

LA PERCEPTION DE LA VITESSE EN BELGIQUE

OBJECTIFS

Cette étude vise à analyser :

- les facteurs pouvant entraîner des accidents de la route
- la vitesse maximum autorisée sur autoroute, route, agglomération
- le sentiment d'être contrôlé pour la vitesse
- le respect des limitations de vitesse
- une conduite rapide, c'est quoi ?
- les incitations à rouler moins vite
- l'utilité d'un dispositif aidant à ne pas dépasser la limite légale
- la généralisation du 30 km/h en agglomération, aux abords d'écoles
- le degré de gravité des infractions routières.

Lors du séminaire européen sur la vitesse « Killings Speeds, Saving Lives », qui s'est tenu à Bruxelles le 8 novembre 2001, Mme Isabelle Durant, Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité a présenté les résultats de la première enquête et a annoncé que des enquêtes identiques seront menées annuellement afin de pouvoir suivre l'évolution de la perception des conducteurs par rapport à la vitesse.

METHODOLOGIE

Les enquêtes ont été menées par INRA Belgium, auprès d'un échantillon représentatif de la population de référence, âgée de 15 ans et plus, aléatoire (par commune) et stratifié en termes de province, degré d'urbanisation, sexe, âge, activité professionnelle et classe sociale.

L'échantillon est de 971 personnes (621 conducteurs et 350 non-conducteurs) en 2001, de 1014 personnes (689 conducteurs et 325 non-conducteurs) en 2002 et 1022 personnes (683 conducteurs et 339 non-conducteurs) en 2003.

Les interviews se sont déroulées en face à face au domicile des répondants entre le 19 et le 27 septembre 2001, entre le 25 septembre et le 3 octobre 2002 et entre le 10 et le 17 septembre 2003.

RESULTATS

1. FACTEURS POUVANT ENTRAINER DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

« Parmi les facteurs suivants pouvant entraîner des accidents de la route, quels sont, pour vous personnellement, les trois les plus importants ?

- conduire en état de fatigue
- boire avant de conduire
- suivre de trop près le véhicule qui est devant
- conduire de façon agressive
- brûler un feu rouge
- effectuer un dépassement fautif
- conduire trop vite
- ne pas respecter les priorités »

De nombreux facteurs interviennent à des degrés divers dans la genèse des accidents. L'association de l'alcool et de la conduite est sans conteste le facteur le plus important. Ce facteur est le seul à avoir recueilli une très grande majorité de réponses, tant de la part des conducteurs que des non-conducteurs. L'approche intégrée de cette problématique, à savoir la combinaison systématique de la sensibilisation et des contrôles, principalement via notre porte-parole Bob, n'est pas étrangère à ce résultat.

Une conduite trop rapide est également un facteur déterminant mais l'écart par rapport à l'alcool reste très important.

L'on observe une évolution non linéaire au cours des trois années pour les deux facteurs que sont l'alcool et la vitesse. En effet, en 2002, le facteur alcool avait diminué par rapport à 2001 tandis que le facteur vitesse avait augmenté. En 2003, la situation s'inverse et comme en 2001, l'alcool reprend sa position largement dominante. L'instauration en 2002 d'une nouvelle stratégie de communication sur la vitesse, couplée à une augmentation très sensible des risques subjectif et objectif d'être pris ont permis de mettre en évidence l'implication de ce facteur dans les accidents de la route. Cette répercussion a été sensible en 2002 surtout chez les conducteurs masculins.

D'une manière générale, les femmes, les 55 ans et plus ainsi que les Flamands accordent plus d'importance à la conduite trop rapide comme facteur d'accident que les autres catégories sociales.

FACTEURS base = tous	%	Total			Conducteurs			Non-conducteurs		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
boire avant de conduire	83	67	77	82	64	77	83	73	77	
conduire trop vite	49	57	48	45	57	48	55	56	49	
brûler un feu rouge	42	32	38	42	32	37	43	32	40	
conduire de façon agressive	39	28	34	41	31	36	35	27	30	
conduire en état de fatigue	33	25	29	34	23	32	30	23	23	
ne pas respecter les priorités	18	14	13	22	15	14	11	10	11	
suivre de trop près le véhicule qui est devant	13	16	11	14	16	12	10	15	10	
effectuer un dépassement fautif	9	10	7	10	9	7	7	11	6	

