CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITE ROUTIÈRE



IBSR

POLITIQUE CRIMINELLE ET ADHÉSION SOCIALE AUX MESURES

RÉSULTATS DE LA MESURE D'ATTITUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE MENÉE TOUS LES TROIS ANS PAR L'IBSR

Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR

Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures

Rapport de recherche 2014-R-10-FR

D/2014/0779/6

Auteurs: Uta Meesmann et Sofie Boets
Editeur responsable: Karin Genoe
Editeur: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière
Date de publication: juin 2014

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante :
Meesmann, U. & Boets, S. (2014), Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Table des matières

Résumé 4
Summary 9
Inleiding 14
Méthode 15
1. Politique criminelle 16
1.1 Risque subjectif de se faire prendre et de se faire sanctionner 16
1.1.1 Risque subjectif de se faire prendre dans l'ensemble de la population 16
1.1.2 Risque subjectif de se faire prendre en fonction du sexe, de l'âge et de la région 18
1.1.2.1 Âge 18
1.1.2.2 Région 19
1.1.3 Impression personnelle quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie dans l'ensemble de la population 20
1.1.4 Impression personnelle quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie en fonction du sexe, de l'âge et de la région 21
1.1.5 Risque subjectif de se faire sanctionner dans l'ensemble de la population 22
1.1.6 Risque subjectif de se faire sanctionner en fonction du sexe, de l'âge et de la région 22
1.1.6.1 Âge 22
1.1.6.2 Région 23
1.2 Risque objectif de se faire prendre 23
1.2.1 Contrôles de police autodéclarés dans l'ensemble de la population 23
1.2.2 Contrôles d'alcoolémie autodéclarés dans l'ensemble de la population 24
1.2.3 Contrôles d'alcoolémie autodéclarés en fonction du sexe, de l'âge et de la région 25
1.2.3.1 Sexe 25
1.2.3.2 Âge 26
1.3 Amendes autodéclarées pour une infraction de circulation dans l'ensemble de la population 27
2. Adhésion sociale aux mesures 30
2.1 Avis relatifs aux règles et sanctions en vigueur 30
2.1.1 Adhésion sociale à des règles plus strictes dans l'ensemble de la population 30
2.1.2 Adhésion sociale à des règles plus strictes en fonction du sexe, de l'âge et de la région 31
2.1.2.1 Sexe 31
2.1.2.2 Âge 32
2.1.3 Adhésion sociale à une intensification des contrôles dans l'ensemble de la population 33
2.1.4 Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction du sexe, de l'âge et de la région 33
2.1.4.1 Sexe 33
2.1.4.2 Âge 34
2.1.4.3 Région 35
2.1.5 Avis de l'ensemble de la population des conducteurs sur la sévérité des sanctions actuelles 36
2.1.6 Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction du sexe, de l'âge et de la région 37
2.1.6.1 Sexe 37
2.1.6.2 Âge 37
2.1.6.3 Région 38
2.2 Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière 39
2.2.1 Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière dans l'ensemble de la population 39

2.2.2 Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction du sexe, de l'âge et de la région....40
2.2.2.1 Sexe....41
2.2.2.2 Âge....41
2.2.2.3 Région....42
2.3 Avis sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre....43
2.3.1 Avis de l'ensemble de la population des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre....43
2.3.2 Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre, en fonction du sexe, de l'âge et de la région....44
2.3.2.1 Sexe....44
2.3.2.2 Âge....45
2.3.2.3 Région....46
3. Conclusions générales....47
3.1 Politique criminelle....47
3.2 Adhésion sociale aux mesures....48
3.3 Nécessité de poursuivre la recherche....49
Liste des figures....50
Liste des tableaux....51
Liste des annexes....51
Références....52
Annexes....54

Résumé

La mesure d'attitudes menée par l'IBSR est basée sur 1.540 interviews de conducteurs domiciliés en Belgique et ayant parcouru au moins 1500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette au cours des 6 mois précédant l'interview. Les interviews face à face ont été réalisées oralement par des enquêteurs du bureau d'étude Significant GfK en septembre et octobre 2012.

Le questionnaire de la mesure d'attitudes était composé d'un certain nombre d'affirmations sur lesquelles les répondants pouvaient se prononcer. Pour chaque affirmation, nous avons examiné l'existence éventuelle d'un lien entre les réponses données et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Nous avons calculé à chaque fois le pourcentage de personnes ayant choisi chacune des différentes catégories de réponses ; dans la mesure du possible, les chiffres obtenus ont été comparés avec ceux des précédentes mesures d'attitudes de l'IBSR et avec des résultats issus d'autres sources.

La mesure d'attitudes 2012 comportait diverses sous-parties. Le présent rapport ne présente que les résultats concernant la politique criminelle et l'adhésion sociale aux mesures. Sur le plan de la politique criminelle, la mesure d'attitudes de l'IBSR se concentre surtout sur les questions relatives aux expériences personnelles en matière de contrôles et sanctions (risque objectif de se faire prendre et d'être sanctionné) et relatives à l'évaluation subjective du risque de se faire prendre ou d'être sanctionné (risque subjectif de se faire prendre ou d'être sanctionné). Par ailleurs, nous étudions l'attitude des automobilistes à l'égard des mesures faisant partie de la politique actuelle de sécurité routière. Nous avons demandé aux répondants leur avis sur les mesures en vigueur et potentielles et sur ce qui les aide actuellement à rouler en sécurité. Les principales conclusions peuvent se résumer comme suit.

POLITIQUE CRIMINELLE

Risque subjectif de se faire prendre

- Le risque subjectif de se faire prendre fait référence à l'évaluation personnelle par le répondant du risque d'être contrôlé durant la conduite pour une infraction au code de la route. Dans le cadre de chaque thème étudié (vitesse, drogues, alcool et ceinture), nous avons demandé aux répondants d'évaluer l'importance du risque (de très faible à très important) de se faire contrôler lors d'un déplacement normal en voiture.

- Les automobilistes belges pensent que c'est dans le domaine de la vitesse que le risque de contrôle est le plus grand lors d'un trajet ordinaire en voiture. 33 % des conducteurs sont d'avis que ce risque est (très) élevé. Par ailleurs, 18 % des conducteurs pensent que le risque de contrôle du port de la ceinture est (très) élevé. Les automobilistes sont nettement moins nombreux (chaque fois environ 7 %) à évaluer de cette manière le risque de contrôle relatif à la conduite sous influence d'alcool ou de drogues. En comparaison avec 2009, nous n'observons aucun changement fondamental en ce qui concerne le risque subjectif de se faire prendre pour les types d'infraction précités.

- Comme c'était le cas dans les mesures d'attitudes 2003, 2006 et 2009, les conducteurs sont moins de 2 % à penser que le risque de se faire prendre pour conduite sous influence d'alcool est « très élevé ». Ce résultat est nettement inférieur à l'objectif des EGSR (États Généraux de la Sécurité Routière).

- Le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse et non-port de la ceinture varie substantiellement en fonction de l'âge et de la région de résidence de l'automobiliste. Les jeunes conducteurs (18-29 ans) et les conducteurs d'âge moyen (39-49 ans) évaluent le risque d'un contrôle de vitesse comme plus élevé que les autres groupes d'âge. Les conducteurs d'âge moyen évaluent le risque d'un contrôle du port de la ceinture comme plus élevé que ceux des autres groupes d'âge.

- Il est très frappant de constater que les automobilistes flamands sont nettement plus nombreux (43 %) à juger le risque de contrôle de vitesse comme élevé ou très élevé par

rapport aux automobilistes wallons ou bruxellois (15 % pour l'un et l'autre, tout comme en 2009). Une évolution intéressante par rapport à 2009 se dessine en matière d'évaluation subjective du risque de contrôle du port de la ceinture. En Wallonie et à Bruxelles, cette perception a fortement augmenté entre 2009 et 2012, tandis qu'elle a légèrement diminué en Flandre (Wallonie : 10 %→32 % ; Bruxelles : 12 %→30 % ; Flandre : 18 %→11 %). Aucune différence significative n'a été observée en fonction du sexe, de l'âge ou de la région en ce qui concerne le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous influence d'alcool ou de drogues.

Impression personnelle de l'évolution des contrôles d'alcoolémie

- Environ la moitié des conducteurs (46 %) sont d'avis que le nombre de contrôles d'alcoolémie a augmenté au cours de l'année précédente. L'autre moitié (48 %) pense que la situation n'a pas évolué. À peine 6 % des répondants pensent que le nombre de contrôles d'alcoolémie a diminué au cours de l'année précédente.

- Les Bruxellois surtout (60 %), suivis des Wallons (50 %) et, en dernier lieu, des Flamands (39 %), ont l'impression que le nombre de contrôles d'alcoolémie a augmenté l'année précédente.

Risque subjectif d'être sanctionné

- Le risque subjectif d'être sanctionné décrit l'évaluation personnelle par le répondant du risque de se voir réellement sanctionner pour une infraction routière constatée. Nous avons posé la question suivante aux répondants : « Selon vous, quelle est la probabilité qu'un conducteur attrapé par la police pour une infraction au code de la route comme la conduite sous l'influence de l'alcool ou un excès de vitesse sera également après coup réellement puni (il devra payer une amende par exemple) ? Cette question n'a aucun rapport avec le fait que vous enfreignez vous-même ou non parfois les règles et n'a aucun rapport non plus avec votre avis à propos du nombre de contrôles.»

- Les automobilistes belges évaluent le risque de se faire sanctionner après une infraction constatée comme plutôt élevé. 64 % des répondants estiment que le risque de sanction est (très) élevé. 13 % pensent que le risque de se voir effectivement sanctionner pour une infraction constatée est faible, voire très faible. Attention : les chiffres de l'arrondissement judiciaire de la cour d'appel de Gand, par exemple, indiquent que le risque réel (objectif) de se faire sanctionner est nettement plus élevé que l'évaluation subjective des répondants (le taux de classement sans suite des affaires de roulage entre 2005 et 2011 est compris entre 3 et 6 %).

- Les Flamands (70 %) évaluent plus souvent comme (très) élevé le risque de se faire sanctionner après une infraction constatée que les conducteurs wallons (58 %) et bruxellois (54 %). En outre, les 39-49 ans (68 %) sont plus nombreux que les 63 ans et plus (57 %) à penser que le risque de se faire sanctionner est (très) élevé. Comme c'était le cas pour le risque subjectif de se faire prendre, nous n'avons observé aucune différence significative en fonction du sexe du conducteur concernant le risque subjectif de se faire sanctionner.

Risque objectif de se faire prendre

- Le risque objectif de se faire prendre est déterminé par le nombre réel de contrôles au cours d'un intervalle de temps donné. En 2012, nous avons posé la question suivante aux répondants : « Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été arrêté par la police pour une contrôle?»

- En 2012, 27 % des conducteurs déclarent avoir été arrêtés par la police pour un contrôle au moins une fois au cours des 12 derniers mois.

- En 2012, 14 % des répondants déclarent avoir été, une ou plusieurs fois au cours des 12 derniers mois, soumis par la police à un test d'haleine. En 2009, cette proportion était de 12 % des conducteurs, contre 7 % en 2006.

- Le pourcentage de conducteurs qui déclarent n'avoir jamais été contrôlés en matière d'alcoolémie au cours des 12 derniers mois a légèrement diminué au fil des années (2006 : 92 % ; 2009 : 88 % ; 2012 : 86 %). Avec 14 % des conducteurs soumis à un contrôle d'alcoolémie, nous sommes toutefois encore loin de l'objectif formulé en 2007 par les EGSR, qui était de contrôler chaque année un conducteur sur trois en matière de conduite sous influence d'alcool.

- Comme c'était le cas dans les éditions précédentes, nous constatons que les hommes (17 %) déclarent nettement plus souvent que les femmes (11 %) avoir été soumis à un contrôle d'alcoolémie. Les conducteurs les plus jeunes (26 %), également, sont significativement plus souvent testés que la plupart des autres groupes d'âge (30-38 : 12 % ; 39-49 : 17 % ; 50-62 : 11 % ; 63+ : 8 %). En 2009, nous avions constaté une diminution graduelle des contrôles d'alcoolémie à mesure que l'âge des conducteurs augmente. Le fait que, en 2012, davantage de 39-49 ans que de 30-38 ans disent avoir été contrôlés semble donc indiquer un nouveau phénomène.

Amendes autodéclarées pour une infraction de roulage

- En comparaison avec 2009 et 2006, nous observons une augmentation significative du nombre de conducteurs qui ont dû s'acquitter d'une amende pour infraction de roulage (2012 : 34 % ; 2009 : 25% ; 2006 : 22 %). En 2012, 66 % des conducteurs déclarent ne pas avoir dû payer la moindre amende pour infraction de circulation, 25 % déclarent avoir reçu des amendes pour excès de vitesse et 11 % pour mauvais stationnement ou stationnement gênant. À peine 1 % des répondants rapportent des amendes pour non-port de la ceinture, alors que moins de 1 % déclarent avoir été sanctionnés pour chacun des autres motifs proposés, tels que la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, l'utilisation du GSM au volant ou le transport d'enfants mal attachés.

ADHÉSION SOCIALE AUX MESURES

Avis quant aux règles et sanctions en vigueur

Adhésion sociale à des règles plus strictes :

- Les conducteurs belges pensent que ce sont principalement les règles en matière de drogues (89 % des répondants) et d'alcool (78 % des répondants) au volant qui devraient être plus strictes. En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et surtout la vitesse, l'adhésion à un durcissement des règles est beaucoup moins importante (ceinture : 59 % ; vitesse : 53 %).
- Les femmes sont nettement plus souvent d'avis que les hommes que les règles devraient être renforcées. Cette différence est significative pour les quatre types d'infraction de circulation. Du reste, on constate que, quel que soit le type d'infraction, c'est auprès du groupe d'âge le plus jeune (18-29 ans) que l'adhésion sociale au renforcement des règles est la plus faible et auprès de la catégorie d'âge la plus vieille (63 ans et plus) qu'elle est la plus forte. La hausse la plus systématique de l'adhésion sociale à mesure que l'âge augmente concerne un durcissement des règles en matière de vitesse.

Adhésion sociale à une intensification des contrôles :

- Les conducteurs belges sont d'avis que la conduite sous l'influence de drogues (68 %) et la conduite sous influence d'alcool (58 %), surtout, sont insuffisamment contrôlées. 51 % des répondants pensent que le port de la ceinture devrait être davantage contrôlé.

- Pour les quatre types d'infraction, l'adhésion sociale à une intensification des contrôles est plus élevée chez les femmes que chez les hommes. Cette différence est significative dans le cas des contrôles relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues. En outre, les conducteurs les plus âgés (63 ans et plus) sont ceux qui sont le plus favorables à davantage de contrôles. Pour ce qui est de la vitesse, nous observons – comme lors des autres éditions – une augmentation graduelle claire de l'adhésion sociale à un renforcement des contrôles à mesure que l'âge augmente. Les conducteurs flamands (34 %) sont moins souvent d'avis que la vitesse est insuffisamment contrôlée que leurs homologues wallons (44 %) et bruxellois (48 %).

Avis sur la sévérité des sanctions actuelles :

- Seuls 5 % des répondants pensent que les sanctions actuelles en matière de drogues sont trop lourdes, et 10 % partagent cet avis concernant l'alcool. La part des conducteurs qui jugent trop sévères les sanctions pour le non-port de la ceinture et les excès de vitesse est clairement plus élevée (ceinture : 27 % ; vitesse : 33 %).

- Les hommes sont significativement plus souvent d'avis que les femmes que les sanctions actuelles en matière de drogues, d'alcool et de vitesse sont trop sévères. Les conducteurs les plus jeunes (18-29 ans) sont le plus souvent d'avis que les sanctions sont trop lourdes, et ce quel que soit le type d'infraction parmi les quatre étudiées. À mesure que l'âge augmente, nous observons une diminution (quasi) graduelle du pourcentage de conducteurs qui sont d'avis que les sanctions sont trop lourdes dans les domaines de la vitesse et de la conduite sous influence. Les Wallons sont significativement plus nombreux que les Bruxellois à penser que les sanctions pour conduite sous influence d'alcool et excès de vitesse sont trop lourdes (alcool : Wallons 14 %, Flamands 10 %, Bruxellois 8 % ; vitesse : Wallons 40 %, Flamands 34 %, Bruxellois 30 %).

Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière

- Nous avons aussi demandé aux répondants de donner leur avis sur les trois mesures *potentielles* suivantes (par mesures *potentielles*, nous faisons référence à des mesures de sécurité routière qui n'existent pas encore en Belgique mais qui pourraient être introduites à l'avenir) : (1) « Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières » ; (2) « Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock» ; (3) « En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans) ».

- De ces trois mesures de sécurité routière potentielles, c'est la tolérance zéro en matière d'alcool (0,0 pour mille) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans) qui remporte la plus grande adhésion. 79 % des conducteurs se prononcent en faveur d'une telle mesure. 77 % des conducteurs sont d'avis que les conducteurs qui ont déjà été contrôlés positifs plus d'une fois lors d'un test d'alcoolémie devraient être obligés d'installer un éthylotest antidémarrage. Un peu moins de la moitié des répondants sont favorables à l'introduction du permis à points (49 %). En comparaison avec 2009, nous ne constatons aucune différence significative en termes d'adhésion sociale à l'égard des mesures potentielles proposées.

- Pour chacune des trois mesures potentielles, les femmes sont davantage favorables que les hommes, mais la différence n'est pas significative dans le cas de l'éthylotest antidémarrage. De manière prévisible, le groupe d'âge le plus jeune (18-29 ans) est celui qui adhère le moins à la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants. Les répondants les plus âgés (63 ans et plus) se montrent significativement plus favorables que tous les autres groupes d'âge à l'introduction d'un éthylotest antidémarrage pour ceux qui ont été déjà été contrôlés positifs plus d'une fois. Les conducteurs flamands (75 %) se prononcent nettement moins en faveur d'une réglementation instaurant l'éthylotest antidémarrage que les Bruxellois (82 %). Par contre, l'adhésion sociale à un permis à points

est significativement plus importante en Flandre (54 %) qu'à Bruxelles (37 %) et en Wallonie (40 %).

Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre

- Les automobilistes belges (75 %) sont d'avis que ce sont surtout des aménagements routiers sûrs qui pourraient les aider à rouler en toute sécurité, suivis par des contrôles de police (71 %), de lourdes amendes (65 %), des caméras automatiques (65 %), des campagnes de sensibilisation (55 %) et des messages sur les accidents (54 %).

- De manière générale, les femmes déclarent plus souvent que les hommes que certaines mesures les aident actuellement à conduire de manière sûre. Cette différence est significative dans le cas des amendes lourdes, des caméras automatiques et des campagnes de sensibilisation. En ce qui concerne les amendes lourdes et les caméras automatiques, les jeunes conducteurs (18-29 ans) sont nettement moins souvent d'avis que les plus de 39 ans que ces mesures les aident actuellement à rouler de manière sûre. Enfin, il s'avère que significativement plus de Wallons (76 %) que de Bruxellois (63 %) et de Flamands (64 %) sont d'avis que les caméras automatiques les aident à rouler de manière sûre. Par ailleurs, les conducteurs flamands sont nettement moins nombreux à juger efficaces les campagnes de sensibilisation (49 %) et messages sur les accidents (48 %) que les conducteurs bruxellois (resp. 63 % et 66 %) et wallons (resp. 66 % et 64 %). De même, les Flamands (48 %) estiment significativement moins souvent que les Wallons (64 %) et Bruxellois (66 %) que les messages relatifs aux accidents les aident à rouler de manière sûre.

CONCLUSION SUR LA POLITIQUE CRIMINELLE ET L'ADHÉSION SOCIALE AUX MESURES

La conclusion générale qui ressort de la mesure d'attitudes de l'IBSR est que de très nombreux efforts sont encore nécessaires pour atteindre certains des objectifs des États généraux de la Sécurité routière de 2007.

Les attitudes générales du conducteur belge témoignent d'une large adhésion sociale à l'égard de mesures propres à répondre aux problèmes de sécurité routière. L'approche combinant une politique criminelle, des campagnes de sensibilisation et des mesures infrastructurelles doit être poursuivie, mais en même temps soutenue par une recherche extensive visant à définir les groupes cibles spécifiques ainsi que leurs problématiques propres (en termes de comportement et d'attitudes). Des actions ciblées sur le terrain (tant sur le plan de la politique criminelle qu'en termes de sensibilisation/d'éducation) contribueront dès lors à une meilleure sécurité routière.

NÉCESSITÉ DE POURSUIVRE LA RECHERCHE

Compte tenu des résultats de cette étude et de l'état d'avancement de la recherche scientifique, l'IBSR plaide en faveur de plus de recherche dans les domaines suivants :

- La poursuite des mesures d'attitudes de manière générale et plus spécifiquement dans le domaine de la politique criminelle et de l'adhésion sociale aux mesures.
- L'élargissement des données objectives complémentaires relatives au risque objectif de se faire prendre, sur la base des données de la police.
- Une étude plus approfondie de la relation entre les risques subjectif et objectif de se faire prendre et de leur influence relative sur le comportement en matière de sécurité routière.
- Une analyse plus détaillée du risque objectif de se faire prendre : lien entre les caractéristiques des conducteurs et les caractéristiques des contrôle (par ex. lieu et moment du contrôle).
- L'élargissement des connaissances sur les effets de certaines mesures, comme, par exemple, l'impact de la lourdeur de la peine ou celui des différents types de contrôle (par ex. radars automatiques, radars-tronçons, contrôles mobiles par la police).

Enforcement and support for measures
Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey

Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey is based on 1,540 interviews with drivers whose principal residence is in Belgium and who had driven a car or delivery van at least 1,500 km in the six months preceding the interview. The interviews were conducted verbally by the research agency Significant GfK in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. Each attitude statement was examined to determine whether or not there was a correlation between the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The percentages were also calculated for the different categories of answers; where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources. The existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region was examined.

