
- 38: ne pas mettre le clignotant ou le mettre trop tard
- 39: toujours rouler à gauche ou sur le bande du milieu
- 40: mauvais conducteurs, chauffeurs du dimanche
- 41: rouler trop lentement
- 42: zigzaguer, ne pas rouler droit
- 43: consommation d'alcool
- 44: consommation de drogue
- 45: SMS, GSM
- 46: bavarder, papoter, discuter dans la voiture
- 47: petits enfants ou animaux dans la voiture
- 48: cruise control
- 94: autre (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

LES CONDITIONS

- 61: intensité de la circulation, bouchons
- 62: visibilité du fait de la pluie, du brouillard, de l'obscurité
- 63: aquaplane, rainurage
- 64: accident, difficultés temporaires
- 65: stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence
- 66: période de vacances, nombreux étrangers
- 67: nombreux autres véhicules, caravanes, camping-cars, remorques...
- 95: autre (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

LES POIDS LOURDS

- 71: trop près, ne pas respecter les distances
- 72: mal éclairé
- 73: trop chargé, chargé dangereusement
- 74: kilométrage trop élevé, chauffeur trop fatigué
- 75: ne pas connaître ou ne pas respecter le code de la route
- 76: cruise control
- 77: zigzaguer, ne pas rouler droit
- 78: camping-cars, caravanes...
- 96: autre (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

LES VOITURES EN MAUVAIS ÉTAT

- 81: situations suspectes, rouler par à-coups, vitesse irrégulière
- 82: mauvais freins, mauvais entretien
- 83: pannes, bande d'arrêt d'urgence
- 84: trop lent, ne plus pouvoir monter une côte
- 97: autre (ENQ.: PRÉCISEZ)
- 99:

AUTRES RAISONS

(ENQ. NE RIEN SUGGERER – INSISTEZ – NOTEZ LITTÉRALEMENT)

*EREP

*REP *RAN

- AUTOBUS ET AUTOCARS
- CAMIONNETTES
- VOITURES
- MOTOS
- CAMIONS
- VÉHICULES PRIORITAIRES: AMBULANCES, VÉHICULES DE POLICE OU DE POMPIERS
- CARAVANES ET CAMPING-CARS

*QUESTION 10

Question 10

Pouvez-vous me dire, pour chacun des véhicules suivants, si, d'après vous, ils causent beaucoup ou peu d'accidents sur l'autoroute?

D'après vous, les... causent

ITEM

très peu, peu, ni peu ni beaucoup, beaucoup ou énormément d'accidents sur l'autoroute?
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: très peu
- 2: peu
- 3: ni peu ni beaucoup
- 4: beaucoup
- 5: énormément
- 6:

*EREP

*REP *RAN

- CONDUIRE SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL
- CONDUIRE SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE
- NE PAS UTILISER LE GSM EN MAINS LIBRES PENDANT LA CONDUITE (APPELS OU SMS)
- DÉPASSER LA VITESSE AUTORISÉE
- LA VITESSE NON ADAPTÉE AUX CONDITIONS
- LES TRAVAUX ROUTIERS
- LES BOUCHONS QUOTIDIENS
- LES AUTRES BOUCHONS (**PROGR. TOUJOURS APRÈS ITEM "BOUCHONS QUOTIDIENS"**)

*QUESTION 11

Question 11

Je vais vous lire quelques causes possibles d'accidents sur l'autoroute. Pouvez-vous me dire à chaque fois si cette cause provoque peu ou beaucoup d'accidents?

ITEM

provoque / provoquent

très peu, peu, ni peu ni beaucoup, beaucoup ou énormément d'accidents sur l'autoroute?
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: très peu
- 2: peu
- 3: ni peu ni beaucoup
- 4: beaucoup
- 5: énormément
- 6:

*EREP

*QUESTION 12

Question 12

Selon vous, quel risque avez-VOUS ou a le VÉHICULE DANS LEQUEL VOUS VOUS TROUVEZ d'être arrêté pour un contrôle d'alcoolémie sur l'autoroute dans les 12 prochains mois?