CONDUIRE TROP VITE base = conducteurs	%	Total	Sexe		Age		
			homme	femme	15-34	35-54	55+
2001	45	40	51	39	47	49	
2002	57	60	54	53	57	61	
2003	48	46	51	45	46	55	

CONDUIRE TROP VITE base = conducteurs	%	Total	Région		
			Flandre	Bruxelles	Wallonie
2001	45	49	27	42	
2002	57	62	63	45	
2003	48	53	32	43	

2. VITESSE MAXIMUM AUTORISÉE SUR AUTOROUTE, ROUTE, AGGLOMÉRATION

« A votre avis, quelle devrait être la vitesse maximum autorisée sur :

- autoroute : 100, 120 comme actuellement, 140
- route : 70, 80, 90 comme actuellement, 100, 110
- agglomération : 30, 50 comme actuellement, 60 ? »

Selon le type de circulation, le choix d'une autre vitesse que celle qui est actuellement en vigueur varie et l'opinion des conducteurs relative à ce choix a évolué différemment au cours des trois dernières années.

Sur autoroute,

- le choix de la vitesse maximale actuellement en vigueur satisfait globalement les deux tiers des conducteurs, le tiers restant souhaitant une vitesse supérieure
- l'évolution de ce choix est relativement stable au cours de ces trois dernières années avec toutefois une légère évolution non linéaire, la situation en 2003 étant identique à celle de 2001
- cette évolution s'observe dans toutes les catégories sociales, à l'exception de la Wallonie où le choix du 140 concerne toujours plus d'un tiers des conducteurs en 2003
- l'adhésion de la vitesse actuelle est la plus forte parmi les femmes, les 55 ans et plus ainsi que les Bruxellois.

AUTOROUTE base = conducteurs	%	2001	2002	2003
100		3	4	3
120 comme actuellement		65	60	65
140		32	35	31
sans réponse		0	2	1

AUTOROUTE base = cond. %	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
100	3	4	3	3	5	3	4	3	3
120 cô actuel.	65	60	65	59	54	59	72	66	73
140	32	34	31	38	39	37	24	29	24
sans réponse	0	2	1	0	2	1	0	2	0

AUTOROUTE base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
100	3	4	3	1	3	1	4	3	4	4	7	2
120 cô actuel.	65	60	65	62	54	59	59	57	61	78	70	78
140	32	34	31	37	40	39	37	38	34	18	23	20
sans réponse	0	2	1	0	3	1	0	2	1	0	0	0

ROUTE base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
70	11	13	12	8	10	9	12	12	10	14	16	17
80	20	14	11	15	13	5	19	14	13	27	14	13
90 cô actuel.	57	66	70	64	64	74	54	69	71	51	65	65
100	10	5	6	11	10	10	12	3	4	8	3	4
110	2	2	1	2	3	1	3	1	1	0	2	0
sans réponse	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1

ROUTE base = cond. %	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
70	11	13	12	7	14	11	19	6	17	17	12	11
80	20	14	11	17	14	11	23	11	17	23	15	9
90 cô actuel.	57	66	70	63	66	73	42	70	56	50	65	69
100	10	5	6	11	5	4	11	8	9	9	5	9
110	2	2	1	2	1	0	5	3	1	1	3	1
sans réponse	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1

En agglomération,

- des trois types de circulation, c'est en agglomération que le choix du maintien de la vitesse maximale actuellement en vigueur est la plus forte ; elle recueille les trois quarts des suffrages
- en 2001, près d'un quart des conducteurs avaient opté pour une vitesse supérieure, proportion qui a diminué de manière linéaire au cours des deux dernières années pour atteindre en 2003 une baisse de 12 points
- cette évolution s'observe dans toutes les catégories sociales
- c'est à Bruxelles que le choix de la vitesse maximale actuelle est le moins important, un quart des automobilistes optant encore aujourd'hui pour une vitesse supérieure.