The attitude survey 2012 comprised several sections. This report only includes results related to enforcement of and support for measures. With regard to enforcement, we are concentrating in the BIVV/IBSR attitude survey on questions about the personal experiences with roadside checks and punishments (objective chance of being caught/chance of being prosecuted) and the subjective estimate of the chance of being checked or being punished (subjective chance of being caught/chance of being prosecuted). Furthermore, we examined the attitude of the drivers regarding measures that are part of the current traffic safety policy. We asked the respondents for their opinions about the current and potential measures and about what helps them to drive safely at the moment. The most important findings can be summarised as follows.

ENFORCEMENT

Subjective estimate of the chance of being caught

- The subjective chance of being caught concerns the respondent's personal estimate of the chance of being checked for a traffic violation while driving. For each theme studied (speeding, drugs, alcohol and seatbelts), we asked respondents to assess how big the chance was (very little chance to extremely high chance) of being checked during a typical drive.

- Belgian drivers think that the chance of being checked during a typical drive is the highest for speeding violations. 33% of the drivers think that chance is high or extremely high. Moreover, 18% of drivers think that the chance of being checked for wearing a seatbelt is high or extremely high. Significantly fewer drivers (around 7% each time) think that these roadside checks have an influence on driving under the influence of alcohol or drugs. Compared to 2009, we have seen no significant changes with regard to the subjective chance of being caught for the stated types of violations.

- Just as with the attitude measurements of 2003, 2006 and 2009, fewer than 2% of drivers think that the chance of being caught while driving under the influence of alcohol is "extremely high". This result is far below the objectives of the General Assembly for Road Safety (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, SGVV).

- The subjective change of being caught for driving too fast and not wearing a seatbelt significantly varies depending on the driver's age and region. Young drivers (18-29) and middle-aged drivers (39-49) estimate the chance of being checked for speeding to be higher

than those in other age groups. Middle-aged drivers (39-49) estimate the chance of being checked for wearing a seatbelt to be higher than those in other age groups.

- What is extremely noticeable is that many more Flemish drivers (43%) estimate that the chance of being checked for speeding is high to very high than drivers from Wallonia or Brussels (each representing 15%, just like in 2009). An interesting change in comparison to 2009 is the subjective estimate of the chance of being checked for wearing a seatbelt. This significantly increased in Wallonia and Brussels between 2009 and 2012, while it slightly decreased in Flanders (Wallonia: 10%→32%; Brussels: 12%→30%; Flanders: 18%→11%). There were no significant differences based on gender, age or region regarding the subjective chance of being caught while driving under the influence of alcohol and drugs.

Personal impression of the evolution of roadside alcohol tests

- About half (46%) of the drivers are of the opinion that the number of roadside alcohol tests has increased in the past year. The other half (48%) think that the situation has remained the same. Only 6% of the respondents feel that the number of roadside alcohol tests has decreased in the past year.

- Primarily those living in Brussels (60%), followed by those living in Wallonia (50%), and then lastly those living in Flanders (39%) have the impression that the number of roadside alcohol tests has increased in the last year.

Subjective estimate of the chance of being prosecuted

- The subjective chance of being prosecuted describes the respondent's personal estimate of the chance of actually being punished for an established traffic violation. We asked the respondents: "In your opinion, how high is the chance that a driver who was caught by the police for a traffic violation, such as driving under the influence of alcohol or speeding, will then actually be prosecuted (e.g. have to pay a fine)? This question has nothing to do with whether you yourself occasionally break a traffic rule or your impression about the number of roadside checks."

- Belgian drivers estimate the chance of being prosecuted after an established traffic violation to be fairly high. 64% of respondents are of the opinion that the chance of being prosecuted is high or extremely high. 13% estimate that there is little to very little chance of actually being prosecuted after an established traffic violation. These subjective estimates contrast with the figures from the judicial district of the Court of Appeal in Ghent, for example, indicate that the actual chance of being prosecuted for traffic violation cases is significantly higher than the respondents' subjective estimates (dismissal rates for traffic violation cases from 2005 to 2011 between 3 and 6%).

- Flemings (70%) estimate the chance of being prosecuted after an established traffic violation more often be high or extremely high, unlike drivers from Wallonia (58%) and Brussels (54%). Moreover, 39- to 49-year-olds (68%) are more often of the opinion that the chance of being prosecuted is high or extremely high compared to those aged 63 and older (57%). Just as with the subjective chance of being caught, we also found no significant difference regarding the subjective chance of being prosecuted based on the gender of the driver.

Objective chance of being caught

- The objective chance of being caught concerns the actual amount of checks carried out in a specific time interval. In 2012, we asked the respondents: "How many times during the past 12 months, have you been stopped by the police for a roadside check."

- In 2012, 27% of the drivers indicated that they have been stopped by the police for a roadside check in the last 12 months.

- In 2012, 14% of the respondents indicated that they had been given a breathalyser test for alcohol one or more times by the police in the last 12 months. This was 12% of the drivers in 2009 and 7% in 2006.

- The percentage of drivers that indicated that they have not been checked at any point in the last 12 months for alcohol has decreased slightly throughout the years (2006: 92%; 2009: 88%; 2012: 86%). With 14% of drivers checked for alcohol use, we are very far from obtaining the objective formulated by the SGVV in 2007 of checking one in every three drivers for driving while under the influence of alcohol.

- Just like in earlier editions, we found that men (17%) significantly more often report having been checked for alcohol than women (11%). The youngest drivers (26%) were also tested significantly more often than other age groups (30-38: 12%; 39-49: 17%; 50-62: 11%; 63+: 8%). We noted a linear decrease in the number of alcohol tests in 2009 with increasing age. The fact that more 39 to 49-year-olds say they were tested in 2012 than 30 to 38-year-olds appears to be a new phenomenon.

Self-reported fines for a traffic violation

- Compared to 2009 and 2006, we have noted a significant increase in the number of drivers who had to pay a fine for a traffic violation (2012: 34%; 2009: 25%; 2006: 22%). In 2012, 66% of drivers reported that they had not had to pay a single traffic fine in the past 12 months; 25% reported fines for speeding violations and 11% reported fines for parking incorrectly/obstruction. Only 1% of the respondents reported being fined for not wearing a seatbelt, and also less than 1% each for all the other possible reasons listed, including driving under the influence of alcohol or drugs, manually (i.e. not using a hands-free device) making a call behind the wheel or not securing children correctly.

SUPPORT FOR MEASURES

Opinions on the current rules and punishments

Societal support for stricter rules:

- Belgian drivers believe that primarily the rules on drugs (89% of the respondents) and alcohol (78% of the respondents) while driving should be stricter. The support for making the rules stricter for wearing a seatbelt and especially for speed is much lower (seatbelts: 59%; speed: 53%).
- Women are more often of the opinion than men that the rules should be stricter; this difference is significant for the four types of traffic violations. Furthermore, every type of violation has the least support among the youngest age group (aged 18-29) concerning making the rules stricter and the most support among the oldest age category (63+). The most systematic increase of the support in increasing age is for making the speed limits stricter.

Societal support for intensifying the roadside checks:

- Belgian drivers are above all of the opinion that driving under the influence of drugs (68%) and alcohol (58%) is not checked enough. 51% of the respondents think that the use of a seatbelt should be checked more.

- The support for intensifying the roadside checks is higher among women than men concerning the four types of violations. This difference is significant when it concerns checks for driving under the influence of alcohol and drugs. Furthermore, primarily older drivers (63+) are advocates for more checks. As for speed, we see - just like in previous editions - a linear increase in the support for more checks with increasing age. Flemish drivers (34%) are less often of the opinion that speed is insufficiently checked than their counterparts in Wallonia (44%) or Brussels (48%).

Opinions on stricter punishments:

- Just 5% of respondents were of the opinion that the current sanctions for driving under the influence of drugs are too severe and 10% thinks this about sanction for driving under the influence of alcohol. The number of drivers who feel that the sanctions for not wearing a seatbelt or speeding violations are too severe is significantly higher (seatbelt: 27%; speed: 33%).

- Men are often significantly more of the opinion that the current sanctions for drugs, alcohol and speeding are too severe than women. The youngest drivers (aged 18-29) are most often of the opinion that the sanctions are too severe for each of the four types of violations. We see an (almost) linear decrease according to increasing age in the percentage of drivers that are of the opinion that the sanctions for speeding and driving under the influence are too severe. People in Wallonia are significantly more often of the opinion that sanctions for driving under the influence of alcohol and speeding violations are too severe than people in Brussels (alcohol: Wallonia 14%, Flanders 10%, Brussels 8%; speed: Wallonia 40%, Flanders 34%, Brussels 30%).

Support for potential measures

- We also asked the respondents for their opinions on the following three *potential* measures (by *potential* measures, we mean traffic safety measures that do not yet exist in Belgium, but could be implemented in the future): (1) "There should be a driving licence with points for traffic violations that can lead to the licence being taken away when a number of points has been exceeded"; (2) "Drivers who have been caught driving under the influence of alcohol more than once should be required to install a breath alcohol ignition interlock device"; (3) "Zero tolerance (0.0 percent) concerning alcohol should be implemented for beginner drivers (having a licence for less than two years)".

- Of the three potential traffic safety measures, the support for zero tolerance (0.0 percent) concerning alcohol should be implemented for beginner drivers (having a licence for less than two years) is the highest. 79% of drivers are in agreement with this. 77% of drivers feel that drivers who have already been caught driving under the influence of alcohol more than once should be required to install a breath alcohol ignition interlock device. Slightly less than half of the respondents agrees with the implementation of a driving licence with points (49%). Compared to 2009, we cannot see any significant difference with regard to support for the stated potential measures.

- More women than men are advocates for the three potential measures, but the difference regarding the breath alcohol ignition interlock device was not significant. As might be expected, the youngest age group (aged 18-29) are significantly less supportive of a zero tolerance for alcohol for novice drivers than all the other age groups. Older respondents (63+) are significantly more in agreement with a breath alcohol ignition interlock device for drivers who have been caught driving under the influence of alcohol more than once than all of the other age groups. Flemish drivers (75%) are significantly less in agreement with the breath alcohol ignition interlock device than drivers from Brussels (82%). The support for a driving licence with points, on the other hand, is significantly greater in Flanders (54%) than in Brussels (37%) and Wallonia (40%).

Subjective evaluation of traffic safety measures.

- Belgian drivers (75%) are primarily of the opinion that safe road design could help to increase traffic safety, followed by police checks (71%), heavy fines (65%), automated cameras (65%), awareness-raising campaigns (55%), and notifications of accidents in the media (54%).

- Generally women more often than men indicate that certain measures currently help them to drive safely. This difference is significant regarding heavy fines, automated cameras and awareness-raising campaigns. As for heavy fines and automated cameras, young drivers

(aged 18-29) are much less of the opinion than those aged 39 and over that these measures currently help them to drive safely. Finally, it appears that more people from Wallonia (76%) than Brussels (63%) and Flanders (64%) are of the opinion that automated cameras help them to drive safely. Furthermore, Flemish drivers estimate the effectiveness of awareness-raising campaigns (49%) and notifications of accidents (48%) to be significantly lower than drivers from Brussels (63% and 66%, respectively) and Wallonia (66% and 64%, respectively) do. Significantly fewer drivers from Flanders (48%) than those from Wallonia (64%) and Brussels (66%) are of the opinion that notifications of accidents help them to drive more safely.

CONCLUSION ON ENFORCEMENT OF AND SUPPORT FOR MEASURES

The general conclusion of the BIVV/IBSR attitude survey is that there is still a great deal of effort to be made to achieve a number of the objectives adopted by the General Assembly of 2007.

The general attitudes of the Belgian drivers show that there is broad public support for dealing with the issue of traffic safety. The combined approach using enforcement, awareness-raising campaigns and infrastructural measures must be continued, and supported by an extensive study to determine the specific target groups concerning their specific problems (i.e. behaviour and attitudes). Focused actions in the area of enforcement and awareness raising communication and education will contribute to increased traffic safety.

NEED FOR FURTHER RESEARCH

On the basis of the results of this study and the current status of academic research, the BIVV/IBSR calls for further research in the following areas:

- Continue the attitude measurement studies in general, and more specifically when it comes to enforcement of and support for measures.
- Expand the additional objective data concerning the objective chance of being caught based on police data.
- More in-depth research into the relationship between subjective and objective chances of being caught and their relative influence on traffic safety behaviour.
- Further analysis of the objective chance of being caught, the link between driver characteristics and the specifications applying to the checks (e.g. location and time of checks).
- Expand the knowledge of the effects of certain measures, such as the effect of the type and severity of sanctions or the effect of the various types of police checks (e.g. speed cameras, section control, mobile police checks).

Inleiding

A l'occasion des premiers États Généraux de la Sécurité Routière de 2002, un vaste ensemble d'indicateurs ont été définis pour permettre de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs se répartissent en trois catégories : les indicateurs relatifs au nombre d'accidents, les indicateurs concernant le comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation (indicateurs de comportement) et les indicateurs relatifs aux attitudes des automobilistes belges à l'égard de la sécurité routière (indicateurs d'attitudes).

Les statistiques officielles d'accidents sont transmises par le SPF Économie (DG SIE) et analysées de manière plus approfondie par l'IBSR. Des chiffres provisoires mais disponibles plus rapidement sont repris dans le baromètre de la sécurité routière (Observatoire de la Sécurité routière de l'IBSR). En vue d'obtenir les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des études d'observation à grande échelle (consacrées au port de la ceinture, à la vitesse, à la conduite sous influence[1]). Cela permet de déterminer dans quelle mesure les usagers de la route belges respectent les réglementations en matière de circulation routière.

Les indicateurs relatifs aux attitudes à l'égard de la sécurité routière sont mesurés grâce à une vaste enquête triennale. La première mesure d'attitudes a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006 et la troisième en 2009. Le présent rapport analyse les résultats de la quatrième mesure d'attitudes, dont le travail de terrain s'est déroulé à l'automne 2012. À l'instar des études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe[2]), nous utilisons une définition très large de la notion d' « attitude »[3]. Elle n'englobe pas uniquement les attitudes au sens strict du terme mais aussi les perceptions, les estimations et les évaluations subjectives à l'égard de différents aspects de la sécurité routière, tels les accidents de la route, les mesures prises en matière de sécurité routière et le comportement personnel dans la circulation.

Les résultats de la mesure d'attitudes 2012 sont présentés dans cinq rapports et un rapport annexe :

1. Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues
2. Vitesse et vitesse excessive
3. Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants
4. Fatigue et distraction due à l'usage du GSM
5. Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures politiques

Annexe : Méthodologie et questionnaire

Le présent rapport contient les analyses des réponses relatives à la politique criminelle et à l'adhésion sociales aux mesures.

[1] Cf. Riguelle, F. (2013), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F., & Dupont, E. (2012).
[2] Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998), SARTRE 3 (2004) et SARTRE 4 (2012). Pour ces enquêtes, le travail de terrain avait été exécuté en 1991, 1996, 2002 et 2010, respectivement.
[3] Les études SARTRE ne définissent la notion d' « attitude sociale » dans aucune de leurs publications. SARTRE se contente de spécifier à chaque fois que les « attitudes » englobent les « opinions and self-reported behaviours » des automobilistes.

Méthode

Pour la mesure d'attitudes 2012, une interview a été réalisée auprès de 1 540 conducteurs domiciliés en Belgique et qui, au cours des 6 mois précédant l'entretien, avaient parcouru au moins 1 500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les interviews ont été effectuées au domicile des personnes interrogées au moyen d'un questionnaire standard. Ce questionnaire contenait des questions sur les principaux thèmes de sécurité routière avec principalement des possibilités de réponse fermées. Les entretiens ont été menés oralement par des enquêteurs du bureau d'études Significant GfK en septembre et octobre 2012. Pour davantage d'informations sur les aspects méthodologiques de la mesure d'attitudes 2012, veuillez-vous reporter au document « Mesure d'attitudes sécurité routière 2012 – Annexe Méthodologie et questionnaire » (Meesmann *et al.*, 2013). La procédure d'échantillonnage, le travail de terrain, les non-réponses, la composition exacte de l'échantillon et les détails statistiques des analyses effectuées y sont décrits en détail.
Lors de l'analyse des réponses des personnes interrogées, nous avons systématiquement commencé par calculer les pourcentages des différentes catégories de réponses. Ensuite, les catégories « Ne sait pas (NSP) » et « Ne s'applique pas (NA) » ont été redéfinies en tant que valeurs manquantes, après quoi les pourcentages des catégories de réponses ont été recalculés. Les nouveaux pourcentages ainsi obtenus sont désignés par la mention « % valide » dans le tableau récapitulatif.

Pour chaque affirmation concernant une attitude donnée, nous avons ensuite examiné l'existence éventuelle d'un lien entre cette affirmation et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Bien que toutes les caractéristiques aient été analysées pour chaque affirmation, elles ne sont généralement mentionnées dans la présente publication que lorsqu'un lien significatif a pu être établi. Pour la détermination du caractère significatif des données, les variables ont systématiquement été recodées sous forme binaire[4], avant que la présence de différences significatives en fonction du sexe, de l'âge ou de la Région de la personne interrogée ne soit vérifiée à l'aide d'un test de Wald ajusté. Dans le rapport, les observations concernant des différences non significatives sont systématiquement qualifiées de « tendances ». Toutes les analyses ont été réalisées dans STATA 13.0.

[4] Les catégories « ne sait pas (NSP) » et « Ne s'applique pas (PA) » ont été définies ici comme valeurs manquantes.

1. Politique criminelle

La politique criminelle en matière de circulation a pour objectif que les usagers de la route se comportent de façon plus sûre et constitue, par conséquent, un moyen pour influencer le comportement. Elle fait partie de la célèbre approche des « 3 E » de la sécurité routière (Engineering, Education, Enforcement). Par « politique criminelle en matière de circulation », il faut entendre l'ensemble du dispositif « moyens pénaux, surveillance policière, procédures de traitement juridique et sanctions effectives » ayant pour objectif que les usagers de la route se comportent de manière sûre et conforme aux intentions de la loi et de la réglementation (Goldenbeld, 2005). Dans ce premier chapitre, nous présentons les résultats relatifs aux risques subjectif et objectif de se faire prendre, au risque subjectif de se faire sanctionner et aux amendes pour infraction de circulation déclarées. Par risque objectif de se faire prendre, nous entendons, de manière générale, le *risque réel*[5] d'être contrôlé (dans notre cas, l'expérience personnelle en termes de contrôles de police liés à des infractions de roulage). Le risque subjectif de se faire prendre fait, quant à lui, référence au risque *perçu* d'être contrôlé. Ces deux concepts sont considérés, dans la littérature, comme d'importants facteurs d'influence pour le comportement en matière de sécurité routière. Dans le chapitre suivant, nous nous pencherons de manière plus approfondie sur l'adhésion sociale aux mesures.

1.1 Risque subjectif de se faire prendre et de se faire sanctionner

Il a été demandé aux répondants d'évaluer le risque d'être contrôlé (risque subjectif de se faire prendre) et, dans le cas où ils se feraient effectivement prendre pour une infraction de circulation, celui d'être sanctionné (risque subjectif de se faire sanctionner). Dans le cas du risque subjectif de se faire sanctionner, nous avons, tout comme pour les années précédentes, procédé à une subdivision en fonction des quatre thèmes suivants : l'excès de vitesse, le non-port de la ceinture, la conduite sous influence d'alcool et la conduite sous influence de drogues. Dans le cas du risque subjectif de se faire sanctionner, nous avons, en 2012, décidé de ne plus scinder la question de cette façon et de ne plus opérer de distinction entre le risque subjectif de se voir infliger un procès-verbal (« Quelle est, selon vous, la probabilité de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif ? ») et le risque subjectif de sanction (« Quelle est, selon vous, la probabilité d'être effectivement sanctionné après qu'un procès-verbal a été établi ? »). Il s'est avéré que ces scissions n'apportaient aucune plus-value informative, raison pour laquelle elles ont été supprimées en 2012. La question posée en 2012 était : « Quelle est, selon vous, la probabilité qu'un conducteur qui a commis une infraction routière constatée par la police, telle que la conduite sous l'influence de l'alcool ou un excès de vitesse, soit réellement sanctionné (en se voyant, par exemple, infliger une amende) ? ». Nous avons, en outre, sondé les répondants sur leur impression personnelle quant à l'évolution du nombre de contrôles d'alcoolémie par rapport à l'année précédente.

1.1.1 Risque subjectif de se faire prendre dans l'ensemble de la population

Pour chaque thème étudié (vitesse, drogues, alcool et ceinture), nous avons demandé aux répondants d'évaluer l'importance du risque (de très faible à très important) d'être contrôlé pendant un trajet ordinaire en voiture (risque subjectif de se faire prendre ; figure 1). Dans un souci de clarté, la formulation de la question a été légèrement adaptée par rapport aux mesures d'attitudes de l'IBSR de 2006 et 2009. Le tableau 1 donne un aperçu de la formulation adaptée.