D'après vous, vous avez un risque très faible, plutôt faible, ni faible ni gros, plutôt gros ou très gros?
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: très faible
- 2: plutôt faible
- 3: ni faible ni gros
- 4: plutôt gros
- 5: très gros
- 6:

***QUESTION 13**

Question 13

Avez-VOUS ou le VÉHICULE DANS LEQUEL VOUS VOUS TROUVEZ a-t-il jamais été arrêté sur l'autoroute pour un test d'alcoolémie où...?

(ENQ. LISEZ UN A UN – PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)

- 1: le véhicule a dû ralentir, mais n'a pas dû s'arrêter
- 2: le véhicule a dû s'arrêter, mais personne n'a dû souffler dans le ballon
- 3: vous ou le chauffeur avez dû souffler dans le ballon
- 4: vous n'avez encore jamais été arrêté (**PROGR. PAS AVEC LES AUTRES RÉPONSES**)
- 5:

***FILT SI CODE 1, 2, 3 à Q.13**

***QUESTION 14**

Question 14

Quand avez-VOUS ou le VÉHICULE DANS LEQUEL VOUS VOUS TROUVIEZ a-t-il été arrêté la dernière fois sur l'autoroute pour un contrôle d'alcoolémie (ENQ.: PAS NÉCESSAIREMENT AVOIR DÛ SOUFFLER DANS LE BALLON)? Etait-ce...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

(ENQ. FAITES LA MEILLEURE ESTIMATION POSSIBLE SI NÉCESSAIRE)

- 1: il y a au plus 3 mois
- 2: il y a au plus 6 mois
- 3: il y a au plus 12 mois
- 4: il y a au plus 3 ans
- 5: il y a au plus 5 ans
- 6: il y a au plus 10 ans
- 7: il y a plus de 10 ans
- 8:

***FILT SI CODE 1, 2, 3 à Q.13**

***QUESTION 15**

Question 15

Les personnes qui sont confrontées à un contrôle d'alcoolémie peuvent réagir de différentes façons. Parmi les affirmations suivantes, laquelle vous correspond le mieux lorsque vous avez été arrêté LA DERNIÈRE FOIS pour un contrôle d'alcoolémie sur l'autoroute?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: après, j'ai moins bu, mais ça n'a pas duré longtemps
- 2: après, j'ai moins bu et c'est toujours le cas
- 3: ce dernier contrôle d'alcoolémie n'a fait aucune différence, je continue de boire quand je conduis
- 4: sans objet, je ne bois de toute façon jamais d'alcool
- 5:

***QUESTION 16**

Question 16

Lorsque vous circulez sur l'autoroute en tant que conducteur, dans quelle mesure tenez-vous compte d'un éventuel contrôle d'alcoolémie? Diriez-vous...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: que c'est sans objet, car je ne bois de toute façon JAMAIS D'ALCOOL
- 2: que je ne bois ABSOLUMENT PAS ou TRÈS PEU quand je dois conduire
- 3: que je bois, mais que je veille tout spécialement à NE PAS DÉPASSER LA LIMITE en cas de contrôle
- 4: que je bois, mais que je veille à NE PAS TROP DÉPASSER LA LIMITE en cas de contrôle
- 5: que j'en tiens finalement peu compte
- 6:

***QUESTION 17**

Question 17

Le contrôle de votre vitesse sur l'autoroute se fait à l'aide de radars et de caméras opérées par du personnel ou pas pendant que vous passez le poste de contrôle. Souvent, ces postes de contrôle sont cachés. D'après vous, quel est votre risque d'avoir un contrôle de vitesse en TANT QUE CONDUCTEUR dans les 12 prochains mois? Nous entendons donc par-là non le risque d'être flashé, mais le risque d'avoir un contrôle de vitesse.

Estimez-vous ce risque très faible, plutôt faible, ni faible ni gros, plutôt gros ou très gros?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: très faible
- 2: plutôt faible
- 3: ni faible ni gros
- 4: plutôt gros
- 5: très gros
- 6:

***QUESTION 18**

Question 18

EN TANT QUE CONDUCTEUR, avez-vous déjà été flashé sur l'autoroute ou arrêté pour un excès de vitesse?