AGGLOMERATION base = conducteurs %	2001	2002	2003
30	13	10	12
50 comme actuellement	64	74	75
60	23	16	11
sans réponse	0	0	2

AGGLOMERATION base = cond. %	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
30	13	10	12	14	10	12	12	11	12
50 cô actuel.	64	74	75	60	74	75	69	73	76
60	23	16	11	26	16	11	19	15	10
sans réponse	0	0	2	0	0	2	0	1	2

AGGLOMERA-TION base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
30	13	10	12	14	9	9	13	9	11	11	13	17
50 cô actuel.	64	74	75	59	71	75	61	74	76	74	75	75
60	23	16	11	27	20	13	26	16	12	15	12	6
sans réponse	0	0	2	0	0	3	0	1	1	0	0	2

AGGLOMERA-TION base = cond. %	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
30	13	10	12	10	13	16	11	5	12	19	6	2
50 cô actuel.	64	74	75	66	76	76	55	50	63	62	74	78
60	23	16	11	24	10	6	34	45	23	19	20	18
sans réponse	0	0	2	0	1	2	0	0	2	0	0	2

3. SENTIMENT D'ETRE CONTROLE

« Au cours d'un trajet habituel, avez-vous le sentiment que vous allez être contrôlé pour la vitesse

- sur autoroute, sur route, en agglomération
- jamais, rarement, quelquefois, souvent, très souvent, toujours ?

Sur autoroute,

- le risque subjectif d'être pris souvent ou davantage atteignait 21% en 2001. Il s'est accru de 7 points en 2002 et est resté stable en 2003
- c'est au niveau des régions que l'évolution est la plus marquante : chez les conducteurs flamands, le sentiment d'être contrôlé s'est accru de 10 points en 2002 et est resté stable en 2003 ; chez les Bruxellois, ce sentiment était déjà très élevé en 2001 et s'est maintenu en 2002 et en 2003 sa fréquence s'est fortement réduite. De la part des conducteurs wallons, ce sentiment n'a absolument pas évolué au cours de ces trois dernières années.
- ces résultats reflètent les différences au niveau du développement des contrôles dans les différentes régions.

AUTOROUTE base = conducteurs	%	2001	2002	2003
jamais		30	13	20
rarement		24	25	24
quelquefois		25	33	27
souvent		13	21	20
très souvent		6	6	6
toujours		2	1	2
sans réponse		0	1	1

AUTOROUTE base = cond. %	Total			Sexe					
	2001	2002	2003	homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	30	13	20	29	11	19	30	17	21
rarement	24	25	24	21	25	23	28	25	25
quelquefois	25	33	27	26	34	29	24	31	25
souvent	13	21	20	16	21	20	10	20	19
très souvent	6	6	6	4	7	6	7	4	6
toujours	2	1	2	4	1	2	1	2	3
sans réponse	0	1	1	0	1	1	0	1	1

AUTOROUTE base = cond. %	Total			Age								
	2001	2002	2003	15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	30	13	20	31	11	18	27	13	15	33	18	30
rarement	24	25	24	21	24	24	25	26	25	26	24	22
quelquefois	25	33	27	27	34	29	25	31	30	24	34	21
souvent	13	21	20	14	24	20	13	21	21	11	16	17
très souvent	6	6	6	5	4	4	7	7	7	3	5	6
toujours	2	1	2	2	2	4	3	1	1	3	2	3
sans réponse	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1

AUTOROUTE base = cond. %	Total			Région								
	2001	2002	2003	Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	30	13	20	28	7	18	24	13	22	34	27	25
rarement	24	25	24	27	27	26	15	15	13	21	23	22
quelquefois	25	33	27	25	34	26	24	34	37	25	29	27
souvent	13	21	20	13	26	22	18	18	13	12	11	16
très souvent	6	6	6	6	4	5	5	16	10	6	8	8
toujours	2	1	2	1	1	3	14	2	0	2	2	1
sans réponse	0	1	1	0	1	0	0	2	5	0	0	1

Sur route,

- le risque subjectif d'être pris souvent ou davantage atteignait 20% en 2001. Il s'est accru de 6 points en 2002 et a légèrement diminué en 2003
- cette évolution non linéaire s'observe dans toutes les catégories sociales
- au niveau des régions, c'est auprès des conducteurs flamands que ce sentiment est aujourd'hui le plus fort alors que les années précédentes c'était auprès des conducteurs bruxellois que ce risque subjectif était le plus fort.