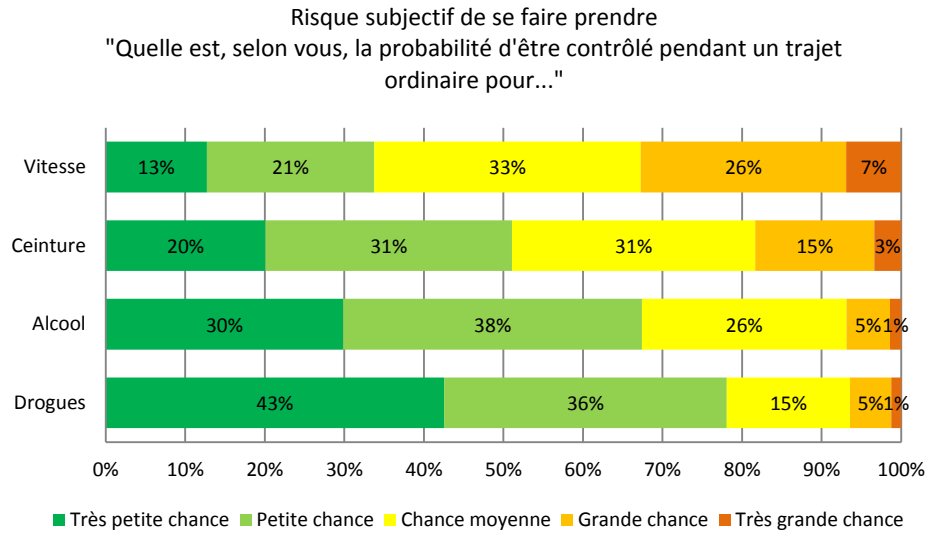
[5] Sur la base, dans le cas présent, des informations auto-déclarées.

Tableau 1: Aperçu de la formulation des questions relatives au risque subjectif de se faire prendre, 2006/2009 et 2012

Quelle est la probabilité...	
2006/2009	**2012**
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool ?	d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de l'alcool (et donc d'être soumis à un test d'haleine) ?
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues ?	d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous l'influence de drogues illicites (drogues illicites : le cannabis et ses dérivés, l'opium et ses dérivés, la cocaïne, l'ecstasy, les amphétamines, le LSD et les champignons hallucinogènes) ?
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité ?	d'être contrôlé par la police pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité ?
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques) ?	d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radar automatique) ?

Source : IBSR

Figure 1: Risque subjectif de se faire prendre en Belgique (2012)

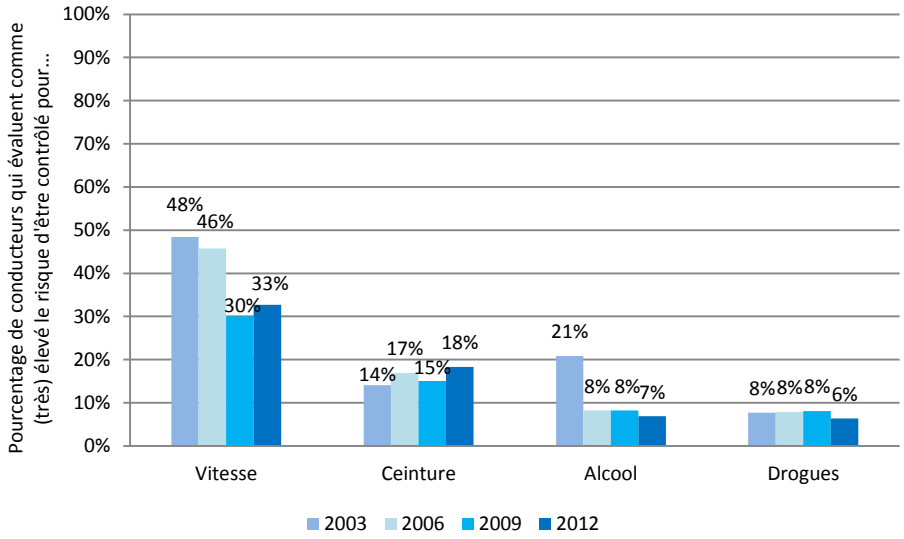


Source : IBSR

Les automobilistes belges pensent que c'est en matière de vitesse que le risque de contrôle est le plus élevé lors d'un trajet ordinaire en voiture. 33 % des conducteurs sont d'avis que ce risque est (très) élevé. 18 % des conducteurs pensent cela des contrôles du port de la ceinture, tandis qu'une part nettement moindre des conducteurs (environ 7 % chaque fois) pensent la même chose des contrôles portant sur la conduite sous influence d'alcool ou de drogues.
En comparant, au fil des années, les pourcentages de répondants qui évaluent le risque de contrôle de police comme élevé ou très élevé, nous notons que, en 2012, le risque subjectif de se faire prendre reste, pour chacun des thèmes, à peu près au même niveau qu'en 2009 (figure 2)[6].

[6] Attention toutefois : nous ne pouvons exclure que la légère adaptation de la formulation des questions entre 2009 et 2012 ait exercé une influence sur les résultats.

Figure 2: Risque subjectif de se faire prendre en Belgique (2003, 2006, 2009, 2012)



Source : IBSR

Par rapport à 2009, nous observons que le pourcentage de conducteurs qui évaluent comme élevé ou très élevé le risque d'être contrôlé pour la vitesse ou le port de la ceinture pendant un trajet ordinaire en voiture a tendance à augmenter (mais la différence n'est pas significative) (vitesse : 30-33 % ; ceinture : 15-18 %). Cependant, le risque subjectif de se faire prendre pour excès de vitesse n'a pas égalé le niveau de 2003 et 2006 (48 et 46 %).
Le pourcentage de conducteurs qui pensent que le risque de contrôle pour conduite sous influence d'alcool et de drogues est élevé ou très élevé a également tendance à baisser par rapport aux éditions précédentes mais, là encore, les différences ne sont pas significatives (alcool : 8-7 % ; drogues : 8-6 %). Le risque subjectif de se faire prendre pour conduite sous influence d'alcool était nettement plus élevé en 2003. À l'époque, 21 % des conducteurs avaient évalué le risque de contrôle d'alcoolémie comme (très) élevé. Comme c'était le cas dans les mesures d'attitudes de 2006 et 2009, les conducteurs sont moins de 2 % à penser que le risque de se faire prendre pour conduite sous influence d'alcool est effectivement « très élevé ». Ce résultat est en très net contraste avec l'objectif des EGSR de parvenir, pour 2005, à au moins 90 % de réponses de type « risque très élevé ». Cet objectif était peut-être trop ambitieux mais il n'en est pas moins vrai que le risque subjectif de se faire prendre a diminué depuis 2003 et n'a plus augmenté par la suite.

1.1.2 Risque subjectif de se faire prendre en fonction du sexe, de l'âge et de la région

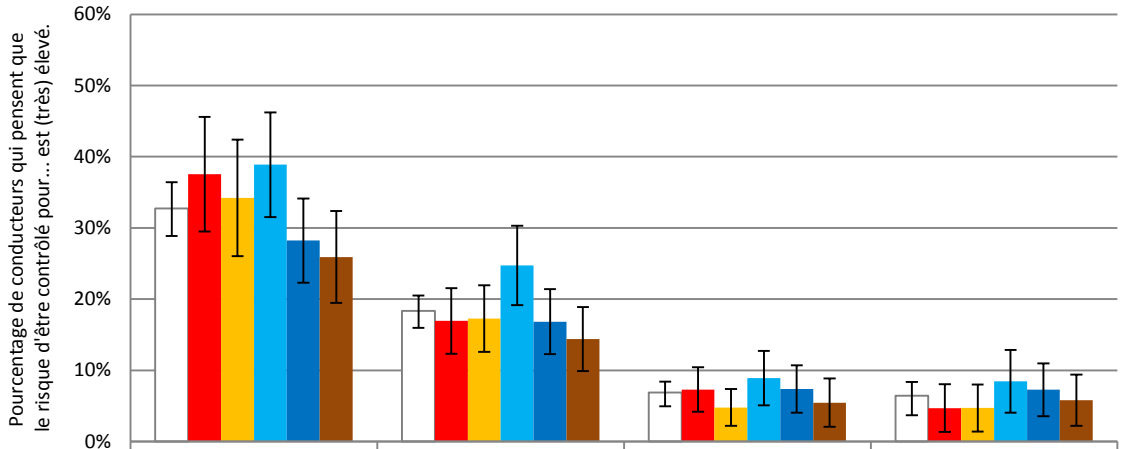
Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui pensent que le risque d'être contrôlé par la police pour une raison donnée est élevé ou très élevé.

Nous n'avons pu constater aucune différence significative concernant le risque subjectif de se faire prendre en fonction du sexe, mais bien en fonction de l'âge et du domicile (région) du répondant.

1.1.2.1 Âge

Le risque subjectif de contrôle pour la vitesse ou la ceinture varie significativement en fonction de l'âge du répondant (figure 3).

Figure 3: Risque subjectif de se faire prendre en fonction de l'âge du conducteur (2012)



	Vitesse*	Ceinture*	Alcool	Drogues
Belgique	32,75%	18,34%	6,88%	6,42%
18 à 29 ans	37,54%	16,93%	7,29%	4,69%
30 à 38 ans	34,20%	17,27%	4,78%	4,70%
39 à 49 ans	38,87%	24,73%	8,90%	8,44%
50 à 62 ans	28,22%	16,83%	7,38%	7,27%
63 +	25,91%	14,40%	5,45%	5,81%

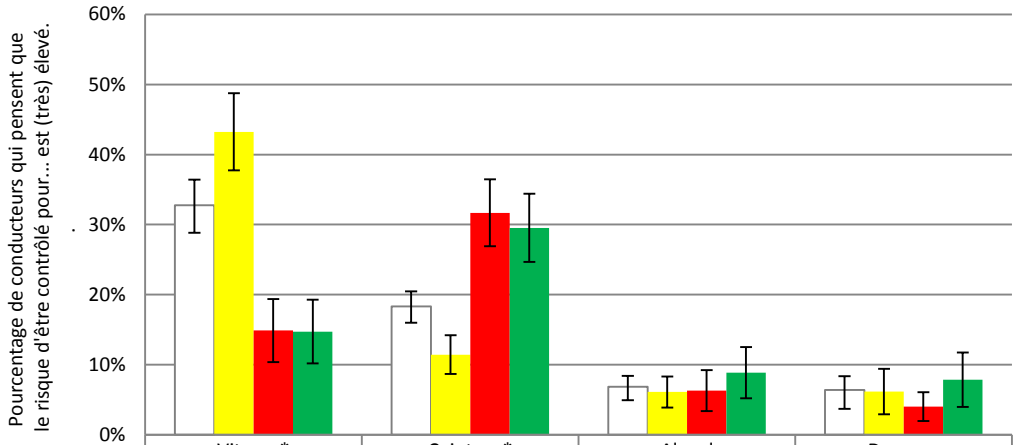
* significatif
Source : IBSR

Les jeunes conducteurs (18-29 ans ; 38 %) et les conducteurs d'âge moyen (39-49 ans ; 39 %) évaluent le risque d'être contrôlé pour la vitesse comme significativement plus élevé que les 63 ans et plus (26 %), les 50-62 ans (28 %) et les 30-38 ans (34 % ; pour les différences significatives, voir annexe 1). En outre, il est frappant de constater que les conducteurs d'âge moyen (39-49 ans ; 25 %) évaluent le risque de contrôle du port de la ceinture comme significativement plus élevé que les 63 ans et plus (14 % ; $F(1,126)= 7,86$; $p<0,01$), 50-62 ans (17 % ; $F(1,126)= 5,27$; $p<0,05$) et les 18-29 ans (17% ; $F(1,126)= 4,91$; $p<0,05$). L'évaluation subjective du risque de contrôle d'alcoolémie et de drogues ne varie pas significativement en fonction de l'âge.

1.1.2.2 Région

Il s'avère que la région de résidence du répondant est à l'origine d'une différence significative en termes d'évaluation du risque de se faire prendre pour excès de vitesse et non-port de la ceinture (figure 4).

Figure 4: Risque subjectif de se faire prendre en fonction de la région du conducteur (2012)



	Vitesse*	Ceinture*	Alcool	Drogues
Belgique	32,75%	18,34%	6,88%	6,42%
Flandre	43,24%	11,45%	6,11%	6,18%
Wallonie	14,90%	31,68%	6,33%	4,02%
Bruxelles	14,74%	29,54%	8,87%	7,86%

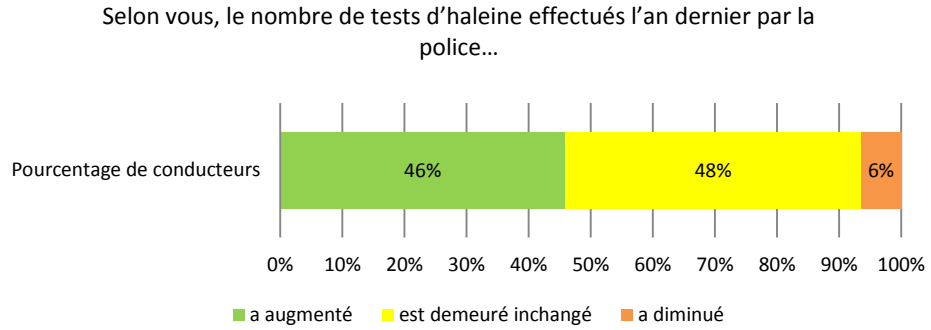
*
significatif
Source : IBSR

Il est très frappant de constater que les automobilistes flamands sont nettement plus nombreux (43 %) à juger le risque de contrôle de vitesse comme élevé ou très élevé que les automobilistes de Wallonie ou de Bruxelles (15 % chacun ; différence avec : les Wallons : $F(1,126)= 62,23$; $p<0,01$; les Bruxellois $F(1,126)= 62,48$; $p<0,01$). Nous avions déjà pu tirer cette conclusion lors des mesures d'attitudes menées par l'IBSR en 2006 et 2009.
Une évolution intéressante en comparaison avec 2009 se dessine quant à l'évaluation subjective du risque de contrôle du port de la ceinture. En 2012, significativement moins de Flamands (11 %) que de Bruxellois (30 % ; $F(1,126)= 40,92$; $p<0,01$) et de Wallons (32 % ; $F(1,126)= 52,63$; $p<0,01$) pensent que le risque de contrôle pour le port de la ceinture est élevé ou très élevé. En 2009, à l'inverse, davantage de Flamands (18 %) que de Bruxellois (12 %) et de Wallons (10 %) jugeaient ce risque élevé ou très élevé. L'évaluation subjective du risque de contrôle pour le port de la ceinture a donc fortement augmenté entre 2009 et 2012 en Wallonie et à Bruxelles. Sur la même période, nous observons aussi une augmentation du port de la ceinture déclaré en Wallonie et à Bruxelles (voir aussi Meesmann & Boets, 2014). En Wallonie, la part de répondants qui déclarent toujours porter la ceinture en tant que conducteurs est passée de 72 % en 2009 à 86 % en 2012. À Bruxelles, la part de ces répondants est passée de 79 à 85 %, égalant (presque) le niveau flamand (2012 : 86 % ; 2009 : 83 %). En ce qui concerne le risque subjectif de contrôle d'alcoolémie ou de drogues, nous n'avons pu constater aucune différence significative en fonction de la région du répondant.

1.1.3 Impression personnelle quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie dans l'ensemble de la population

Nous avons, par ailleurs, sondé les répondants quant à leur impression sur l'évolution du nombre de tests d'haleine effectués par la police par rapport à l'année précédente (a augmenté, n'a pas évolué ou a diminué ; figure 5).

Figure 5: Impression personnelle des conducteurs belges quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie (2012)



Source : IBSR

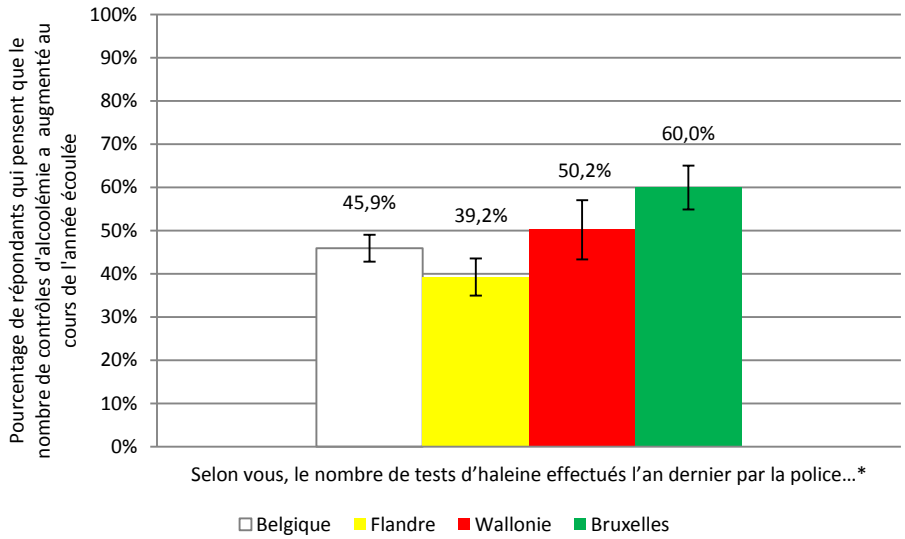
46 % des répondants pensent que le nombre de contrôles d'alcoolémie a augmenté au cours de l'année précédente. Un conducteur sur deux (48 %) pense que la situation est restée la même et 6 % pensent que le nombre de contrôles d'alcoolémie a diminué au cours de l'année écoulée.

1.1.4 Impression personnelle quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui ont l'impression que le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués par la police « a augmenté » au cours de l'année précédente.

L'impression personnelle de l'évolution du nombre de contrôles d'alcoolémie au cours de l'année écoulée ne diffère pas significativement en fonction du sexe et de l'âge du répondant, mais bien en fonction de son domicile (région ; figure 6).

Figure 6: Impression personnelle quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie, en fonction de la région du répondant (2012)



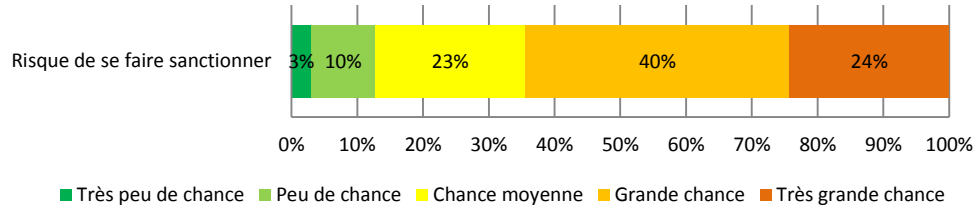
* significatif
Source : IBSR

Les Bruxellois (60 %), surtout, suivis des Wallons (50 %) puis des Flamands (39 %), ont l'impression que le nombre de contrôles d'alcoolémie a augmenté au cours de l'année écoulée (différence entre Flamands et Wallons : $F(1,126)= 7,20$; $p<0,01$; différence entre Flamands et Bruxellois : $F(1,126)= 38,08$; $p<0,01$; différence entre Wallons et Bruxellois : $F(1,126)= 5,15$; $p<0,05$).

1.1.5 Risque subjectif de se faire sanctionner dans l'ensemble de la population

En 2012, nous avions posé la question suivante aux répondants : « Selon vous, quelle est la probabilité qu'un conducteur attrapé par la police pour une infraction au code de la route comme la conduite sous l'influence de l'alcool ou un excès de vitesse sera également après coup réellement puni (il devra payer une amende par exemple) ? Cette question n'a aucun rapport avec le fait que vous enfreignez vous-même ou non parfois les règles et n'a aucun rapport non plus avec votre avis à propos du nombre de contrôles.» La figure 7 présente les réponses des participants.

Figure 7: Risque subjectif de se faire sanctionner après constatation d'une infraction en Belgique (2012)



Source : IBSR

Les automobilistes belges évaluent le risque de se faire sanctionner après une infraction constatée comme plutôt élevé. 64 % des répondants estiment que le risque de sanction est (très) élevé. 13% pensent que le risque de se voir effectivement sanctionner pour une infraction est faible, voire très faible. En raison du changement de formulation de la question concernant le risque subjectif de se faire prendre, nous ne pouvons pas comparer directement les résultats avec ceux des éditions précédentes de la mesure d'attitudes de l'IBSR (pour plus de détails, voir section 1.1). En 2009, entre 46 et 62 % des conducteurs évaluaient le risque de recevoir un procès-verbal en cas de contrôle positif comme élevé ou très élevé (à l'époque, la question portait sur les quatre thèmes ; alcool : 57 % ; drogues : 55 % ; ceinture : 46 % ; vitesse : 62 %), tandis que 51 à 68 % percevaient le risque d'être effectivement sanctionné après l'établissement d'un procès-verbal comme élevé ou très élevé (alcool : 60 % ; drogues : 58 % ; ceinture : 51 % ; vitesse : 68 %).

1.1.6 Risque subjectif de se faire sanctionner en fonction du sexe, de l'âge et de la région

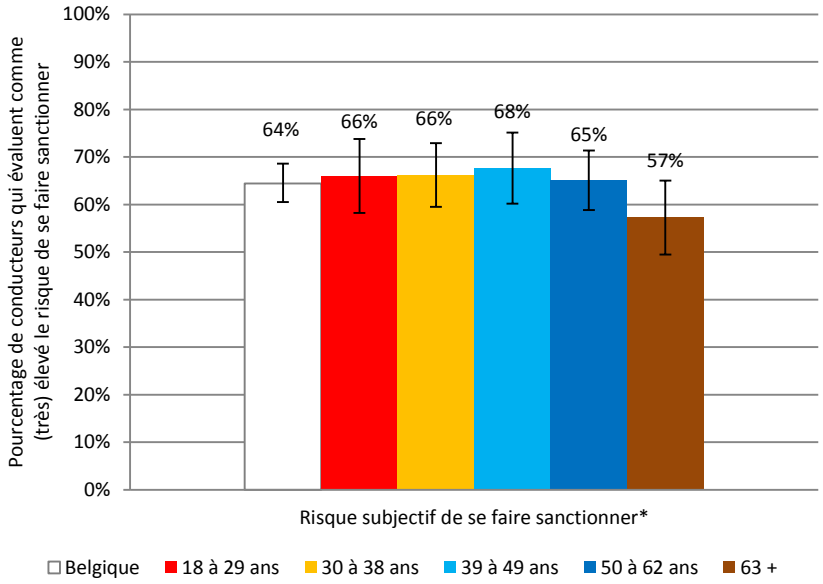
Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui pensent que le risque d'être sanctionné après constatation d'une infraction par la police est élevé ou très élevé.