- 1: oui
- 2: non
- 3:

***POSEZ Q19 SI CODE 1 à Q.18**

***QUESTION 19**

Question 19

Quand avez-vous été flashé ou arrêté pour un contrôle de vitesse la dernière fois EN TANT QUE CONDUCTEUR? Était-ce...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

(ENQ. FAITES LA MEILLEURE ESTIMATION POSSIBLE SI NÉCESSAIRE)

- 1: il y a au plus 3 mois
- 2: il y a au plus 6 mois
- 3: il y a au plus 12 mois
- 4: il y a au plus 3 ans
- 5: il y a au plus 5 ans
- 6: il y a au plus 10 ans
- 7: il y a plus de 10 ans
- 8:

***POSEZ Q19 SI CODE 1 à Q.18**

***QUESTION 20**

Question 20

Les réactions face à cette situation peuvent être différentes. Parmi les affirmations suivantes, laquelle vous correspond mieux lorsque vous avez été flashé ou arrêté pour un excès de vitesse sur l'autoroute la DERNIÈRE FOIS? Diriez-vous...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: après, j'ai roulé moins vite sur l'autoroute, mais ça n'a pas duré longtemps
- 2: après, j'ai roulé moins vite sur l'autoroute et c'est toujours le cas
- 3: ce dernier excès de vitesse n'a fait aucune différence, je roule toujours trop vite
- 4:

***QUESTION 21**

Question 21

À quelle fréquence roulez-vous plus vite que la vitesse autorisée par le code de la route ou les conditions SUR L'AUTOROUTE? Est-ce...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: (presque) chaque jour
- 2: plusieurs fois par semaine
- 3: environ 1 fois par semaine
- 4: environ 1 fois toutes les 2 à 3 semaines
- 5: 1 fois par mois
- 6: moins d'1 fois par mois
- 7: jamais
- 8:

***QUESTION 22**

Question 22

Lorsque vous circulez sur l'autoroute en tant que conducteur, dans quelle mesure tenez-vous compte d'un éventuel contrôle de vitesse? Diriez-vous...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

1: que c'est sans objet, car je ne roule de toute façon JAMAIS TROP VITE

2: que je roule peut-être trop vite, mais que je FAIS PARTICULIEREMENT BIEN ATTENTION aux caméras et aux contrôles radar

3: que je fais attention à NE JAMAIS DÉPASSER TROP LA LIMITATION DE VITESSE

4: que je tiens finalement peu compte des contrôles de vitesse sur l'autoroute (je roule aussi vite que je le veux)

5:

***QUESTION 24**

Question 24

Ces dernières années, la police annonce une partie de ses contrôles sur les autoroutes.

Supposez que vous apprenez que des contrôles de vitesse ont lieu sur l'autoroute que vous allez emprunter.

En tenez-vous alors compte? Diriez-vous...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

1: oui, mais seulement sur la partie où il y a des contrôles

2: oui, pendant tout le trajet

3: non

4:

*REP *ALEATOIRE

- IL EST INACCEPTABLE DE NE PAS PORTER LA CEINTURE SUR L'AUTOROUTE
- UN OU DEUX VERRES DE BIÈRE OU DE VIN AUGMENTENT LE RISQUE D'ACCIDENT
- SUR L'AUTOROUTE, IL EST TOUT A FAIT POSSIBLE DE ROULER PLUS VITE QUE 120 KM PAR HEURE
- CONDUIRE SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE OU DE L'ALCOOL AUGMENTE LE RISQUE D'ACCIDENT
- ROULER TROP VITE AUGMENTE LE RISQUE D'ACCIDENT
- LORSQUE QUELQU'UN DIT ÊTRE EN ÉTAT DE CONDUIRE APRÈS AVOIR BU QUELQUES VERRES, VOUS POUVEZ L'ACCOMPAGNER EN TOUTE SÉCURITÉ
- NE PAS UTILISER LE GSM EN MAINS LIBRES OU ENVOYER DES SMS AUGMENTE LE RISQUE D'ACCIDENT
- PENDANT QUE VOUS UTILISEZ LE GSM SANS MAINS LIBRES EN VOITURE, VOUS NE SAVEZ PAS VOUS CONCENTRER SUFFISAMMENT SUR LA CONDUITE

*QUESTION 25

Question 25

Je vais vous lire quelques affirmations d'autres chauffeurs. Pourriez-vous me dire à chaque fois dans quelle mesure vous êtes d'accord?