ROUTE base = conducteurs	%	2001	2002	2003
jamais		25	12	19
rarement		27	25	26
quelquefois		27	36	31
souvent		12	20	16
très souvent		6	5	5
toujours		2	1	2
sans réponse		1	1	1

ROUTE base = cond.	%	Total			Sexe					
		2001	2002	2003	homme			femme		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais		25	12	19	25	9	19	24	15	21
rarement		27	25	26	26	24	27	29	26	25
quelquefois		27	36	31	26	37	31	28	35	31
souvent		12	20	16	12	23	17	11	17	14
très souvent		6	5	5	7	5	3	6	5	6
toujours		2	1	2	4	1	1	1	1	2
sans réponse		1	1	1	0	1	2	1	1	1

ROUTE base = cond.	%	Total			Age								
		2001	2002	2003	15-34			35-54			55+		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais		25	12	19	24	11	18	24	10	15	28	16	28
rarement		27	25	26	22	26	26	28	24	27	34	25	24
quelquefois		27	36	31	35	34	33	25	39	33	20	35	26
souvent		12	20	16	10	24	15	13	20	18	11	18	13
très souvent		6	5	5	7	5	3	6	5	5	4	4	5
toujours		2	1	2	2	0	3	3	1	0	3	2	2
sans réponse		1	1	1	0	0	2	1	1	1	0	0	1

ROUTE base = cond. %	Total			Région								
	2001	2002	2003	Flandre			Bruxelles			Wallonie		
2001				2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	
jamais	25	12	19	24	7	20	21	11	22	28	23	17
rarement	27	25	26	28	26	23	22	22	22	26	22	33
quelquefois	27	36	31	27	39	33	27	24	33	28	34	28
souvent	12	20	16	11	21	17	16	34	15	12	16	15
très souvent	6	5	5	8	5	5	2	6	5	4	5	4
toujours	2	1	2	1	1	2	12	3	0	2	0	0
sans réponse	1	1	1	1	1	0	0	0	3	0	0	3

En agglomération,

- le risque subjectif d'être pris souvent ou davantage était de 21% en 2001 et est resté stable jusqu'à aujourd'hui
- cette stabilité ne s'observe qu'en Flandre. Chez les conducteurs bruxellois, ce sentiment est plus élevé tandis que chez les conducteurs wallons il est plus faible.

AGGLOMERATION base = conducteurs %	2001	2002	2003
jamais	30	16	25
rarement	26	28	27
quelquefois	23	34	24
souvent	12	15	13
très souvent	7	5	5
toujours	2	1	2
sans réponse	0	1	4

AGGLOMERATION base = cond. %	Total			Sexe					
	2001	2002	2003	homme			femme		
2001				2002	2003	2001	2002	2003	
jamais	30	16	25	30	15	24	29	19	27
rarement	26	28	27	24	25	29	29	32	25
quelquefois	23	34	24	25	37	23	19	31	25
souvent	12	15	13	11	16	14	14	12	13
très souvent	7	5	5	6	5	4	8	4	5
toujours	2	1	2	3	0	1	1	1	2
sans réponse	0	1	4	1	2	5	0	1	3

AGGLOMÉRATION base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	30	16	25	25	16	25	31	16	22	33	19	31
rarement	26	28	27	28	29	27	23	29	26	28	25	28
quelquefois	23	34	24	24	33	21	25	34	27	18	35	21
souvent	12	15	13	12	17	16	11	14	14	13	14	11
très souvent	7	5	5	9	3	4	7	6	6	4	4	3
toujours	2	1	2	2	0	3	2	0	1	3	2	2
sans réponse	0	1	4	0	2	4	1	1	4	1	1	4

AGGLOMÉRATION base = cond. %	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	30	16	25	26	11	26	37	13	29	34	29	23
rarement	26	28	27	29	31	28	16	19	17	22	22	29
quelquefois	23	34	24	23	37	23	26	28	23	22	30	24
souvent	12	15	13	12	13	15	16	31	18	10	14	10
très souvent	7	5	5	8	5	4	0	4	9	8	4	6
toujours	2	1	2	1	1	2	5	1	0	3	0	0
sans réponse	0	1	4	1	2	2	0	4	4	1	1	8

En 2001, le risque subjectif d'être contrôlé souvent ou davantage était le même quel que soit le type de circulation. Ce sentiment a évolué différemment au cours des années suivantes : il est resté stable en agglomération, s'est légèrement accru sur route et la progression a été la plus forte sur autoroute.

4. RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

« Au cours d'un trajet respectez-vous les limitations de vitesse

- sur autoroute, route, agglomération
- jamais, rarement, quelquefois, souvent, très souvent, toujours ? »

Le respect des limitations de vitesse avoisinent aujourd'hui les 70% et cela quel que soit le type de circulation. Les différences étaient sensiblement plus marquées les années précédentes et principalement en agglomération. en effet, en 2001, près de 8 conducteurs sur 10 y respectaient les limitations de vitesse alors que sur autoroute, ils étaient à peine 7 sur 10. ce respect a diminué au fil des années alors que sur autoroute il s'est stabilisé.