Comme c'était le cas pour le risque subjectif de se faire prendre, nous n'avons pu observer, pour le risque subjectif de se faire sanctionner, aucune différence significative en fonction du sexe du conducteur, mais bien en fonction de l'âge et de la région du répondant.

1.1.6.1 Âge

Pour la plupart des groupes d'âge, nous n'avons observé aucune différence significative quant au risque subjectif de se faire sanctionner. Seuls deux groupes d'âge ont un avis significativement différent. 68 % des conducteurs d'âge moyen (39-49 ans) sont d'avis que le risque de se faire sanctionner est (très) élevé, tandis que 57 % des 63 ans et plus partagent cet avis ($F(1,126)= 4,05$; $p<0,05$) (figure 8).

Figure 8: Risque subjectif de se faire sanctionner en fonction de l'âge du conducteur (2012)

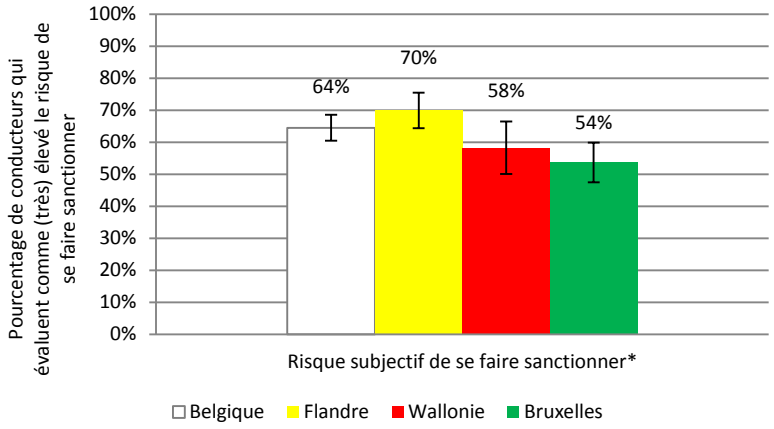


* significatif
Source : IBSR

1.1.6.2 Région

C'est en subdivisant les réponses en fonction de la région du conducteur que l'on observe les différences les plus marquées pour l'évaluation du risque de se faire sanctionner (figure 9).

Figure 9: Risque subjectif de se faire sanctionner en fonction de la région du conducteur (2012)



* significatif
Source : IBSR

Les conducteurs de Flandre (70 %) sont significativement plus nombreux que ceux de Wallonie (58 % ; $F(1,126)= 5,35$; $p<0,05$) et de Bruxelles (54 %; $F(1,126)= 14,78$; $p<0,01$) à évaluer le risque de sanction après une infraction constatée comme (très) élevé.

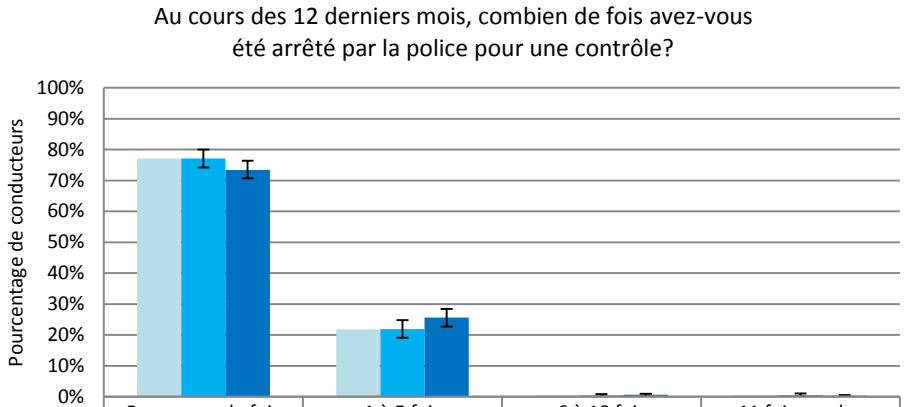
1.2 Risque objectif de se faire prendre

1.2.1 Contrôles de police autodéclarés dans l'ensemble de la population

En 2012, nous avons demandé aux répondants combien de fois, au cours des 12 derniers mois, ils ont été arrêtés par la police pour un contrôle. Il s'agit d'une spécification de la question posée précédemment lors des éditions de 2006 et 2009 « Avez-vous été contrôlé par la police ? ». Cette ancienne question ne permettait pas d'établir clairement si les automobilistes considéraient un

passage (à vitesse réglementaire) devant un radar automatique comme étant un contrôle. Il est ressorti des analyses d'alors que les conducteurs tendaient à ne pas déclarer ces cas comme des contrôles de vitesse. Pour éliminer cette incertitude, il a été décidé, en 2012, de n'interroger les répondants que sur les contrôles dans le cadre desquels la police leur a effectivement donné l'injonction de s'arrêter. Pour toute comparaison entre les résultats de 2012 et ceux de 2006 et 2009, il convient donc de tenir compte de la nature plus spécifique de la formulation de la question en 2012. Aussi faut-il s'attendre, en cas d'intensité égale des contrôles, à des valeurs plus basses (figure 10).

Figure 10: Nombre autodéclaré de contrôles de police auxquels ont été soumis les conducteurs belges au cours des 12 derniers mois (2006, 2009 ; 2012)



	Pas une seule fois	1 à 5 fois	6 à 10 fois	11 fois ou plus
2006	77,15%	21,79%	0,57%	0,50%
2009	77,10%	21,91%	0,43%	0,57%
2012	73,41%	25,67%	0,61%	0,30%

Source : IBSR

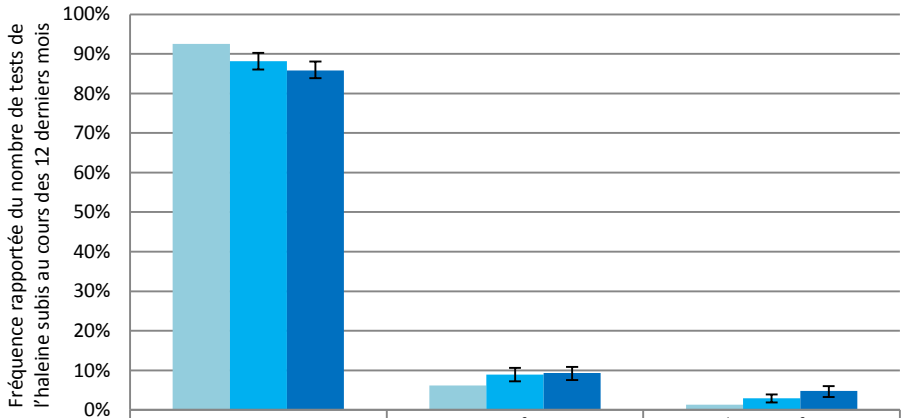
Malgré la formulation plus spécifique, nous observons que la part de conducteurs qui ont été arrêtés pour un contrôle a tendance à augmenter entre 2009 et 2012 (et entre 2006 et 2012) (mais la différence n'est pas significative). En 2012, 27 % des conducteurs déclarent avoir été arrêtés au moins une fois par la police pour un contrôle. En 2009 et 2006, 23 % des répondants avaient déclarés avoir été contrôlés. Cette évolution suggère une augmentation du risque objectif de se faire prendre par rapport à 2009. En termes absolus, 408 répondants (sur l'échantillon total de 1 540 répondants) ont été retenus ou arrêtés par la police pour un contrôle au cours des 12 derniers mois (2012). Compte tenu de problèmes méthodologiques, nous n'avons pu analyser plus en détail l'objet des contrôles auxquels ces conducteurs ont été soumis.

1.2.2 Contrôles d'alcoolémie autodéclarés dans l'ensemble de la population

Dans une autre question, nous avons aussi spécifiquement demandé aux répondants à quelle fréquence ils ont été soumis à un test d'haleine au cours de l'année écoulée (idem qu'en 2006 et 2009).

La figure 11 montre l'évolution du pourcentage de conducteurs qui, au cours des 12 derniers mois, ont été soumis à un test d'alcoolémie par la police. En 2012, 14 % des répondants déclarent avoir été soumis une ou plusieurs fois à un alcootest.

Figure 11: Contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours des 12 derniers mois, 2006-2012



	Jamais	Une fois	Plusieurs fois
2006	92,49%	6,19%	1,32%
2009	88,19%	8,91%	2,90%
2012	85,84%	9,35%	4,80%

Source : IBSR

Même si la différence n'est pas significative, nous observons que le nombre de tests d'haleine a tendance à augmenter en 2012, par rapport à 2006 et 2009. En comparaison avec 2006 et 2009, nous observons une légère, mais non significative, augmentation du nombre de tests d'haleine effectués en 2012. Autrement dit, le pourcentage de conducteurs qui ont dû souffler au cours de l'année écoulée a continué d'augmenter depuis 2006 et 2009 (tendance ; 2006 : 7 % ; 2009 : 12 % ; 2012 : 14 %).

Avec 14 % des conducteurs soumis à un contrôle d'alcoolémie, nous sommes toutefois encore loin de l'objectif formulé en 2007 par les EGSR, qui était de contrôler chaque année un conducteur sur trois en matière de conduite sous influence d'alcool. Que 14 % des conducteurs aient été contrôlés au cours de l'année écoulée pour la conduite sous influence d'alcool revient à dire qu'un conducteur est, en moyenne, soumis à un test d'alcoolémie une fois tous les 7 ans. C'est bien entendu insuffisant pour convaincre 90 % des conducteurs que le risque de se faire prendre est « très élevé » (objectif des EGSR).

1.2.3 Contrôles d'alcoolémie autodéclarés en fonction du sexe, de l'âge et de la région

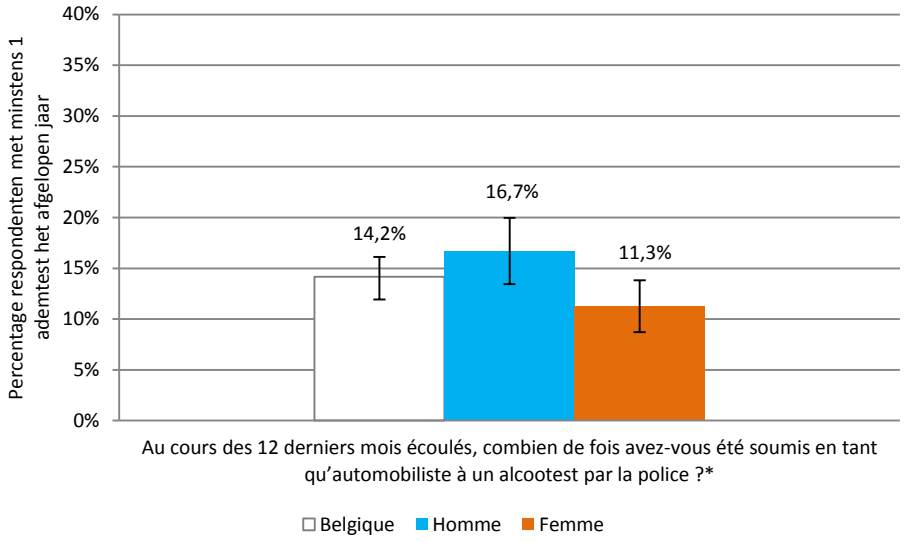
Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui ont été soumis à un test d'haleine au cours des 12 derniers mois (« une fois » ou « plusieurs fois »).

Comme c'était le cas en 2009, nous n'avons observé aucune différence significative en fonction de la région.

1.2.3.1 Sexe

La fréquence de l'alcootest autodéclaré au cours de l'année écoulée varie en fonction du sexe du conducteur (figure 12).

Figure 12: Contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours des 12 derniers mois, en fonction du sexe du répondant (2012)



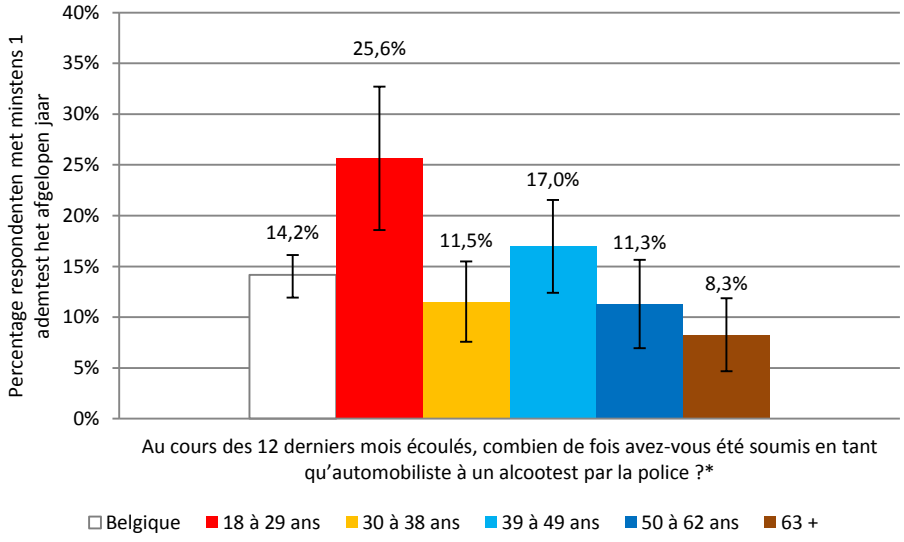
* significatif
Source : IBSR

Comme en 2009, les hommes (17 %) ont, au cours des 12 derniers mois, été significativement plus souvent contrôlés que les femmes (11 % ; $F(1,126)= 6,60$; $p<0,05$).

1.2.3.2 Âge

La fréquence des contrôles d'alcoolémie au cours de l'année écoulée varie également en fonction de l'âge (figure 13).

Figure 13: Contrôles d'alcoolémie autodéclarés, au cours des 12 derniers mois, en fonction de l'âge du répondant (2012)



* significatif
Source : IBSR

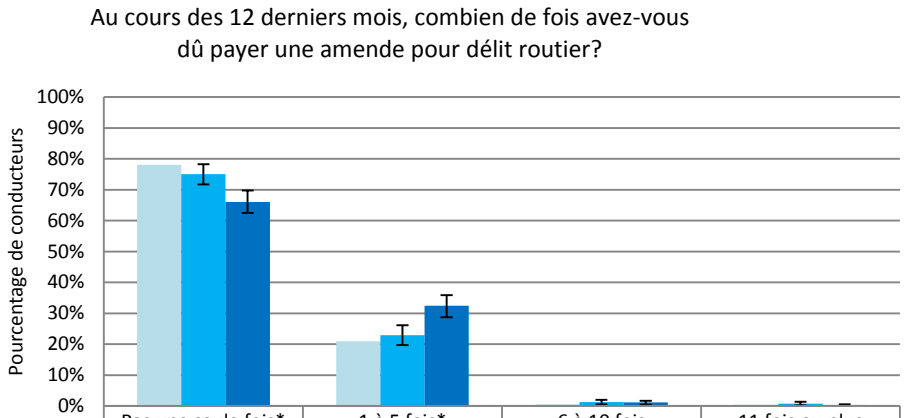
Les jeunes conducteurs, de 18 à 29 ans, (26 %) ont été contrôlés significativement plus souvent que tous les autres groupes d'âge (30-38 : 12 % ; 39-49 : 17 % ; 50-62 : 11 % ; 63+ : 8 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives ; situation analogue à celle de 2009, bien que, à l'époque, la différence n'était significative qu'en comparaison avec les 50-62 ans et les 63 ans et plus).

En outre, les conducteurs de 39 à 49 ans (17 %) ont également significativement plus souvent déclaré avoir dû souffler que les conducteurs les plus âgés (63+ : 8 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives ; situation analogue à celle de 2009). En 2009, on observait une diminution graduelle du nombre de contrôles d'alcoolémie à mesure que l'âge augmentait. Le fait que, en 2012, davantage de 39-49 ans que de 30-38 ans disent avoir été contrôlés semble donc souligner un nouveau phénomène.

1.3 Amendes autodéclarées pour une infraction de circulation dans l'ensemble de la population

Comme en 2006 et 2009, nous avons demandé aux conducteurs combien de fois ils ont dû, au cours des 12 mois écoulés, payer une amende pour une infraction de circulation (figure 14).

Figure 14: Amendes autodéclarées des conducteurs belges pour une infraction de circulation au cours des 12 derniers mois (2006, 2009 ; 2012)



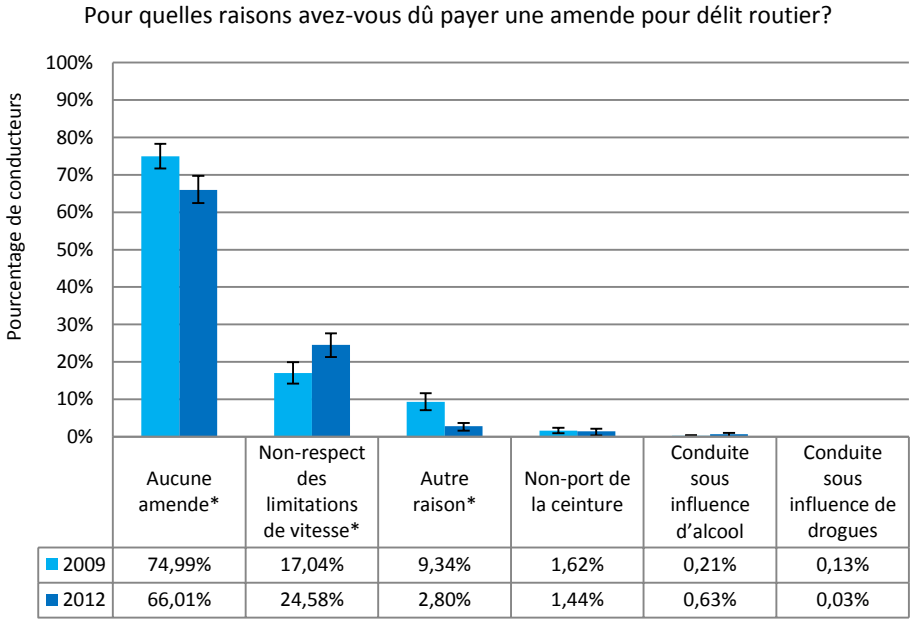
	Pas une seule fois*	1 à 5 fois*	6 à 10 fois	11 fois ou plus
2006	78,05%	21,00%	0,51%	0,44%
2009	74,99%	22,93%	1,28%	0,80%
2012	66,01%	32,41%	1,21%	0,37%

Source : IBSR

En comparaison avec 2009 et 2006, nous observons une augmentation significative du nombre de conducteurs qui ont dû s'acquitter d'une amende pour infraction de circulation. En 2012, 34 % des conducteurs déclarent avoir dû payer au moins une telle amende. En 2009, cette proportion était de 25%, contre 22% en 2006. En termes absolus, 495 répondants (sur l'échantillon total de 1 540) ont déclaré avoir dû payer au moins une amende au cours des 12 derniers mois. Nous avons demandé à ces conducteurs de préciser le motif de cette (ces) amende(s). La figure 15 donne un aperçu des résultats de cette question. Certains répondants ont reçu plusieurs amendes, ce qui explique pourquoi le total des pourcentages n'est pas égal à 100 %.

La très grande majorité des amendes résultaient d'excès de vitesse, les amendes pour mauvais stationnement ou stationnement gênant venant en second lieu. 25 % des conducteurs déclarent des amendes pour excès de vitesse et 11 % pour un mauvais stationnement ou stationnement gênant. À peine 1 % des répondants déclarent des amendes pour non-port de la ceinture, alors que moins de 1 % déclarent avoir été sanctionnés pour chacun des autres motifs proposés, tels que la conduite sous influence d'alcool ou de drogues, l'utilisation du GSM au volant ou le transport d'enfants mal attachés.

Figure 15: Évolution des motifs d'amende de circulation (2009, 2012)



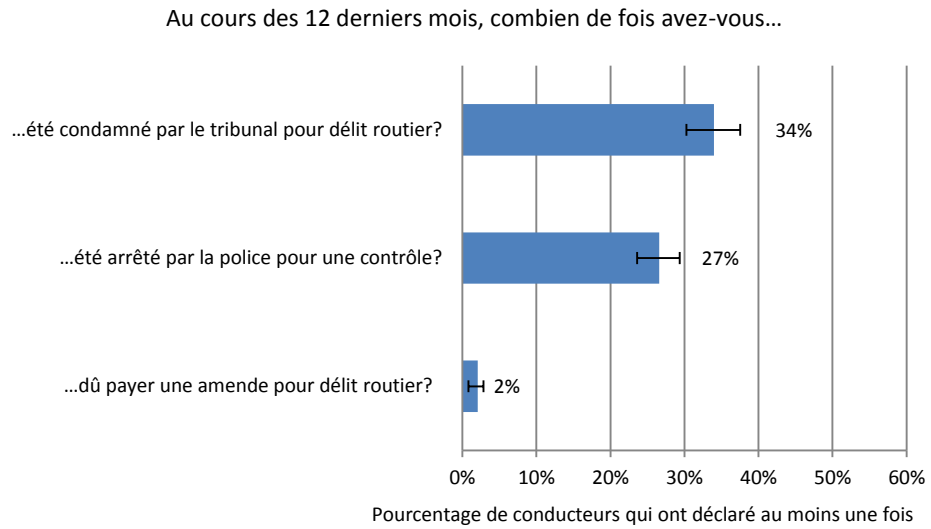
	Aucune amende*	Non-respect des limitations de vitesse*	Autre raison*	Non-port de la ceinture	Conduite sous influence d'alcool	Conduite sous influence de drogues
2009	74,99%	17,04%	9,34%	1,62%	0,21%	0,13%
2012	66,01%	24,58%	2,80%	1,44%	0,63%	0,03%

* significatif
Source : IBSR

Nous constatons, en 2012, qu'un nombre significativement moins élevé de conducteurs déclarent avoir dû payer une (des) amende(s) (66 %) qu'en 2009 (75 %) (figure 15). Par ailleurs, les amendes résultant d'un excès de vitesse connaissent une augmentation significative (2012 : 25 % ; 2009 : 17 %). Pour tous les autres motifs d'amende, nous n'avons pu constater aucune différence significative. La baisse significative du nombre d'amendes pour « autre raison » peut s'expliquer par un changement de formulation de la question. En 2009, nous n'interrogions pas explicitement au sujet du « mauvais stationnement/stationnement gênant », de « l'utilisation du GSM au volant » et du « transport d'enfants mal attachés ». Ces catégories de réponses faisaient, à l'époque, partie de la catégorie « autre raison ».