Vous pouvez répondre par absolument pas d'accord, pas vraiment d'accord, plutôt d'accord, tout à fait d'accord.

Permettez-moi de vous rappeler qu'il s'agit UNIQUEMENT de la conduite sur les AUTOROUTES.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec...

(*ITEM*)?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: tout à fait d'accord
- 2: plutôt d'accord
- 3: ni d'accord, ni pas d'accord
- 4: plutôt pas d'accord
- 5: pas du tout d'accord
- 6:

*EREP

*QUESTION 26

Question 26

Avez-vous, ou un membre de votre famille ou de vos connaissances, jamais eu un grave accident de la route?

(ENQ. LISEZ UN A UN – PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES)

- 1: oui, moi-même
- 2: oui, un membre de ma famille
- 3: oui, une de mes connaissances
- 4:

*QUESTION 27

Question 27

Depuis combien de temps conduisez-vous une voiture (ENQ. ou une moto, un camion ou un autre véhicule)?
(ENQ. NE RIEN SUGGERER - 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: 1 an
- 2: moins de 3 ans
- 3: moins de 5 ans
- 4: moins de 10 ans
- 5: moins de 20 ans
- 6: 20 ans ou plus
- 7:

*QUESTION 29

Question 29

Généralement, empruntez-vous l'autoroute les jours de semaine ou le week-end?
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: les jours de semaine
- 2: le week-end
- 3:

*QUESTION 30

Question 30

Le véhicule que vous utilisez le plus souvent sur l'autoroute est ...
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: un véhicule personnel
- 2: un véhicule de leasing, de société ou professionnel
- 3:

*QUESTION 31

Question 31

Le véhicule que vous utilisez le plus souvent sur l'autoroute a ...
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE – 1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: au plus 1 an (1 an inclus)
- 2: plus d'1 an mais au plus 5 ans (5 ans inclus)
- 3: plus de 5 ans mais au plus 10 ans (10 ans inclus)
- 4: plus de 10 ans
- 5:

*****SOCIO-DEMO's*****

*VRAAG 1

La PI est-elle un homme ou une femme?

- 1: homme
- 2: femme

*VRAAG 2

Quel âge avez-vous?
(ENQ. NOTEZ L'AGE EN ANNEES)

|_|_| ans

*VRAAG 3

Quel est le plus haut diplôme que vous avez obtenu?
(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE -
1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: enseignement primaire
- 2: enseignement secondaire général, pas complètement achevé
- 3: enseignement secondaire technique ou professionnel, pas complètement achevé
- 4: enseignement secondaire général, complètement achevé
- 5: enseignement secondaire technique ou professionnel, complètement achevé
- 6: enseignement supérieur non universitaire
- 7: enseignement universitaire
- 8:

*VRAAG 4a

Exercez-vous actuellement une activité professionnelle (comme profession principale)?

- 1: oui
- 2: non

*FILT: POSEZ QUESTION 4b ET QUESTION 5a SI CODE 1 EN QUESTION 4a

*VRAAG 4b

Puis-je vous poser quelques questions à propos de votre activité professionnelle principale (votre profession principale)?

S'agit-il d'une activité à temps plein ou à temps partiel?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE -
1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: temps plein
- 2: temps partiel

*VRAAG 5a

Etes-vous ...?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE -
1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: indépendant
- 2: employé (secteur public ou privé)
- 3: ouvrier

*VRAAG 6

Etes-vous pensionné, sans emploi, étudiant, femme/homme au foyer,
ou n'êtes-vous pas actif pour une autre raison?

(ENQ. LISEZ TOUTES LES POSSIBILITES DE REPONSE -
1 SEULE REPONSE POSSIBLE)

- 1: pensionné
- 2: sans emploi
- 3: étudiant
- 4: femme/homme au foyer
- 5: autre (pas actif)

*VRAAG 9

De combien de personnes se compose votre ménage (vous-même y compris)?
Par ménage, j'entends toutes les personnes qui ont leur résidence principale
au même endroit.

(ENQ. NOTEZ LE NOMBRE EXACT)

|_|_| personnes

*VRAAG 10

Quel est votre code postal?

(ENQ. NOTEZ LE CODE POSTAL)

|_|_|_|_|