Les différences entre hommes et femmes ne sont pas très importantes. Par contre, en fonction de l'âge, quel que soit le type de circulation, l'écart est d'au moins 12 points entre

les moins de 35 ans et les 55 ans et plus, ces derniers étant plus respectueux des limitations de vitesse.

En fonction des régions, ce sont les Wallons qui sont les moins respectueux des limitations de vitesse et cela quel que soit le type de circulation.

AUTOROUTE base = conducteurs	%	2001	2002	2003
jamais		7	3	5
rarement		8	9	11
quelquefois		18	18	14
souvent		17	20	15
très souvent		25	22	21
toujours		25	27	33
sans réponse		0	1	1

AUTOROUTE base = cond.	%	Total			Sexe					
		2001	2002	2003	homme			femme		
					2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais		7	3	5	8	2	5	5	4	5
rarement		8	9	11	9	12	12	6	6	9
quelquefois		18	18	14	21	20	15	14	15	12
souvent		17	20	15	18	21	15	17	19	14
très souvent		25	22	21	21	17	21	30	27	22
toujours		25	27	33	23	26	31	28	28	37
sans réponse		0	1	1	0	2	1	0	1	1

AUTOROUTE base = cond.	%	Total			Age								
		2001	2002	2003	15-34			35-54			55+		
					2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais		7	3	5	9	4	7	8	3	4	2	2	5
rarement		8	9	11	11	11	13	7	10	10	6	7	8
quelquefois		18	18	14	23	19	18	17	18	15	12	15	9
souvent		17	20	15	12	23	15	20	20	17	18	15	9
très souvent		25	22	21	26	19	23	27	28	23	22	15	16
toujours		25	27	33	19	22	23	21	20	30	40	44	51
sans réponse		0	1	1	0	2	1	0	1	1	0	2	2

AUTOROUTE base = cond. %	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	7	3	5	3	3	3	28	2	6	9	3	9
rarement	8	9	11	7	10	10	4	17	2	11	7	15
quelquefois	18	18	14	20	17	14	5	27	13	16	15	16
souvent	17	20	15	18	19	13	11	16	10	19	22	19
très souvent	25	22	21	25	24	24	27	14	16	25	19	16
toujours	25	27	33	27	25	36	25	24	47	20	32	23
sans réponse	0	1	1	0	2	0	0	0	6	0	2	2

ROUTE base = conducteurs %	2001	2002	2003
jamais	4	3	3
rarement	5	6	8
quelquefois	15	15	15
souvent	22	24	17
très souvent	28	23	21
toujours	25	28	34
sans réponse	1	1	2

ROUTE base = cond. %	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	4	3	3	5	2	3	3	4	4
rarement	5	6	8	6	6	8	4	5	7
quelquefois	15	15	15	17	19	15	12	11	15
souvent	22	24	17	22	23	18	22	24	16
très souvent	28	23	21	26	21	22	32	26	21
toujours	25	28	34	23	28	32	27	29	36
sans réponse	1	1	2	1	1	2	0	1	1

ROUTE base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	4	3	3	5	3	5	4	3	2	2	2	4
rarement	5	6	8	6	8	10	6	4	7	3	7	6
quelquefois	15	15	15	22	17	20	13	16	16	11	12	8
souvent	22	24	17	21	25	22	22	28	19	21	15	10
très souvent	28	23	21	27	23	19	32	27	25	24	18	18
toujours	25	28	34	18	23	23	23	20	30	38	45	51
sans réponse	1	1	2			1	0	2	1	1	1	3

ROUTE base = cond. %	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	4	3	3	2	2	2	21	1	2	4	4	7
rarement	5	6	8	4	6	7	4	8	0	8	7	11
quelquefois	15	15	15	15	14	14	4	28	13	18	13	18
souvent	22	24	17	20	22	16	27	29	19	23	27	20
très souvent	28	23	21	32	26	24	16	19	13	24	17	19
toujours	25	28	34	26	29	37	28	12	48	22	31	22
sans réponse	1	1	2	1	1	0	0	3	5	1	1	3