La figure 16 fournit un aperçu de la part de conducteurs qui, au cours des 12 derniers mois, ont dû payer au moins une amende pour une infraction de circulation, qui ont été retenus/arrêtés par la police pour un contrôle ou qui ont été condamnés pour une infraction de circulation. Attention : ces chiffres résultent de données autodéclarées et ne peuvent constituer qu'une indication de la situation réelle.

Figure 16: Amendes, contrôles et condamnations autodéclarés des conducteurs belges au cours des 12 derniers mois (2012)



Source : IBSR

En 2012, 34 % des répondants indiquent avoir dû payer au moins une amende au cours des 12 derniers mois pour une infraction de circulation, 27 % déclarent avoir été retenus/arrêtés pour un contrôle et 2,1 % rapportent avoir été condamnés par le tribunal pour une infraction de circulation (dont 1,0 % pour excès de vitesse, 0,1 % pour conduite sous l'influence de l'alcool, 0 % pour conduite sous l'influence de drogues, 0 % pour non-port de la ceinture et 0,6 % pour d'autres raisons ; 2009 : 2,3 % des répondants condamnés).

2. Adhésion sociale aux mesures

Outre les propres expérience et perception du risque de se faire prendre et d'être sanctionné, l'attitude des automobilistes à l'égard des mesures mises en place par les autorités afin d'améliorer la sécurité routière doit également être prise en compte. C'est pourquoi nous avons, tout d'abord, sondé l'avis des conducteurs sur les règles et sanctions actuelles. Nous les avons interrogés sur la sévérité des règles actuelles et l'intensité des contrôles, ainsi que sur la lourdeur des sanctions prévues. Nous leur avons également demandé leur avis sur les mesures potentielles. Cette information nous aide à évaluer l'adhésion sociale à d'éventuelles nouvelles mesures. Pour terminer, nous avons demandé aux répondants quelles mesures actuelles les aident, personnellement, à conduire de manière sûre.

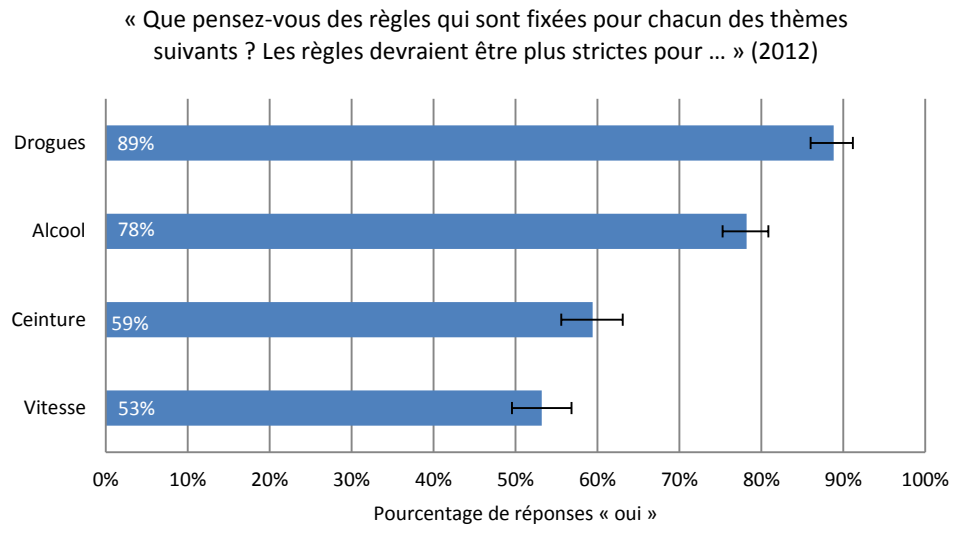
2.1 Avis relatifs aux règles et sanctions en vigueur

Comme les années précédentes (2003-2012), nous avons demandé aux répondants ce qu'ils pensent des règles et sanctions actuelles relatives à certains thèmes. Ils devaient indiquer à quel(s) thème(s) (un ou plusieurs) les affirmations proposées s'appliquaient. Les résultats sont présentés dans les sections suivantes.

2.1.1 Adhésion sociale à des règles plus strictes dans l'ensemble de la population

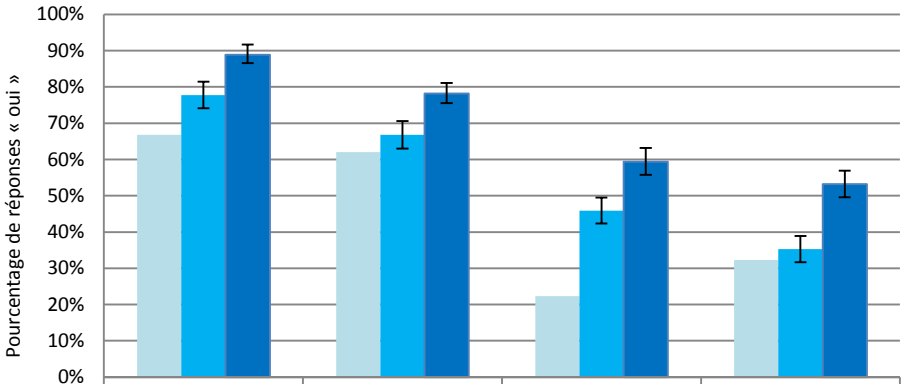
La première question demandait aux répondants si les règles actuelles devraient être plus sévères pour un thème déterminé. La figure 17 montre le pourcentage de conducteurs qui, en 2012, sont d'avis que les sanctions devraient être plus sévères pour un ou plusieurs thèmes. La figure 18 compare les résultats de 2009 avec ceux de l'enquête de 2012.

Figure 17: Adhésion sociale au renforcement des règles en Belgique (2012)



Source : IBSR

Figure 18: Evolution de l'adhésion sociale à des règles plus strictes (2006, 2009 ; 2012)



	Drogues*	Alcool*	Ceinture*	Vitesse*
	Les règles devraient être plus strictes…			
2006	66,82%	62,05%	22,30%	32,26%
2009	77,75%	66,80%	45,91%	35,25%
2012	88,85%	78,20%	59,41%	53,23%

* significatif
Source : IBSR

Les conducteurs belges pensent que ce sont principalement les règles en matière de drogues (89 % des répondants) et d'alcool (78 % des répondants) dans la circulation qui devraient être plus strictes. En 2012, les pourcentages de réponses affirmatives, pour les 4 thèmes, sont même supérieurs à ceux de 2009 et 2006[7]. Les résultats indiquent donc qu'il existe une adhésion sociale à un renforcement de la législation en matière d'alcool et de drogues.

L'adhésion sociale à des règles plus strictes en matière de port de la ceinture et de vitesse est nettement moins marquée (ceinture : 59 % des répondants ; vitesse : 53 % des répondants). Mais à cet égard également, le pourcentage de réponses affirmatives a augmenté de manière significative par rapport à 2009 et 2006.

2.1.2 Adhésion sociale à des règles plus strictes en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui déclarent penser que les règles devraient être plus strictes concernant certains thèmes.

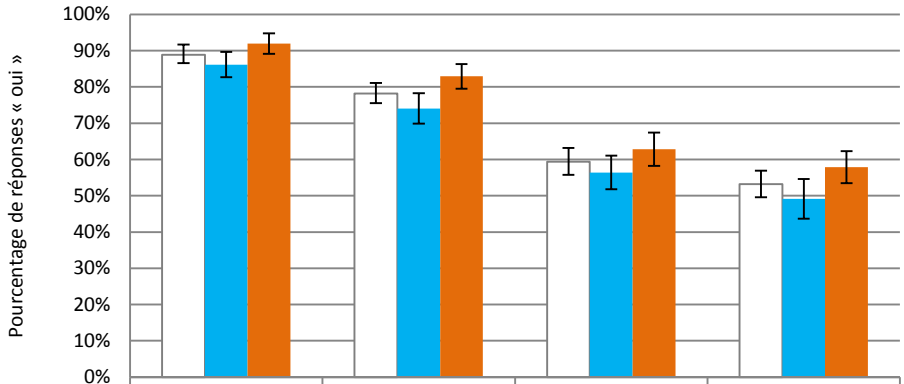
Comme nous l'avions déjà observé en 2009, l'adhésion sociale à un renforcement des règles ne diffère pas de manière significative en fonction de la région du répondant.

2.1.2.1 Sexe

L'adhésion sociale à des règles plus strictes diffère néanmoins en fonction du sexe (figure 19).

[7] En 2006, les quatre thèmes avaient été proposés comme possibilités de réponse à chacune des affirmations et les répondants devaient indiquer pour quel(s) thème(s) ils étaient d'accord avec l'affirmation. Malgré la mention explicite selon laquelle plusieurs thèmes pouvaient être cités pour chaque affirmation, il s'est avéré, lors d'un entretien de test en 2009, qu'un certain nombre de répondants ne citaient systématiquement qu'un seul thème. C'est pourquoi nous avons décidé d'adapter la formulation de la question en répétant les affirmations pour chacun des quatre thèmes. Suite à cet ajustement de la formulation de la question, le pourcentage de réponses affirmatives, pour l'ensemble des affirmations et les différents thèmes, était, en 2009, entre 5 et 10 % supérieur à celui de 2006.

Figure 19: Adhésion sociale à des règles plus strictes en fonction du sexe du répondant (2012)



	Drogues*	Alcool*	Ceinture*	Vitesse*
Belgique	88,85%	78,20%	59,41%	53,23%
Homme	86,15%	74,05%	56,40%	49,14%
Femme	91,94%	82,92%	62,82%	57,86%

* significatif

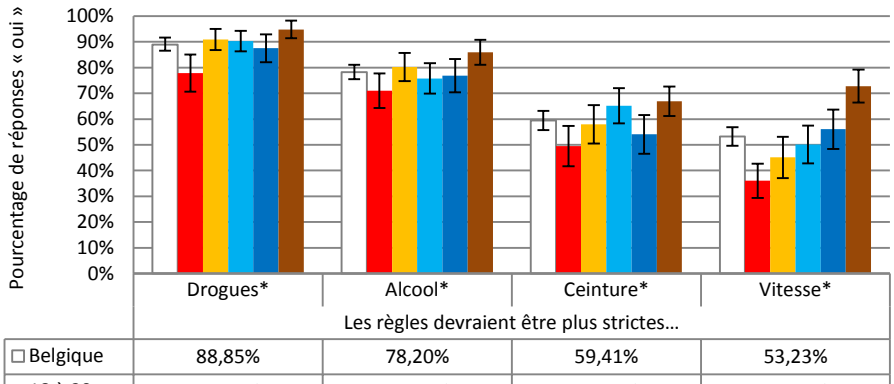
Source : IBSR

De manière générale, nous constatons que les femmes pensent significativement plus souvent que les hommes que les règles en matière de drogues, d'alcool, de ceinture et de vitesse devraient être plus strictes (drogues : femmes (92 %) vs hommes (86 % ; $F(1,126)= 9,41$; $p<0,01$) ; alcool : femmes (83 %) vs hommes (74 % ; $F(1,126)= 11,07$; $p<0,01$) ; ceinture : femmes (63 %) vs hommes (56 % ; $F(1,126)= 5,55$; $p<0,05$) ; vitesse : femmes (58 %) vs hommes (49 % ; $F(1,126)= 6,35$; $p<0,05$)). En 2009 déjà, les femmes se déclaraient, pour chaque thème, plus souvent favorables à un renforcement des règles que les hommes mais, à l'époque, les différences n'étaient significatives que dans les cas de l'alcool et de la vitesse.

2.1.2.2 Âge

L'adhésion sociale à un renforcement des règles diffère également en fonction de l'âge (figure 20).

Figure 20: Adhésion sociale à des règles plus strictes en fonction de l'âge du répondant (2012)



	Drogues*	Alcool*	Ceinture*	Vitesse*
Belgique	88,85%	78,20%	59,41%	53,23%
18 à 29 ans	77,81%	71,03%	49,45%	36,04%
30 à 38 ans	90,86%	80,20%	57,96%	45,11%
39 à 49 ans	90,24%	75,77%	65,17%	50,12%
50 à 62 ans	87,48%	76,85%	54,05%	56,03%
63 +	94,80%	85,93%	66,90%	72,80%

* significatif

Source : IBSR

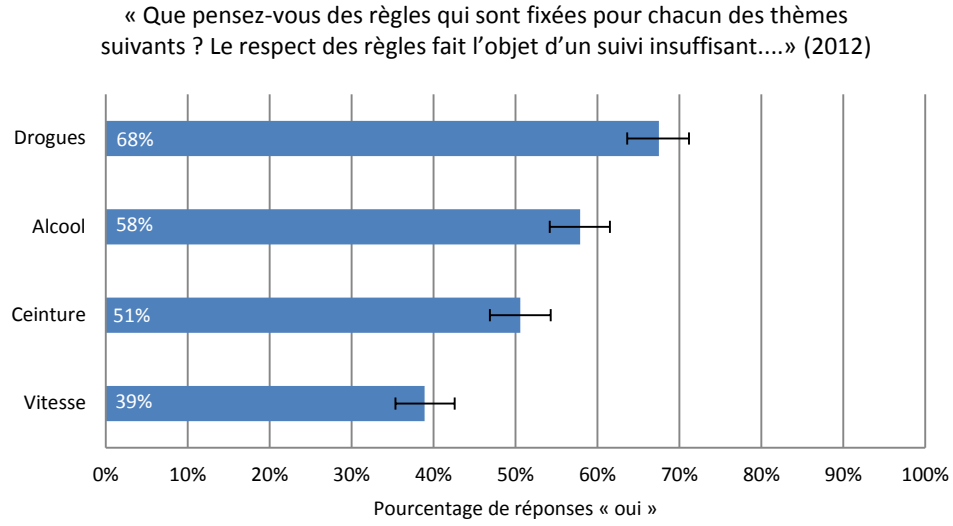
Il est frappant de constater que c'est auprès de la catégorie d'âge la plus jeune (18-29 ans) que l'adhésion sociale à des règles plus strictes est la plus faible, tant pour les drogues, l'alcool et la ceinture que pour la vitesse, et auprès de la catégorie d'âge la plus élevée (63 ans et plus) qu'elle est la plus forte (drogues : 18-29 ans (78 %) vs 63+ (95 %) ; alcool : 18-29 ans (71 %) vs 63+ (86

%) ; ceinture : 18-29 ans (49 %) vs 63+ (67 %) ; vitesse : 18-29 ans (36 %) vs 63+ (73 %) ; voir annexe 1 pour les différences significatives). Nous avions déjà pu observer ces tendances en 2009. Pour le seul cas de la ceinture, nous avions alors observé l'adhésion la plus faible à un renforcement des règles auprès du groupe des 39-49 ans, et non pas auprès des conducteurs les plus jeunes. Comme en 2009, c'est sur le plan des excès de vitesse que l'on assiste à l'augmentation la plus systématique de l'adhésion à un renforcement des règles à mesure que l'âge augmente.

2.1.3 Adhésion sociale à une intensification des contrôles dans l'ensemble de la population

Nous avons ensuite demandé aux conducteurs s'ils pensent que le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant. La figure 21 présente le pourcentage de conducteurs qui, en 2012, sont d'avis que les contrôles devraient être intensifiés.

Figure 21: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en Belgique (2012)



Source : IBSR

Les conducteurs belges sont d'avis que la conduite sous influence de drogues (68 %) et d'alcool (58 %), surtout, est insuffisamment contrôlée. 51 % des répondants pensent que le port de la ceinture devrait être davantage contrôlé. Le pourcentage des conducteurs qui pensent que les excès de vitesse sont insuffisamment contrôlés (39 %) est nettement inférieur à celui des conducteurs qui pensent que les autres aspects sont insuffisamment contrôlés, et également plus faible que lors des éditions précédentes (2009 : 56 % ; 2006 : 51%). Ce constat laisse supposer une diminution de l'adhésion sociale à une intensification des contrôles de vitesse. Il est fort probable que cette tendance trouve son origine dans le fait que le risque objectif de se faire prendre a fortement augmenté au cours des dernières années (pour plus d'informations, voir Boets & Meesmann, 2014).

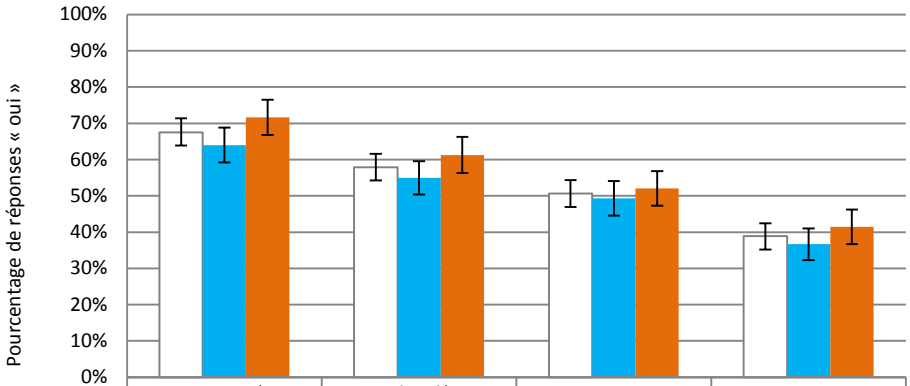
2.1.4 Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui pensent que les règles sont insuffisamment contrôlées.

2.1.4.1 Sexe

Certains avis quant à la nécessité d'intensifier les contrôles de police varient significativement en fonction du sexe du conducteur (figure 22).

Figure 22: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction du sexe du répondant (2012)



	Drogues*	Alcool*	Ceinture	Vitesse
Belgique	67,53%	57,91%	50,61%	38,90%
Homme	64,00%	54,95%	49,35%	36,66%
Femme	71,62%	61,25%	52,04%	41,46%

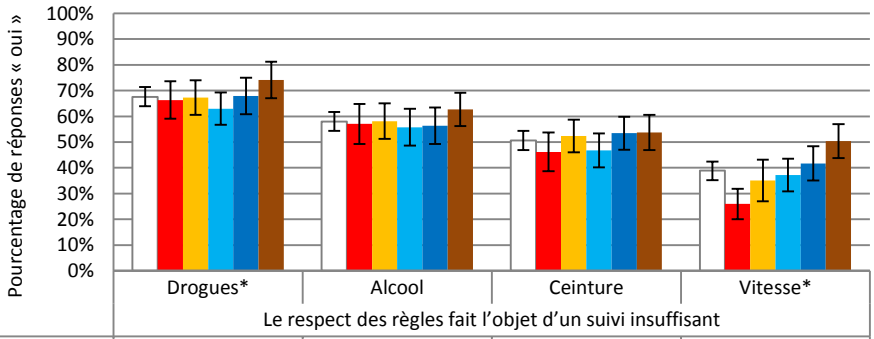
* significatif
Source : IBSR

Les hommes sont significativement moins souvent d'avis que les femmes que les contrôles de police visant à vérifier si les conducteurs roulent sous influence, et ce aussi bien pour l'alcool que pour les drogues, devraient être intensifiés (alcool : hommes 55 % - femmes 61 % ($F(1,126)= 4,00$; $p<0,05$; drogues : hommes 64 % - femmes 72 % ($F(1,126)= 6,05$; $p<0,05$)). L'adhésion sociale à une intensification des contrôles du port de la ceinture et de vitesse est également plus restreinte chez les hommes que chez les femmes, mais cette différence n'est pas significative.

2.1.4.2 Âge

Les analyses démontrent que l'adhésion à une intensification des contrôles portant sur les drogues et la vitesse varie significativement en fonction de l'âge du répondant (figure 23).

Figure 23: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de l'âge du répondant (2012)



	Drogues*	Alcool	Ceinture	Vitesse*
Belgique	67,53%	57,91%	50,61%	38,90%
18 à 29 ans	66,29%	57,03%	46,20%	25,96%
30 à 38 ans	67,27%	58,12%	52,34%	35,08%
39 à 49 ans	62,94%	55,75%	46,75%	37,18%
50 à 62 ans	67,93%	56,36%	53,44%	41,69%
63 +	74,06%	62,68%	53,73%	50,41%

* significatif
Source : IBSR

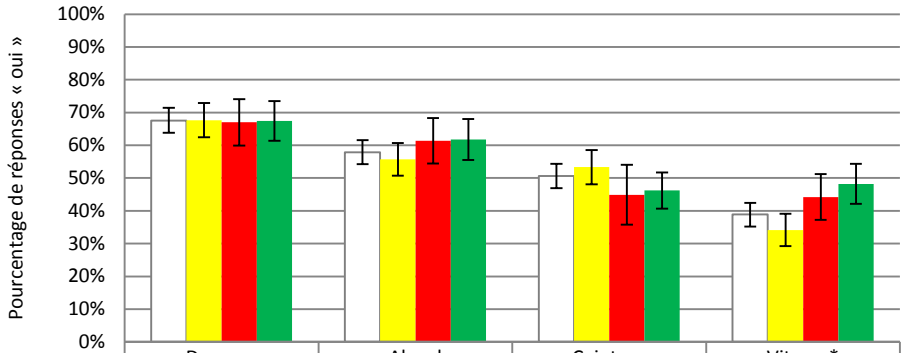
De manière générale, nous constatons que ce sont les conducteurs les plus âgés (63 ans et plus) qui, pour les quatre types d'infraction, sont le plus souvent d'avis que les contrôles devraient être

intensifiés. Dans le cas de l'alcool et de la ceinture, cette différence n'est toutefois pas significative. En ce qui concerne l'adhésion à une multiplication des contrôles de vitesse, nous observons une augmentation graduelle à mesure que l'âge avance (18-29 : 26 % ; 30-38 : 35 % ; 39-49 : 37 % ; 50-62 : 42 % ; 63+ : 50 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives).
En outre, par rapport aux conducteurs de 39 à 49 ans, les 63 ans et plus sont significativement plus souvent d'avis que les contrôles pour la conduite sous influence de drogues devraient être intensifiés ($F(1,126)=6,38$; $p<0,05$). Antérieurement, les conducteurs de 39 à 49 ans avaient significativement plus souvent déclaré que les conducteurs les plus âgés (63 ans et plus) avoir été soumis à un test d'haleine.

2.1.4.3 Région

Nous n'avons pu observer qu'une seule différence significative en fonction de la région du conducteur, sur le plan de l'adhésion à une intensification des contrôles de vitesse (figure 24).

Figure 24: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de la région du répondant (2012)



	Drogues	Alcool	Ceinture	Vitesse*
Belgique	67,53%	57,91%	50,61%	38,90%
Flandre	67,66%	55,76%	53,32%	34,17%
Wallonie	67,00%	61,38%	44,90%	44,22%
Bruxelles	67,40%	61,75%	46,20%	48,21%

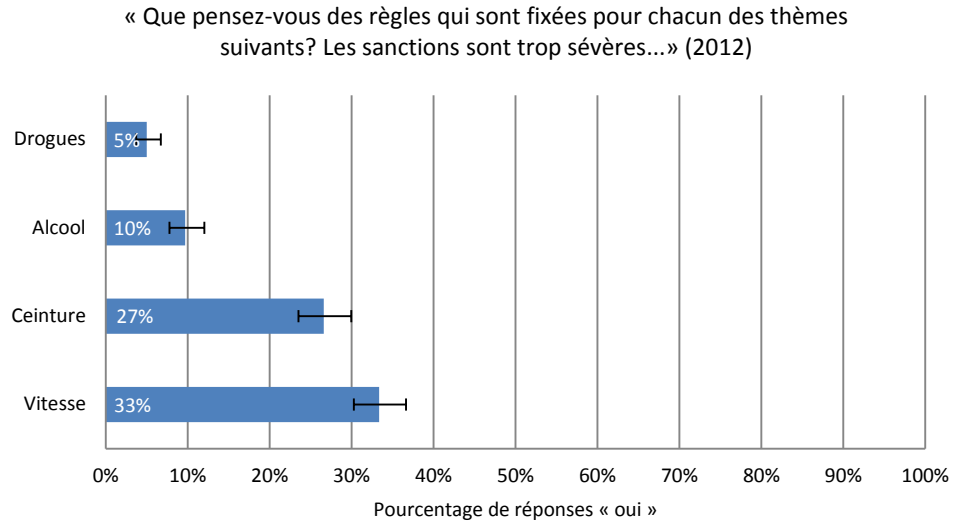
* significatif
Source : IBSR

Les conducteurs flamands (34 %) sont moins souvent d'avis que la vitesse est insuffisamment contrôlée que leurs homologues wallons (44 % ; $F(1,126)= 5,47$; $p<0,05$) et bruxellois (48 % ; $F(1,126)= 12,58$; $p<0,01$). Bien que, en raison du changement de formulation de la question, les résultats ne soient comparables avec ceux de 2009 que sous réserve, nous observons tout de même un déplacement clair de l'adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de la région.
En 2009, c'étaient les conducteurs flamands qui estimaient le plus souvent que les règles (relatives aux 4 thèmes) font l'objet d'une répression insuffisante. Les Bruxellois arrivaient chaque fois en deuxième position, tandis que les conducteurs wallons partageaient systématiquement moins souvent cet avis. Les seules différences significatives qui avaient été observées sont celles entre la Flandre, d'une part, et Bruxelles et la Wallonie, d'autre part (avec une différence significative pour la vitesse et l'alcool). Si nous comparons sous réserve les chiffres de 2009 avec ceux de 2012, nous constatons que l'adhésion sociale à davantage de répression/contrôles de l'alcoolémie a fortement augmenté en Wallonie et à Bruxelles, tandis qu'elle a diminué en Flandre. Pour la vitesse, l'adhésion à une intensification de la répression/des contrôles a légèrement augmenté en Wallonie et à Bruxelles et nettement diminué en Flandre. En 2009, 66 % des Flamands étaient encore d'avis que les règles en matière de vitesse font l'objet d'une répression insuffisante, tandis qu'en 2012, c'est encore le cas d'à peine 34 % d'entre eux.

2.1.5 Avis de l'ensemble de la population des conducteurs sur la sévérité des sanctions actuelles

Alors que les deux premières affirmations sondent l'attitude des conducteurs à l'égard des règles en matière de vitesse, de conduite sous influence d'alcool et de drogues, et de port de la ceinture, la dernière affirmation cible spécifiquement les attitudes envers les sanctions infligées aux personnes qui ont enfreint ces règles. Nous avons demandé aux répondants s'ils sont d'avis que les sanctions actuelles pour ces infractions sont trop lourdes (figure 25).

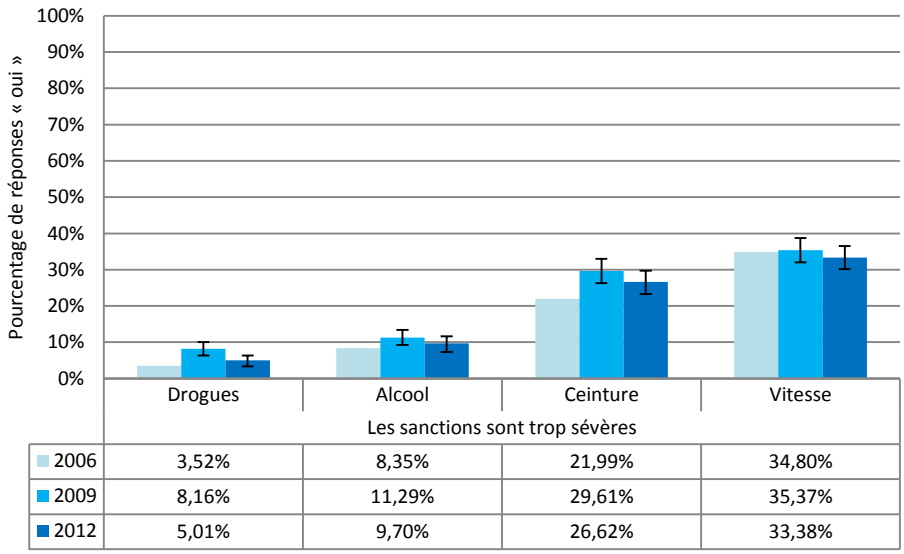
Figure 25: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en Belgique (2012)



Source : IBSR

Seuls 5 % des répondants pensent que les sanctions actuelles en matière de drogues sont trop lourdes, alors que 10 % partagent cet avis en ce qui concerne l'alcool.
La part des conducteurs qui jugent trop sévères les sanctions pour le non-port de la ceinture et les excès de vitesse est déjà clairement plus élevée (ceinture : 27% ; vitesse : 33%).

Figure 26: Évolution de l'avis sur la sévérité des sanctions actuelles (2006, 2009 ; 2012)



	Drogues	Alcool	Ceinture	Vitesse
2006	3,52%	8,35%	21,99%	34,80%
2009	8,16%	11,29%	29,61%	35,37%
2012	5,01%	9,70%	26,62%	33,38%

Source : IBSR

En comparaison avec 2009 (figure 26), nous constatons que la part de conducteurs qui pensent que les sanctions sont trop lourdes pour chacun des quatre types d'infraction a légèrement diminué, bien

que cette différence ne soit pas significative. En 2006, la part de conducteurs jugeant les sanctions en matière de drogues, d'alcool et de ceinture trop lourdes était même inférieure à celle de 2012 (attention : la question a été modifiée en profondeur par rapport à 2006 ; voir ci-avant la remarque à ce sujet à la section 2.1.1).

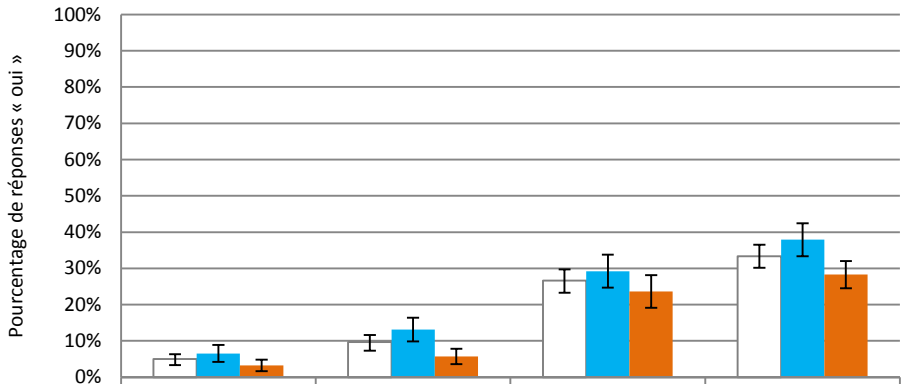
2.1.6 Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui déclarent penser que les règles devraient être plus strictes pour certaines infractions.

2.1.6.1 Sexe

Les avis quant à la sévérité des sanctions varient en fonction du sexe du conducteur (figure 27).

Figure 27: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction du sexe du répondant (2012)



	Drogues*	Alcool*	Ceinture	Vitesse*
Belgique	5,01%	9,70%	26,62%	33,38%
Homme	6,54%	13,14%	29,20%	37,89%
Femme	3,24%	5,74%	23,65%	28,27%

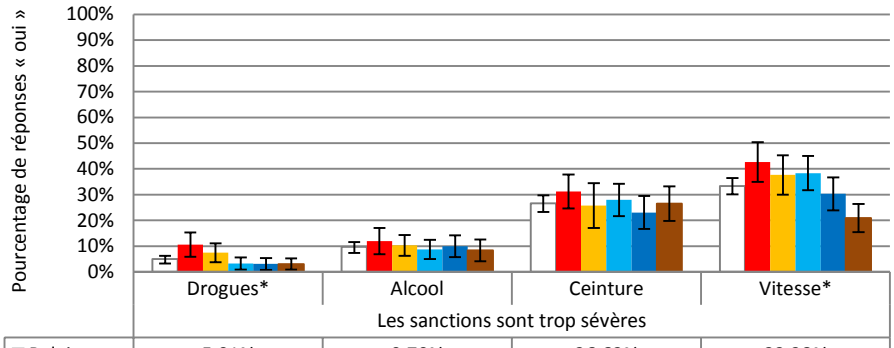
* significatif
Source : IBSR

Les hommes pensent plus souvent que les femmes que les sanctions actuelles en matière de drogues, d'alcool et de vitesse sont trop sévères (drogues : hommes 7 % - femmes 3 % ($F(1,126)= 5,68$; $p<0,05$) ; alcool : hommes 13 % - femmes 6 % ($F(1,126)= 15,34$; $p<0,01$) ; vitesse : hommes 38 % - femmes 28 % ($F(1,126)= 11,87$; $p<0,01$)). En ce qui concerne les sanctions relatives au non-port de la ceinture, nous n'avons pu observer aucune différence significative en fonction du sexe du conducteur. En 2009, un nombre significativement plus élevé d'hommes que de femmes avaient indiqué juger les sanctions trop lourdes pour chacun des thèmes.

2.1.6.2 Âge

L'avis quant à la sévérité des sanctions pour la conduite sous influence de drogues et pour la vitesse varie significativement en fonction de l'âge du conducteur (figure 28).

Figure 28: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction de l'âge du répondant (2012)



Les sanctions sont trop sévères	Drogues*	Alcool	Ceinture	Vitesse*
Belgique	5,01%	9,70%	26,62%	33,38%
18 à 29 ans	10,59%	11,99%	31,22%	42,61%
30 à 38 ans	7,47%	10,34%	25,73%	37,65%
39 à 49 ans	3,29%	8,75%	27,96%	38,34%
50 à 62 ans	3,10%	9,93%	23,09%	30,31%
63 +	3,06%	8,38%	26,53%	20,94%

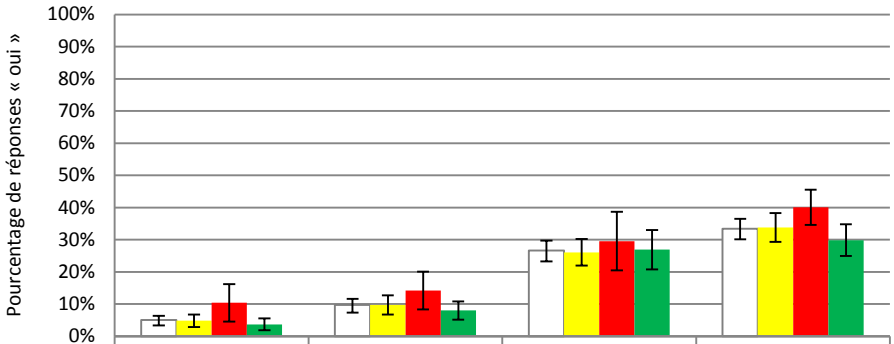
* significatif
Source : IBSR

Comme c'était le cas pour l'opinion sur le renforcement des règles, nous constatons que, sur ce point également, c'est auprès du groupe d'âge le plus jeune (18-29 ans) que l'adhésion sociale à des sanctions plus sévères est la plus faible, et ce aussi bien pour les drogues, l'alcool et la ceinture que pour la vitesse. La figure 29 permet de constater que ce groupe des conducteurs les plus jeunes présente systématiquement le plus fort pourcentage de répondants qui sont d'avis que les sanctions sont trop lourdes. Dans le cas de l'alcool et de la ceinture, cette différence n'est toutefois pas significative. Nous assistons, à mesure que l'âge des répondants augmente, une diminution quasi graduelle du pourcentage de conducteurs qui sont d'avis que les sanctions pour excès de vitesse sont trop sévères (18-29 : 43 % ; 30-38 : 38 % ; 39-49 : 38 % ; 50-62 : 30 % ; 63+ : 21 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives). Dans le cas de la conduite sous l'influence de drogues également, nous assistons à une diminution graduelle du pourcentage de conducteurs qui pensent que les sanctions sont trop sévères (18-29 : 11 % ; 30-38 : 38 % ; 39-49 : 3 % ; 50-62 : 3 % ; 63+ : 3 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives). Aucune différence d'âge significative n'a été constatée concernant les opinions sur la sévérité des sanctions pour la conduite sous influence d'alcool et le non-port de la ceinture. En 2009, des différences significatives en matière d'âge n'avaient été observées qu'au sujet de la vitesse. À l'époque, par rapport aux 63 ans et plus, le groupe des conducteurs les plus jeunes et celui des 39-49 ans étaient significativement plus souvent d'avis que les sanctions pour excès de vitesse étaient exagérées.

2.1.6.3 Région

Les avis relatifs à la sévérité des sanctions pour la conduite sous l'influence de l'alcool et excès de vitesse varient significativement en fonction de la région du conducteur (figure 29).

Figure 29: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction de la région du répondant (2012)



	Drogues	Alcool*	Ceinture*	Vitesse*
Belgique	5,01%	9,70%	26,62%	33,38%
Flandre	4,79%	9,74%	26,05%	33,82%
Wallonie	10,39%	14,19%	29,54%	40,07%
Bruxelles	3,66%	7,97%	26,88%	29,85%

* significatif
Source : IBSR

Les Wallons sont significativement plus nombreux que les Bruxellois à penser que les sanctions pour la conduite sous l'influence de l'alcool et les excès de vitesses sont trop lourdes (alcool : Wallons 14 % - Bruxellois 8 % ($F(1,126)= 3,57$; $p<0,05$) ; vitesse : Wallons 40 % - Bruxellois 30 % ($F(1,126)= 7,55$; $p<0,01$)). Les Flamands occupent, quant à eux, une position intermédiaire (alcool : 10 % ; vitesse : 34 %).
En ce qui concerne la sévérité des sanctions en matière de drogues et de port de la ceinture, nous n'avons pu observer aucune différence significative en fonction de la région du conducteur.
Ces chiffres reflètent un changement évident depuis 2009. Cette année-là, les sanctions liées à la conduite sous influence d'alcool et de drogues étaient jugées significativement trop sévères tant en Flandre qu'en Wallonie. Pour ces deux infractions, le pourcentage de conducteurs qui pensent que ces sanctions sont trop sévères a clairement augmenté en Wallonie, tandis qu'il a reculé dans les deux autres régions.

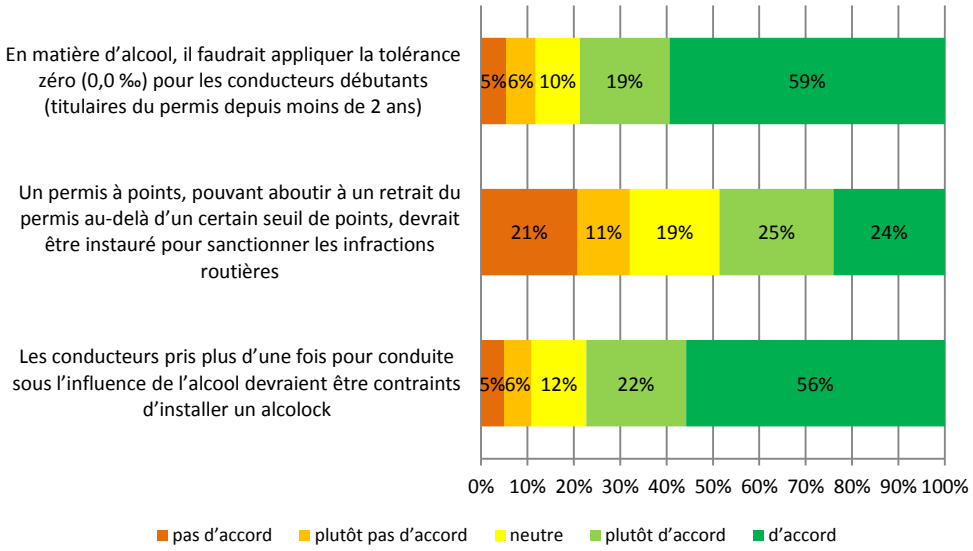
2.2 Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière

Il existe, en plus des contrôles et des sanctions, différentes autres mesures visant à rendre la circulation plus sûre. Il est important que la population adhère aux mesures de sécurité routière. La section précédente décrivait l'avis des conducteurs à l'égard des mesures *existantes*. Dans cette partie du rapport, nous traitons de l'adhésion sociale aux mesures *potentielles*. Par mesures potentielles, nous faisons référence aux mesures de sécurité routière qui n'existent pas encore en Belgique mais qui, à l'avenir, pourraient bien être instaurées.

2.2.1 Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière dans l'ensemble de la population

Les résultats pour l'ensemble de la population de conducteurs sont présentés dans la figure 30. C'est l'introduction d'une tolérance zéro en matière d'alcool (0,0 pour mille) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans) qui recueille la plus franche approbation. Près de 8 répondants sur 10 se disent (plutôt) d'accord avec une telle mesure (79 %). En outre, 77 % des répondants sont d'avis que les conducteurs qui ont déjà été contrôlés positifs plus d'une fois lors d'un test d'alcoolémie devraient être obligés d'installer un éthylotest antidémarrage. Un peu moins de la moitié des répondants sont favorables à l'introduction du permis à points (49 %).

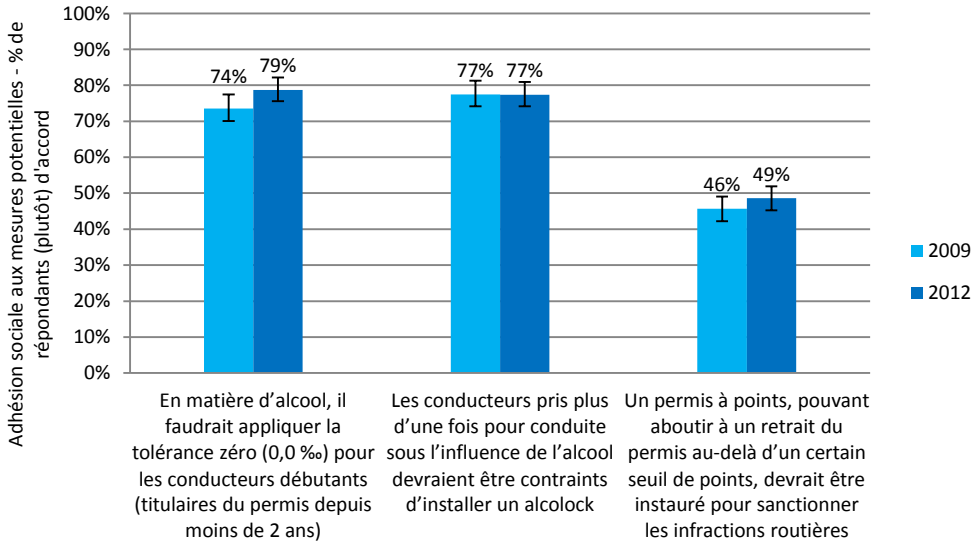
Figure 30: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité rotuière en Belgique (2012)



Source : IBSR

En comparaison avec 2009 (figure 31), nous constatons que l'adhésion sociale à l'égard de la tolérance zéro pour les conducteurs débutants a tendance à augmenter (2009 : 74 % ; 2012 : 79 % ; cependant, cette différence n'est pas significative). En 2012, l'adhésion sociale à cette mesure est quelque peu supérieure à celle que recueille l'éthylotest antidémarrage pour les conducteurs qui ont déjà été contrôlés positifs plus d'une fois lors d'un test d'alcoolémie (changement quasi insignifiant par rapport à 2009 : dans les deux cas autour de 77 %). L'adhésion au permis à points a légèrement – mais pas significativement – augmenté en 2012 (2009 : 46 % ; 2012 : 49 %).