AGGLOMERATION base = conducteurs %	2001	2002	2003
jamais	4	2	4
rarement	5	5	8
quelquefois	12	16	12
souvent	21	20	14
très souvent	30	24	20
toujours	28	32	37
sans réponse	0	1	5

AGGLOMERATION base = cond. %	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	4	2	4	4	2	4	3	3	4
rarement	5	5	8	5	5	8	4	4	9
quelquefois	12	16	12	15	18	12	9	13	13
souvent	21	20	14	21	21	16	21	20	11
très souvent	30	24	20	31	23	20	29	25	20
toujours	28	32	37	24	30	35	33	34	38
sans réponse	0	1	5	0	1	5	1	1	5

AGGLOMERATION base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	4	2	4	4	3	5	4	2	3	1	2	4
rarement	5	5	8	6	6	11	5	3	8	5	4	6
quelquefois	12	16	12	16	18	13	10	13	13	10	17	9
souvent	21	20	14	22	21	16	22	25	15	20	13	10
très souvent	30	24	20	32	23	20	28	30	23	30	16	16
toujours	28	32	37	20	28	29	30	25	32	34	48	51
sans réponse	0	1	5	0	1	6	1	2	5	0	0	4

AGGLOMÉRATION base = cond. %	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
jamais	4	2	4	2	2	2	21	2	2	3	3	8
rarement	5	5	8	4	4	8	4	6	5	6	4	11
quelquefois	12	16	12	14	15	10	1	34	17	10	13	15
souvent	21	20	14	20	17	12	15	17	14	26	29	18
très souvent	30	24	20	31	25	22	28	20	15	28	22	16
toujours	28	32	37	28	36	42	31	17	41	27	28	24
sans réponse	0	1	5	1	1	4	0	4	5	0	1	8

5. UNE CONDUITE RAPIDE, C'EST QUOI ?

« Pour vous, conduire vite, c'est ... Etes-vous d'accord ou pas d'accord avec chacun des items suivants :

- une manière de s'affirmer
- un plaisir
- une façon de se défouler
- un moyen de gagner du temps
- risquer sa vie et celle des autres
- socialement inacceptable ? »

Comme en 2002 mais contrairement à 2001, une conduite rapide est, avant tout, pour les conducteurs, socialement inacceptable et c'est aussi risquer sa vie et celle des autres. L'évolution est marquante chez les hommes pour qui, en 2001, c'était avant tout un moyen de gagner du temps. Ce gain de temps reste important chez les moins de 35 ans et il diminue ensuite fortement au fur et à mesure que l'âge augmente. Pour les moins de 35 ans, conduire vite est également un plaisir et un moyen de se défouler. Ces résultats confirment ceux des études précédentes à savoir l'attrait et la valorisation de la vitesse pour les jeunes conducteurs.

Au niveau des régions, une conduite rapide est avant tout pour les Flamands et les Bruxellois socialement inacceptable tandis que pour les Wallons c'est avant tout risquer sa vie et celle des autres. En 2001, le gain de temps occupait la première place chez les Wallons et surtout chez les Bruxellois qui partageaient cette opinion à raison de 74%. En 2002, ce pourcentage montait à 83.

CONDUIRE VITE, C'EST base = tous % d'accord	Total			Conducteurs		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
une manière de s'affirmer	19	17	20	17	16	21
une façon de se défouler	27	22	27	25	22	27
un plaisir	33	33	32	35	32	36
un moyen de gagner du temps	55	50	48	59	54	53
risquer sa vie et celle des autres	57	63	63	52	60	60
socialement inacceptable	60	61	62	56	61	58

CONDUIRE VITE, C'EST base = cond. % d'accord	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
une manière de s'affirmer	17	16	21	14	17	22	22	13	20
une façon de se défouler	25	22	27	25	28	26	25	15	27
un plaisir	35	32	36	38	35	37	31	29	35
un moyen de gagner du temps	59	54	53	63	54	52	54	54	54
risquer sa vie et celle des autres	52	60	60	45	56	58	61	66	62
socialement inacceptable	56	61	58	49	57	58	65	67	59

CONDUIRE VITE, C'EST base = conducteurs % d'accord	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
une manière de s'affirmer	17	16	21	20	16	21	16	15	19	16	16	25
une façon de se défouler	25	22	27	30	26	35	27	23	22	15	18	25
un plaisir	35	32	36	34	37	50	40	31	28	25	30	33
un moyen de gagner du temps	59	54	53	62	53	62	66	59	54	43	47	42
risquer sa vie et celle des autres	52	60	60	52	62	68	49	57	53	58	64	62
socialement inacceptable	56	61	58	55	59	52	55	59	57	62	67	68

CONDUIRE VITE, C'EST base = conducteurs % d'accord	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
une manière de s'affirmer	17	16	21	5	16	26	20	21	9	20	12	14
une façon de se défouler	25	22	27	24	19	28	11	13	24	31	33	25
un plaisir	35	32	36	23	27	35	59	49	45	52	40	36
un moyen de gagner du temps	59	54	53	55	47	53	74	83	46	63	61	54
risquer sa vie et celle des autres	52	60	60	50	61	58	42	40	52	60	64	66
socialement inacceptable	56	61	58	59	67	61	47	34	54	53	54	54

6. INCITATIONS A ROULER MOINS VITE

« Qu'est ce qui pourrait vous inciter à rouler moins vite ? Voudriez-vous attribuer une note de 1 à 5 à chacun des items :

- des campagnes de sensibilisation au niveau local
- des amendes plus sévères
- l'expérience d'un proche blessé ou tué dans un accident de voiture
- des images de crash-test
- davantage de contrôles policiers
- moins de publicité sur la puissance des voitures
- des campagnes de sensibilisation (via affichage et tv)
- des caméras
- des aménagements routiers (plateaux, ronds-points, ...)

1 signifie que vous n'êtes absolument pas d'accord et 5 que vous êtes parfaitement d'accord »

Un nombre plus important de contrôles policiers est la mesure qui, au cours de ces trois années, se place toujours en tête des mesures susceptibles d'inciter les conducteurs à rouler moins vite.

Trois autres mesures occupent alternativement les deuxième et troisième place du classement (% d'accord) en fonction des années : des amendes plus sévères, des caméras ainsi que des aménagements routiers.

Le thème de la vitesse ne se différencie pas d'autres thèmes comme l'alcool au volant et la ceinture de sécurité par exemple. Cette même question est en effet posée régulièrement lors de nos campagnes et il s'avère que principalement deux mesures feraient chnager les

comportements à court terme : l'augmentation des contrôles et une plus grande sévérité des amendes.

L'analyse par catégories sociales montre que les femmes sont plus sensibles que les hommes aux contrôles et aux amendes et qu'aujourd'hui les jeunes conducteurs sont plus influencés par les contrôles, les amendes et les caméras que leurs aînés, ce qui n'était pas le cas les années précédentes.

INCITANTS	5			4			3			2			1			SR		
	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03
base = cond %																		
plus de contrôles	25	33	26	44	29	33	18	26	22	7	6	11	5	4	6	1	2	2
amendes plus sévères	33	33	22	32	27	28	19	22	24	9	11	15	6	6	9	1	1	2
caméras	24	29	25	38	26	33	25	26	21	6	11	12	6	7	6	1	1	3
proche tué ou blessé	26	26	24	37	34	30	24	21	22	8	13	18	4	4	4	1	2	2
aménagement routiers	21	24	20	38	32	38	25	26	24	9	11	12	6	6	5	1	1	2
images crash-tests	15	14	14	33	31	23	32	30	27	12	17	24	7	6	10	1	2	1
moins de pub sur puiss. voit.	14	13	12	22	24	14	34	31	26	18	18	20	12	12	26	0	2	2
campagnes via affiches et tv	12	10	12	28	34	26	34	32	30	18	16	19	8	7	12	0	1	2
campagnes niveau local	11	7	11	31	30	22	34	42	38	14	13	16	9	7	12	1	2	2

PLUS DE CONTROLES	base = conducteurs %	Total			Sexe					
					homme			femme		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
5		25	33	26	24	28	27	28	40	26
4		44	29	33	45	30	29	43	27	37
3		18	26	22	17	29	24	19	23	18
2		7	6	11	7	8	11	7	5	11
1		5	4	6	6	4	6	3	3	6
SR		1	2	2	1	1	2	0	2	2

PLUS DE CONTROLES	base = cond. %	Total			Age								
					15-34			35-54			55+		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
5		25	33	26	29	33	26	22	31	30	29	36	21
4		44	29	33	41	26	38	47	33	30	44	26	32
3		18	26	22	17	29	19	19	25	25	15	25	19
2		7	6	11	9	9	9	5	5	10	7	5	16
1		5	4	6	3	1	6	6	4	4	4	6	9
SR		1	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2	3