Figure 31: Évolution de l'adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière (2009 ; 2012)



Source : IBSR

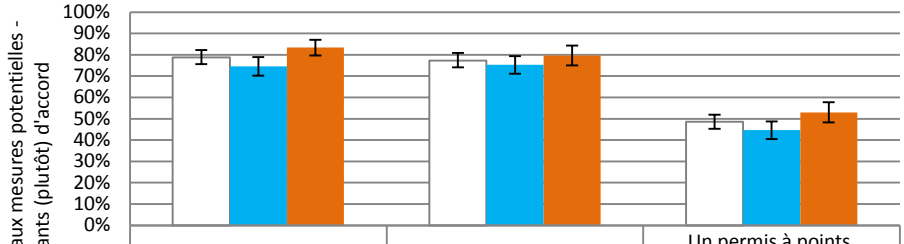
2.2.2 Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui se déclarent (plutôt) d'accord avec certaines mesures potentielles de sécurité routière.

2.2.2.1 Sexe

Les femmes sont davantage favorables aux trois mesures potentielles que les hommes (figure 32).

Figure 32: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction du sexe du répondant (2012)



	En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)*	Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock	Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières*
Belgique	78,72%	77,35%	48,58%
Homme	74,59%	75,28%	44,66%
Femme	83,40%	79,69%	53,02%

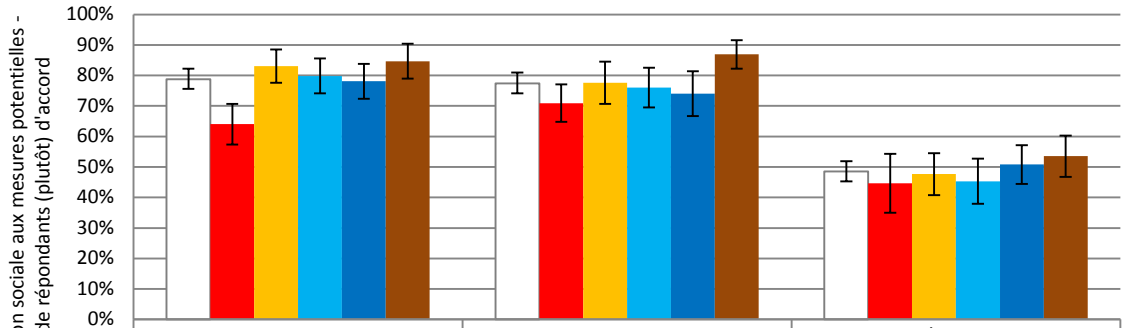
* significatif
Source : IBSR

Plus de femmes (83 %) que d'hommes (75 %) sont d'accord avec une tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants ($F(1,126)= 12,73$; $p<0,01$) et plus de femmes (53 %) que d'hommes (45 %) sont également favorables à un permis de conduire à points ($F(1,126)= 8,33$; $p<0,01$). La différence selon le sexe entre les avis sur l'éthylotest antidémarrage n'est pas significative.

2.2.2.2 Âge

Certaines différences significatives en termes d'adhésion sociale aux mesures potentielles ont été observées en fonction de l'âge (figure 33).

Figure 33: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction de l'âge du répondant (2012)



	En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)*	Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock*	Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières
Belgique	78,72%	77,35%	48,58%
18 à 29 ans	64,02%	70,93%	44,65%
30 à 38 ans	83,03%	77,57%	47,68%
39 à 49 ans	79,83%	76,05%	45,32%
50 à 62 ans	78,09%	74,03%	50,80%
63 +	84,69%	86,90%	53,54%

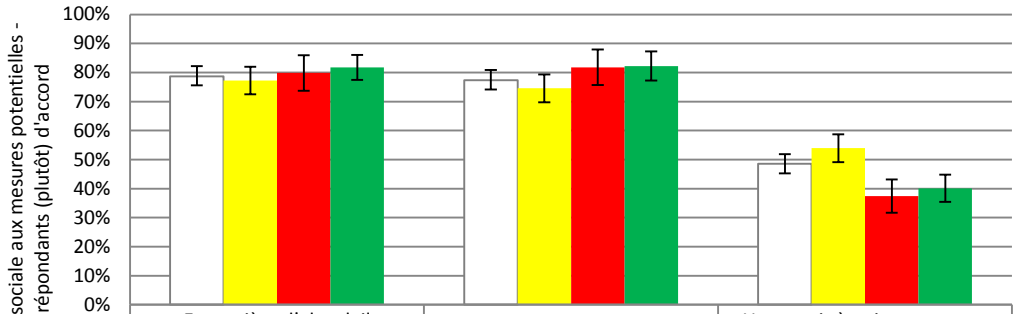
* significatif
Source : IBSR

De toute évidence, le groupe d'âge le plus jeune (18-29 ans) adhère significativement moins à la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants que tous les autres groupes d'âge. Ce groupe est aussi celui qui serait le plus touché par une telle mesure (18-29 : 64 % ; 30-38 : 83 % ; 39-49 : 80 % ; 50-62 : 78 % ; 63+ : 85 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives). De manière surprenante, plus de la moitié des conducteurs de ce groupe d'âge se déclarent d'accord avec cette mesure potentielle. Les répondants les plus âgés (+ de 63 ans) se montrent significativement plus favorables que tous les autres groupes d'âge à l'introduction d'un éthylotest antidémarrage pour ceux qui ont été déjà été contrôlés positifs plus d'une fois (18-29 : 71 % ; 30-38 : 78 % ; 39-49 : 76 % ; 50-62 : 74 % ; 63+ : 87 % ; voir annexe 1 pour les différences significatives).

2.2.2.3 Région

L'adhésion sociale à une réglementation instaurant un éthylotest antidémarrage et un permis à points varie en fonction de la région du conducteur (figure 34).

Figure 34: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction de la région du répondant (2012)



	En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)	Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock*	Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières*
Belgique	78,72%	77,35%	48,58%
Flandre	77,24%	74,55%	53,95%
Wallonie	79,86%	81,82%	37,43%
Bruxelles	81,76%	82,26%	40,10%

* significatif
Source : IBSR

Les conducteurs flamands (75 %) se prononcent nettement moins en faveur d'une réglementation instaurant l'éthylotest antidémarrage que les Bruxellois (82 % ; $F(1,126)= 4,76$; $p<0,05$). Cependant, l'adhésion sociale à un permis à points est significativement plus importante en Flandre (54 %) qu'à Bruxelles (37 % ; $F(1,126)= 16,61$; $p<0,01$) et en Wallonie (40 % ; $F(1,126)= 18,94$; $p<0,01$).

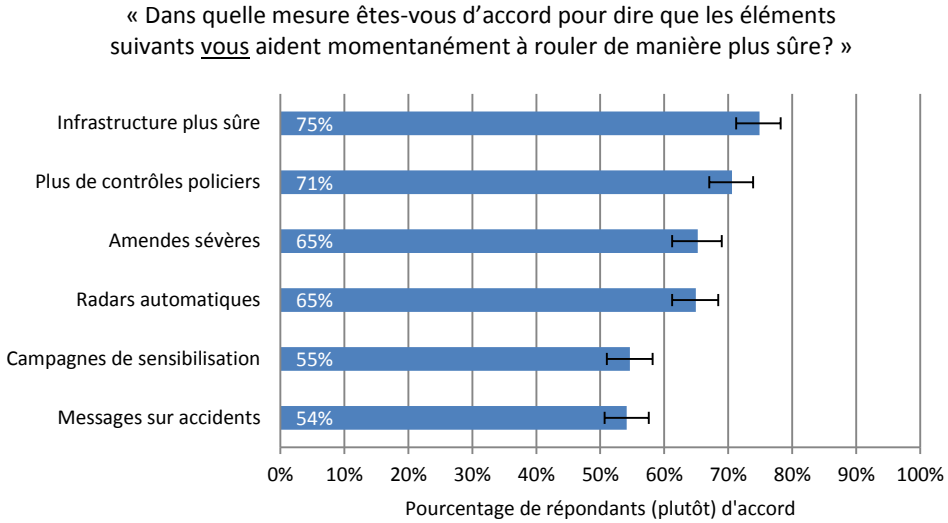
2.3 Avis sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre

2.3.1 Avis de l'ensemble de la population des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre

Outre leur avis sur les mesures existantes et potentielles, nous avons aussi demandé aux répondants quelles mesures les aident, personnellement, à conduire de manière sûre. Les mesures citées s'étendent des amendes et contrôles aux mesures infrastructurelles, en passant par les campagnes de sensibilisation. La formulation de la question a été modifiée par rapport à 2009. En 2012, nous avons veillé de manière plus cohérente à ce que les questions portent sur les mesures *actuelles.* La question était la suivante : « Dans quelle mesure pensez-vous que les mesures suivantes vous aident *actuellement* à conduire de manière sûre ? ». Qui plus est, nous n'avons plus, comme en 2009, interrogé les répondants sur la nécessité de renforcer ou d'atténuer certains dispositifs (« plus de contrôles de police », « des amendes plus lourdes » et « des aménagements routiers plus sûrs ») mais bien sur les mesures proprement dites (« des contrôles de police », « de lourdes amendes » et « des aménagements routiers sûrs »). Enfin, en 2012, la question a été raccourcie et ne comportait plus d'allusion aux « images de crash-test » et au « peu d'attention pour la puissance de la voiture dans les réclames ». En raison de cette modification du contenu de la question, les résultats ne sont plus comparables avec ceux des éditions précédentes.

La figure 35 présente, dans l'ordre décroissant, le pourcentage de conducteurs qui, en 2012, se disent (plutôt) d'accord avec l'efficacité subjective d'une mesure.

Figure 35: Avis sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre, en Belgique (2012)



Source : IBSR

Les automobilistes belges (75 %) sont d'avis que ce sont surtout des aménagements routiers sûrs qui sont en mesure de les aider, suivis par les contrôles de police (71 %), de lourdes amendes (65 %), les caméras automatiques (65 %), les campagnes de sensibilisation (55 %) et les messages sur les accidents (54 %). En 2009, 70 % des répondants avaient indiqué que des aménagements routiers plus sûrs les aidaient à rouler de manière sûre, 68 % pensaient la même chose d'un renforcement des contrôles de police, 47 % d'amendes plus lourdes, 62 % des caméras automatiques, 61 % des campagnes de sensibilisation via des affiches, la télévision ou la radio et 56 % des messages sur les personnes blessées ou tuées dans un accident de voiture.

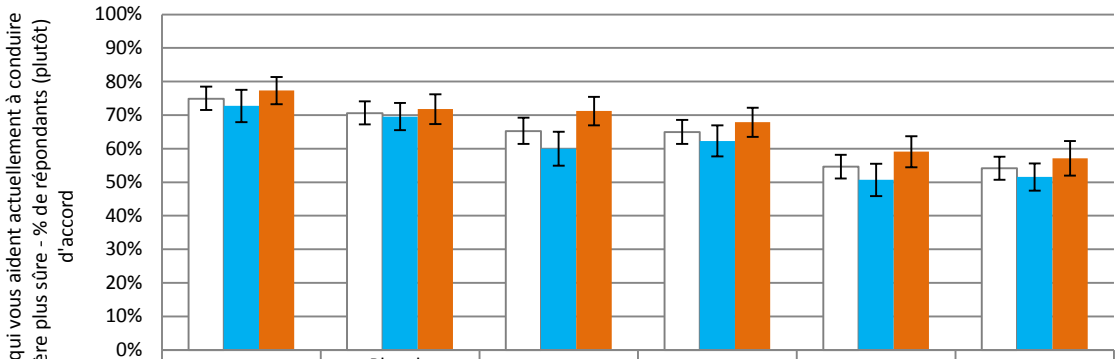
2.3.2 Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre, en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui sont (plutôt) d'avis que les mesures suivantes les aident actuellement à conduire de manière plus sûre.

2.3.2.1 Sexe

De manière générale, les femmes déclarent plus souvent que les hommes que certaines mesures les aident actuellement à conduire de manière sûre (figure 36).

Figure 36: Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre en fonction du sexe du répondant (2012)



	Infrastructure plus sûre	Plus de contrôles policiers	Amendes sévères*	Radars automatiques*	Campagnes de sensibilisation*	Messages sur accidents
Belgique	74,90%	70,59%	65,22%	64,92%	54,63%	54,15%
Homme	72,75%	69,53%	59,96%	62,31%	50,72%	51,55%
Femme	77,34%	71,79%	71,21%	67,87%	59,08%	57,11%

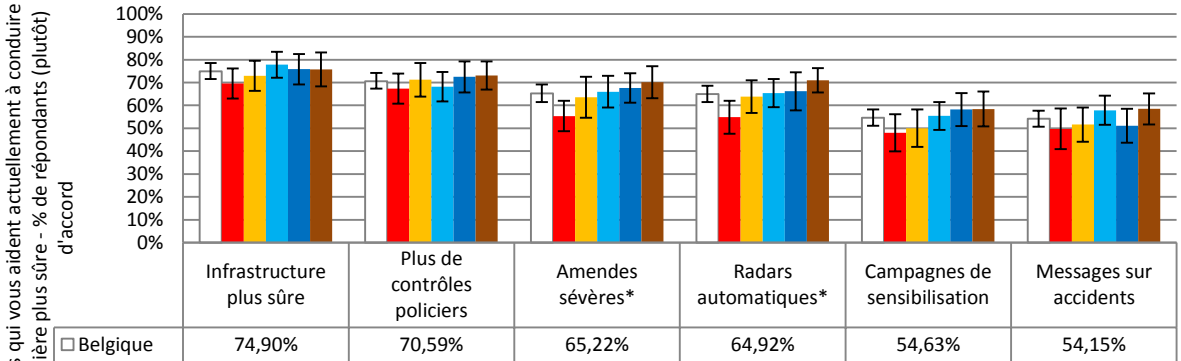
* significatif
Source : IBSR

Cette différence est significative en ce qui concerne les avis sur l'effet des lourdes amendes (femmes 71 % - hommes 60 % ; $F(1,126)= 16,52$; $p<0,01$), des caméras automatiques (femmes 68 % - hommes 62 % ; $F(1,126)= 4,09$; $p<0,05$) et des campagnes de sensibilisation (femmes 59 % - hommes 51 % ; $F(1,126)= 7,06$; $p<0,01$).

2.3.2.2 Âge

En ce qui concerne l'efficacité subjective des mesures de sécurité routière, nous avons pu observer quelques différences significatives en fonction de l'âge du répondant (figure 37).

Figure 37: Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre en fonction de l'âge du répondant (2012)



	Infrastructure plus sûre	Plus de contrôles policiers	Amendes sévères*	Radars automatiques*	Campagnes de sensibilisation	Messages sur accidents
Belgique	74,90%	70,59%	65,22%	64,92%	54,63%	54,15%
18 à 29 ans	69,64%	67,35%	55,34%	54,82%	48,05%	49,74%
30 à 38 ans	72,96%	71,21%	63,55%	63,78%	50,03%	51,60%
39 à 49 ans	77,78%	68,20%	65,97%	65,34%	55,39%	57,83%
50 à 62 ans	75,83%	72,45%	67,58%	66,18%	58,18%	51,10%
63 +	75,78%	73,08%	70,11%	71,01%	58,39%	58,48%

* significatif
Source : IBSR

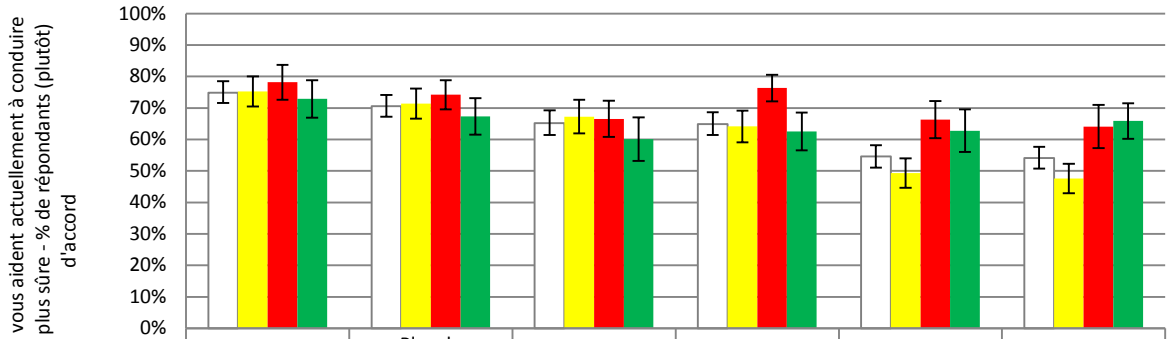
Le groupe des conducteurs les plus jeunes (18-29 ans ; 55 %) est significativement moins souvent d'avis que les plus de 39 ans que les amendes lourdes les aident à rouler de manière plus sûre (différence avec : 39-49 ans (66 %) $F(1,126)= 5,26$; $p<0,05$; 50-62 ans (68 %) $F(1,126)= 7,06$; $p<0,01$; 63+ (70 %) $F(1,126)= 10,15$; $p<0,01$). La même tendance se dessine pour l'évaluation de

l'effet des caméras automatiques. Les jeunes conducteurs (18-29 ans ; 55 %) sont significativement moins souvent d'avis que les plus de 39 ans que cette mesure les aide à rouler de manière plus sûre. 39-49 ans (65%) $F(1,126)= 5,06$; $p<0,05$; 50-62 ans (66%) $F(1,126)= 4,37$; $p<0,05$; 63+ (71%) $F(1,126)= 14,11$; $p<0,01$). Pour ce qui est de l'ensemble des mesures, nous constatons que ce sont les jeunes conducteurs qui se disent le moins souvent aidés par ces mesures.

2.3.2.3 Région

L'évaluation subjective de l'effet qu'ont les caméras automatiques, les campagnes de sensibilisation et les messages sur les accidents sur le caractère sûr du comportement personnel au volant varie de manière significative en fonction de la région du conducteur (figure 38).

Figure 38: Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre en fonction de la région du répondant (2012)



	Infrastructure plus sûre	Plus de contrôles policiers	Amendes sévères	Radars automatiques*	Campagnes de sensibilisation*	Messages sur accidents*
Belgique	74,90%	70,59%	65,22%	64,92%	54,63%	54,15%
Flandre	75,25%	71,42%	67,23%	64,15%	49,34%	47,56%
Wallonie	78,17%	74,21%	66,54%	76,34%	66,31%	64,11%
Bruxelles	72,89%	67,32%	60,07%	62,54%	62,79%	65,88%

* significatif
Source : IBSR

Significativement plus de Wallons (76 %) que de Bruxellois (63 % ; $F(1,126)= 13,90$; $p<0,01$) et de Flamands (64 % ; $F(1,126)= 13,48$; $p<0,01$) sont d'avis que les caméras automatiques les aident à rouler de manière sûre. Les conducteurs flamands (49 %) jugent l'efficacité des campagnes de sensibilisation comme significativement moindre que les conducteurs bruxellois (63 % ; $F(1,126)= 10,51$; $p<0,01$) et wallons (66 % ; $F(1,126)= 20,15$; $p<0,01$). En ce qui concerne les messages sur les accidents également, les Flamands (48 %) estiment significativement moins souvent que les Wallons (64 % ; $F(1,126)= 15,53$; $p<0,01$) et les Bruxellois (66 % ; $F(1,126)= 24,51$; $p<0,01$) que ces messages les aident à rouler de manière sûre.

3. Conclusions générales

La conclusion générale de la mesure d'attitudes de l'IBSR est que de très nombreux efforts sont encore nécessaires pour atteindre certains des objectifs des États généraux de la Sécurité routière de 2007. Les attitudes générales du conducteur belge témoignent de la présence d'une large adhésion sociale à l'égard de mesures propres à répondre aux problèmes de sécurité routière. L'approche combinant une politique criminelle, des campagnes de sensibilisation et des mesures infrastructurelles doit être poursuivie, mais soutenue par une recherche extensive visant à définir les groupes cibles spécifiques ainsi que leurs problématiques propres (en termes de comportement et d'attitudes). Des actions ciblées sur le terrain (tant sur le plan de la politique criminelle qu'en termes de sensibilisation/d'éducation) contribueront dès lors à une meilleure sécurité routière.

3.1 Politique criminelle

Les automobilistes belges pensent que, lors d'un déplacement normal en voiture, le risque le plus élevé de se faire contrôler concerne la vitesse, suivi du port de la ceinture et de la conduite sous influence d'alcool et de drogues (risque subjectif (très) élevé de se faire prendre : vitesse (33 %), ceinture (18 %), alcool (7 %) et drogues (6 %)).

Il ressort des expériences autodéclarées concernant les contrôles (au cours des 12 derniers mois) que 27 % des conducteurs ont déjà été retenus/arrêtés par la police pour un contrôle de la circulation. 14 % des répondant ont, au cours des 12 derniers mois, été soumis à un test d'haleine dans le cadre d'un contrôle d'alcoolémie (principalement les hommes et les jeunes conducteurs, même si, en comparaison avec 2009, nous constatons également une augmentation claire chez les 39-49 ans). Manifestement, l'objectif des EGSR de contrôler chaque année un conducteur sur trois pour vérifier s'il conduit sous l'influence d'alcool n'est donc pas encore atteint. En outre, ce résultat est bien entendu insuffisant pour convaincre 90 % des conducteurs que le risque de se faire prendre est « très élevé » (objectif des EGSR dès 2003 en matière de risque subjectif de se faire prendre). Une augmentation du risque subjectif de se faire prendre requiert notamment une hausse du risque objectif de se faire prendre, combinée à une communication adéquate à ce sujet.

Une analyse approfondie réalisée en 2009 a clairement établi que le risque subjectif de se faire prendre ne constitue pas un simple reflet du risque objectif mais est une perception entièrement propre à l'usager de la route. « Cette perception dépend de nombreux facteurs comme l'importance octroyée par l'usager de la route à des contrôles suffisants, la perception du risque de la vitesse excessive et d'autres éléments qui ne sont pas connus. En outre, les risques de se faire prendre (objectif et subjectif) sont exprimés sur deux échelles différentes. Le risque subjectif est le plus souvent représenté par le pourcentage de personnes interrogées qui répondent « risque réduit » ou « risque élevé » (l'échelle est aussi subjective). Le risque objectif est exprimé en termes de nombre réel de contrôles exécutés par la police. Analyser davantage les facteurs qui déterminent le risque subjectif de se faire prendre permettrait de mieux comprendre le phénomène et est donc recommandé. Par exemple, il convient d'examiner dans quelle mesure le comportement des conducteurs dépend du risque de se faire prendre » (Boulanger, 2010, p. 39).

64 % des automobilistes belges évaluent le risque de sanction après une infraction de circulation constatée comme étant élevé ou très élevé. 13 % jugent, pour leur part, qu'il n'existe que peu, voire très peu, de risques de se voir effectivement sanctionné. Cependant, les chiffres de l'arrondissement judiciaire de la cour d'appel de Gand, par exemple, indiquent que le taux de classement sans suite des affaires de roulage, après la prise en compte des perceptions et avertissements immédiats, de l'affinage de la législation spéciale et des classements sans suite d'ordre technique, ne s'élève qu'à 3 à 6 % (évaluation 2005-2011 du pourcentage de classements sans suite). En d'autres termes, le risque de sanction réel pour les affaires de roulage est tout de même très élevé par rapport à son évaluation subjective (Kenis, 2014).

En comparaison avec les mesures précédentes, nous observons une augmentation claire du nombre de conducteurs qui ont dû s'acquitter d'une amende pour infraction de roulage (au cours des 12 derniers mois) (2012 : 34 % ; 2009 : 25 % ; 2006 : 22 %). Si l'on considère les motifs des amendes déclarées pour infraction de circulation, nous constatons que les répondants ont surtout été

sanctionnés pour excès de vitesse et mauvais stationnement ou stationnement gênant (25 % et 11 %). Seuls 1 % ou moins ont indiqué avoir reçu une amende pour non-port de la ceinture, utilisation du GSM au volant, transport d'enfants mal attachés ou conduite sous influence d'alcool ou de drogues. Compte tenu de la fréquence de l'utilisation du GSM au volant ou du transport d'enfants mal attachés (voir aussi Meesmann & Boets, 2014), par exemple, on peut en déduire que ces infractions ne sont contrôlées que de façon limitée.

3.2 Adhésion sociale aux mesures

Sur la base des résultats, nous pouvons conclure qu'il existe une adhésion sociale claire à un renforcement des règles actuelles en ce qui concerne la conduite sous influence d'alcool ou de drogues. Plus de 3 conducteurs belges sur 4 sont d'avis que ces règles devraient être plus strictes, plus de la moitié sont favorables à une intensification des contrôles dans ce domaine et à peine 1 conducteur sur 10 juge trop sévères les sanctions actuelles en matière de conduite sous influence d'alcool.
De manière générale, nous constatons que les femmes et les conducteurs plus âgés sont davantage favorables à une répression plus sévère de la conduite sous influence que les hommes et les conducteurs jeunes. L'adhésion sociale à une intensification des contrôles ainsi que les avis relatifs à la sévérité des sanctions varient en fonction de la région des conducteurs. Les conducteurs flamands sont moins souvent d'avis que la vitesse est insuffisamment contrôlée que leurs homologues wallons et bruxellois. Les Wallons sont significativement plus nombreux que les Bruxellois à penser que les sanctions pour conduite sous influence d'alcool et excès de vitesse sont trop lourdes.

En outre, les résultats démontrent l'existence d'une adhésion sociale manifeste à deux des trois mesures potentielles de sécurité routière proposées. Plus de 3 conducteurs sur 4 estiment qu'il faudrait instaurer une tolérance zéro en matière d'alcool (0,0 pour mille) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans) et que les conducteurs qui ont déjà été contrôlés positifs plus d'une fois lors d'un contrôle d'alcoolémie devraient être obligés d'installer un éthylotest antidémarrage. À noter, toutefois, qu'il s'agit de mesures auxquelles un faible pourcentage des conducteurs seront ou seraient confrontés. La troisième mesure potentielle (le permis à points), qui toucherait une plus large part de la population des conducteurs, s'avère moins populaire. D'un point de vue général, nous constatons aussi que les femmes sont plutôt plus ouvertes que les hommes à un durcissement des règles. L'adhésion sociale recueillie par la tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants est moindre chez les jeunes conducteurs que dans tous les autres groupes d'âge, ce qui est compréhensible, étant donné que ce groupe serait le plus touché par une telle mesure. Les 63 ans et plus sont significativement plus souvent favorables à l'instauration d'une réglementation relative à l'éthylotest antidémarrage L'adhésion sociale à une telle réglementation est moindre en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie. Par contre, l'adhésion sociale à un permis à points est significativement plus large en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie.

Les conducteurs belges sont d'avis que les mesures infrastructurelles (aménagements routiers sûrs), surtout, suivies des mesures répressives (contrôles de police, lourdes amendes, caméras automatiques), les aident actuellement à conduire de manière sûre. Les mesures préventives (campagnes de sensibilisation et messages sur les accidents) n'arrivent, quant à elles, qu'en troisième position. Pour exprimer ce constat en utilisant la terminologie de l'approche des « 3 E » de la sécurité routière, on pourrait dire que, pour les conducteurs belges, l'« Engineering » exerce l'impact le plus important sur leur propre comportement en matière de sécurité routière, devant l'« Enforcement » et l'« Education ». Quant à savoir si cette vision reflète la réalité, une étude complémentaire serait nécessaire pour le déterminer. De manière générale, les femmes et les conducteurs plus âgés déclarent plus souvent que les hommes et les jeunes conducteurs que certaines mesures les aident actuellement à conduire de manière sûre. Les Flamands sont moins convaincus de l'efficacité des caméras automatiques, campagnes de sensibilisation et messages sur les accidents que les Bruxellois et les Wallons. Les Wallons sont les plus convaincus de l'efficacité des caméras automatiques.

3.3 Nécessité de poursuivre la recherche

Compte tenu des résultats de cette étude et de l'état d'avancement de la recherche scientifique, l'IBSR plaide en faveur de plus de recherche dans les domaines suivants :

- La poursuite des mesures d'attitudes de manière générale et plus spécifiquement dans le domaine de la politique criminelle et de l'adhésion sociale aux mesures.
- L'élargissement des données objectives complémentaires relatives au risque objectif de se faire prendre, sur la base des données de la police.
- Une étude plus approfondie de la relation entre les risques subjectif et objectif de se faire prendre et de leur influence relative sur le comportement en matière de sécurité routière.
- Une analyse plus détaillée du risque objectif de se faire prendre : lien entre les caractéristiques des conducteurs et les caractéristiques des contrôles (par ex. lieu et moment du contrôle).
- L'élargissement des connaissances sur les effets de certaines mesures, comme, par exemple, l'impact de la lourdeur de la peine ou celui des différents types de contrôle (par ex. radars automatiques, radars-tronçons, contrôles mobiles par la police).

Chacune de ces activités de recherche est brièvement décrite ci-après.

Il reste nécessaire de procéder à des mesures d'attitudes à intervalles réguliers afin de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Aussi l'IBSR a-t-il l'intention de maintenir le rythme d'une mesure d'attitudes tous les trois ans et d'ainsi répéter l'expérience en 2015.

Les résultats présentés sur le plan du risque objectif de se faire prendre sont basés sur les données autodéclarées et ne valent donc qu'en tant qu'estimation du risque objectif réel de se faire prendre. Les informations complémentaires fondées sur les données de la police sur le nombre de contrôles, de tests d'haleine réalisés ou de tests de dépistage de drogues, notamment, peuvent s'avérer très utiles en termes de validation des données autodéclarées.

Une étude plus approfondie de la relation entre les risques subjectif et objectif de se faire prendre sur la base des données de la mesure d'attitudes 2009 a démontré que ces deux concepts ne sont pas simplement un reflet l'un de l'autre mais sont basés sur une perception propre du répondant, laquelle dépend de nombreux facteurs. Les résultats de 2012, également, montrent clairement que ces concepts ne se correspondent pas et qu'il doit exister d'autres facteurs qui déterminent les différences.
Une étude plus pointue de la relation entre les risques subjectif et objectif de se faire prendre et de leur influence relative sur le comportement en matière de sécurité routière pourrait permettre de récolter des informations importantes pour la planification des mesures.

Les résultats démontrent que, de toutes les catégories d'âge, ce sont les jeunes conducteurs de 18 à 29 ans qui déclarent le plus souvent avoir été soumis à un test d'haleine et que cela ne peut s'expliquer par leur exposition à la circulation, étant donné qu'ils ne forment pas le groupe d'âge qui, en moyenne, parcourt le plus grand nombre de kilomètres par mois. Ce constat ne peut être simplement attribué à une sélectivité importante dans l'action de la police (à savoir une attention accrue à l'égard des jeunes conducteurs). Il est tout à fait possible, en effet, que le groupe des conducteurs les plus jeunes soit aussi celui qui se trouve sur les routes au moment où la police contrôle le plus en matière d'alcoolémie, les nuits de week-end notamment. Aucune donnée n'a cependant été collectée à ce sujet dans le cadre de la mesure d'attitudes, de sorte qu'il n'est pas possible de se prononcer à cet égard. Pour vérifier ce genre d'information, nous pourrions inclure, dans une enquête ultérieure, des questions relatives au(x) moment(s) au(x)quel(s) ces tests d'haleine ont été réalisés (en semaine, durant le week-end, en journée, la nuit).

La mesure d'attitudes menée par l'IBSR offre un aperçu général de la situation et des évolutions du comportement et des attitudes autodéclarés des automobilistes belges. La mesure ne permet pas de tirer des conclusions directes sur l'effet spécifique de certaines mesures. À cet effet, des études complémentaires sont nécessaires. Il serait intéressant, par exemple, d'évaluer l'impact de la lourdeur de la peine ou les effets des différents types de contrôle, tels que les radars automatiques, les radars-tronçons ou les contrôles de police mobiles.

Liste des figures

Figure 1: Risque subjectif de se faire prendre en Belgique (2012) 17
Figure 2: Risque subjectif de se faire prendre en Belgique (2003, 2006, 2009, 2012) 18
Figure 3: Risque subjectif de se faire prendre en fonction de l'âge du conducteur (2012) 19
Figure 4: Risque subjectif de se faire prendre en fonction de la région du conducteur (2012) 20
Figure 5: Impression personnelle des conducteurs belges quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie (2012)....21
Figure 6: Impression personnelle quant à l'évolution des contrôles d'alcoolémie, en fonction de la région du répondant (2012)....21
Figure 7: Risque subjectif de se faire sanctionner après constatation d'une infraction en Belgique (2012)....22
Figure 8: Risque subjectif de se faire sanctionner en fonction de l'âge du conducteur (2012)....23
Figure 9: Risque subjectif de se faire sanctionner en fonction de la région du conducteur (2012)....23
Figure 10: Nombre autodéclaré de contrôles de police auxquels ont été soumis les conducteurs belges au cours des 12 derniers mois (2006, 2009 ; 2012) 24
Figure 11: Contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours des 12 derniers mois, 2006-2012 25
Figure 12: Contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours des 12 derniers mois, en fonction du sexe du répondant (2012) 26
Figure 13: Contrôles d'alcoolémie autodéclarés, au cours des 12 derniers mois, en fonction de l'âge du répondant (2012) 26
Figure 14: Amendes autodéclarées des conducteurs belges pour une infraction de circulation au cours des 12 derniers mois (2006, 2009 ; 2012) 27
Figure 15: Évolution des motifs d'amende de circulation (2009, 2012)....28
Figure 16: Amendes, contrôles et condamnations autodéclarés des conducteurs belges au cours des 12 derniers mois (2012) 29
Figure 17: Adhésion sociale au renforcement des règles en Belgique (2012)....30
Figure 18: Evolution de l'adhésion sociale à des règles plus strictes (2006, 2009 ; 2012)....31
Figure 19: Adhésion sociale à des règles plus strictes en fonction du sexe du répondant (2012) 32
Figure 20: Adhésion sociale à des règles plus strictes en fonction de l'âge du répondant (2012) 32
Figure 21: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en Belgique (2012) 33
Figure 22: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction du sexe du répondant (2012)....34
Figure 23: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de l'âge du répondant (2012)....34
Figure 24: Adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de la région du répondant (2012)....35
Figure 25: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en Belgique (2012) 36
Figure 26: Évolution de l'avis sur la sévérité des sanctions actuelles (2006, 2009 ; 2012) 36
Figure 27: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction du sexe du répondant (2012)....37
Figure 28: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction de l'âge du répondant (2012)....38
Figure 29: Avis sur la sévérité des sanctions actuelles en fonction de la région du répondant (2012) 39
Figure 30: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité rotuière en Belgique (2012)....40
Figure 31: Évolution de l'adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière (2009 ; 2012)....40
Figure 32: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction du sexe du répondant (2012)....41
Figure 33: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction de l'âge du répondant (2012)....42
Figure 34: Adhésion sociale à de potentielles mesures en sécurité routière en fonction de la région du répondant (2012)....43
Figure 35: Avis sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre, en Belgique (2012)....44
Figure 36: Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre en fonction du sexe du répondant (2012) 45
Figure 37: Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre en fonction de l'âge du répondant (2012) 45

Figure 38: Avis des conducteurs sur les mesures facilitant l'adoption d'une conduite sûre en fonction de la région du répondant (2012) 46

Liste des tableaux

Tableau 1: Aperçu de la formulation des questions relatives au risque subjectif de se faire prendre, 2006/2009 et 2012 17

Liste des annexes

Annexe 1: Aperçu de certaines différences significatives en matière de politique criminelle et d'adhésion sociale aux mesures 54

Références

Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Boulanger, A. (2010) *Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Bruxelles, Belgique : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf [23.09.13].

Boulanger, A., Dewil, N., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf [23.09.13].

Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Bruxelles, Belgique : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf [23.09.13].

Goldenbeld, Ch. (2005) *Verkeershandhaving in Nederland. R-2004-15.* SWOV, Leidschendam. Geraadpleegd: http://www.swov.nl/rapport/r-2004-15.pdf [04.04.14].

Kenis, P. (2014) *Persoonlijke communicatie met Paul Kenis - parket van Gent op 02.05.14.*

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) *Bijlage Methodologie & Vragenlijst. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009*. Bruxelles, Belgique : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-rijdenonderinvloed-alcohol-2009.pdf [01.10.13].

Riguelle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting "snelheid op autosnelwegen" – 2011*. Bruxelles, Belgique : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Riguelle, F. (2013) *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012.* Bruxelles, Belgique : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-nationale-gedragsmeting-gordeldracht-2012.pdf [30.09.13].

Roynard M., Silverans P., Casteels Y., Lesire P. (2014) *National roadside survey of child restraint system use in Belgium*. Accident Analysis & Prevention. (62), 369-376. Available online since 4 September 2013

Roynard, M. (2012) *Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011*. Bruxelles, Belgique : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum. Geraadpleegd: http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-kinderbeveiligingssystemen-2011.pdf [30.09.13].

SARTRE4 (2012) *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. Geraadpleegd: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1403191256&hash=e70e669db885400981de6471ed2c8b56 [18.10.13].

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007) Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. *Dossier: Veiligheidsgordel en kinderbeveiliging*. Geraadpleegd: http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20veiligheidsgordel%20DEF.pdf [23.09.13].

Annexes

Annexe 1: Aperçu de certaines différences significatives en matière de politique criminelle et d'adhésion sociale aux mesures

Différences significatives en matière d'évaluation subjective du risque de se faire prendre en fonction de l'âge du conducteur

Variable « Quelle est, à votre avis, la probabilité…? »	Différence significative entre…	Valeur F	Valeur p
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité	18-29 et 39-49	F(1,126)= 4,91	p<0,05
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 5,27	p<0,05
	39-49 et 63+	F(1,126)= 7,86	p<0,01
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques)	18-29 et 50-62	F(1,126)= 4,18	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 5,13	p<0,05
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 5,58	p<0,05
	39-49 et 63+	F(1,126)= 8,10	p<0,01

Source : IBSR

Différences significatives en matière de contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours des 12 mois écoulés en fonction de l'âge du conducteur

Variable	Différence significative entre…	Valeur F	Valeur p
Au cours des 12 derniers mois écoulés, combien de fois avez-vous été soumis en tant qu'automobiliste à un alcootest par la police ? (% conducteurs contrôlés)	18-29 et 30-38	F(1,126)= 12,03	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 4,73	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 11,58	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 16,76	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 9,16	p<0,01

Source : IBSR

Différences significatives en matière d'adhésion sociale au renforcement des règles en fonction de l'âge du conducteur

Variable « Que pensez-vous des règles et des sanctions qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ? Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ? Les règles devraient être plus strictes … »	Différence significative entre…	Valeur F	Valeur p
Vitesse	18-29 et 39-49	F(1,126)= 8,13	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 18,81	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 73,98	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 29,59	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 20,85	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 15,12	p<0,01
Alcool	18-29 et 30-39	F(1,126)= 4,76	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 16,34	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 7,69	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 5,84	p<0,05
Drogues	18-29 et 30-39	F(1,126)= 12,.23	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 9,24	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 5,17	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 23,56	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 7,69	p<0,01
Ceinture de sécurité	18-29 en 39-49	F(1,126)= 9,44	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 15,38	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 5,00	p<0,05
	50-62 en 63+	F(1,126)= 9,22	p<0,01

Source : IBSR

Différences significatives en matière d'adhésion sociale à une intensification des contrôles en fonction de l'âge du conducteur

Variable « Que pensez-vous des règles et des sanctions qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ? Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ? Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant ... »	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
Vitesse	18-29 et 39-49	F(1,126)= 6,22	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 16,36	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 32,23	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 8,84	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 9,04	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 4,13	p<0,05
Drogues	39-49 et 63+	F(1,126)= 6,38	p<0,05

Source : IBSR

Différences significatives en matière d'adhésion sociale à la sévérité des sanctions en fonction de l'âge du conducteur

Variable « Que pensez-vous des règles et des sanctions qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ? Pouvez-vous également m'indiquer à quel(s) thème(s) s'appliquent les énoncés suivants ? Les sanctions sont trop sévères ... »	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
Vitesse	18-29 et 50-62	F(1,126)= 5,61	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 26,09	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 13,16	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 16,50	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 5,58	p<0,05
Drogues	18-29 et 39-49	F(1,126)= 7,08	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 8,34	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 8,09	p<0,01
	30-38 et 39-49	F(1,126)= 4,17	p<0,05
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 3,99	p<0,05
	30-38 et 63+	F(1,126)= 4,28	p<0,05

Source : IBSR

Différences significatives en matière d'adhésion sociale aux mesures potentielles en fonction de l'âge du conducteur

Variable « Les affirmations suivantes concernent des mesures potentielles visant à améliorer la sécurité routière. A quel point êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes ? »	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
Les conducteurs pris plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un alcolock	18-29 et 63+	F(1,126)= 19,84	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 4,91	p<0,05
	39-49 et 63+	F(1,126)= 7,70	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 8,74	p<0,01
En matière d'alcool, il faudrait appliquer la tolérance zéro (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)	18-29 et 30-39	F(1,126)= 22,32	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 15,19	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 9,93	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 22,37	p<0,01

Source : IBSR

Différences d'opinion significatives sur les mesures qui aident personnellement le conducteur à rouler de manière sûre, en fonction de l'âge du conducteur

Variable « Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident momentanément à rouler de manière plus sûre?»	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
amendes sévères	18-29 et 39-49	F(1,126)= 5,26	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 7,06	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 10,15	p<0,01
radars automatiques	18-29 et 39-49	F(1,126)= 5,06	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 4,37	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 14,11	p<0,01

Source : IBSR

Différences d'opinion significatives sur les mesures qui aident personnellement le conducteur à rouler de manière sûre, en fonction de la région du conducteur

Variable « Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident momentanément à rouler de manière plus sûre?»	Différence significative entre...	Valeur F	Valeur p
messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture	Flamands et Wallons	F(1,126)= 15,53	p<0,01
	Flamands et Bruxelles	F(1,126)= 24,51	p<0,01
campagnes de sensibilisation via des affiches, la TV et la radio	Flamands et Wallons	F(1,126)= 20,15	p<0,01
	Flamands et Bruxelles	F(1,126)= 10,51	p<0,01
radars automatiques	Flamands et Wallons	F(1,126)= 13,48	p<0,01
	Wallons et Bruxelles	F(1,126)= 13,90	p<0,01

Source : IBSR


IBSR
Institut Belge pour
la Sécurité Routière