PLUS DE CONTROLES	Total			Région									
				Flandre			Bruxelles			Wallonie			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		25	33	26	27	38	26	28	20	19	23	27	31
4		44	29	33	49	29	36	24	29	26	40	28	28
3		18	26	22	16	24	18	22	30	38	21	30	24
2		7	6	11	5	6	12	6	14	3	11	5	11
1		5	4	6	2	1	6	17	5	10	5	10	5
SR		1	2	2	1	2	2	3	2	4	0	0	1

AMENDES + SEVERES	Total			Sexe						
				homme			femme			
	base = conducteurs	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		33	33	22	30	29	22	36	37	22
4		32	27	28	32	26	27	33	28	30
3		19	22	24	20	26	22	18	17	25
2		9	11	15	10	12	18	8	11	12
1		6	6	9	7	6	10	4	5	9
SR		1	1	2	1	1	1	1	2	2

AMENDES + SEVERES	Total			Age									
				15-34			35-54			55+			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		33	33	22	32	31	22	29	33	22	42	33	21
4		32	27	28	31	27	29	36	28	30	27	26	25
3		19	22	24	18	23	23	22	22	25	14	23	21
2		9	11	15	12	13	14	8	10	13	9	12	20
1		6	6	9	7	5	11	5	5	8	6	6	9
SR		1	1	2	0	1	1	0	2	1	2	0	3

AMENDES + SEVERES	Total			Région									
				Flandre			Bruxelles			Wallonie			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		33	33	22	37	37	21	37	20	12	25	26	27
4		32	27	28	38	23	29	7	53	31	29	28	26
3		19	22	24	14	21	25	35	9	27	24	28	19
2		9	11	15	7	14	15	6	9	13	12	5	16
1		6	6	9	4	3	9	12	7	12	9	13	10
SR		1	1	2	0	2	1	3	2	5	1	0	2

CAMERAS	Total			Sexe						
				homme			femme			
	base = conducteurs	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		24	29	25	26	29	25	22	30	25
4		38	26	33	37	24	35	40	27	31
3		25	26	21	24	30	19	26	21	23
2		6	11	12	7	9	12	5	12	12
1		6	7	6	6	7	7	6	7	5
SR		1	1	3	0	1	2	1	3	3

CAMERAS	Total			Age									
				15-34			35-54			55+			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		24	29	25	18	26	27	25	29	27	30	34	19
4		38	26	33	43	24	36	35	27	32	37	26	32
3		25	26	21	23	30	17	27	25	22	23	22	23
2		6	11	12	9	15	12	6	8	11	4	10	14
1		6	7	6	7	4	5	6	9	5	5	7	9
SR		1	1	3	0	1	3	1	2	2	1	1	3

CAMERAS	Total			Région									
				Flandre			Bruxelles			Wallonie			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		24	29	25	26	37	27	17	11	19	23	19	22
4		38	26	33	47	26	39	11	37	21	26	21	25
3		25	26	21	19	22	16	30	23	32	35	35	29
2		6	11	12	5	10	12	11	14	13	7	11	12
1		6	7	6	3	3	4	28	13	10	8	14	9
SR		1	1	3	0	2	2	3	2	4	1	0	3

AMENAGEMENTS ROUTIERS	Total			Sexe						
				homme			femme			
	base = conducteurs	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		21	24	20	19	24	20	23	24	19
4		38	32	38	37	30	38	39	35	37
3		25	26	24	28	31	24	20	19	23
2		9	11	12	9	8	9	10	13	15
1		6	6	5	7	6	6	6	6	4
SR		1	1	2	0	1	2	2	3	2

AMENAGEMENTS ROUTIERS	Total			Age									
				15-34			35-54			55+			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		21	24	20	16	21	20	22	24	20	25	28	18
4		38	32	38	39	27	43	37	36	38	38	31	32
3		25	26	24	25	31	23	26	22	26	22	25	22
2		9	11	12	12	15	10	8	10	11	8	6	15
1		6	6	5	8	3	3	6	6	3	5	9	11
SR		1	1	2	0	1	2	1	2	2	2	0	3

AMENAGEMENTS ROUTIERS	Total			Région									
				Flandre			Bruxelles			Wallonie			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		21	24	20	19	28	16	26	23	26	23	18	25
4		38	32	38	46	33	39	29	41	27	24	29	38
3		25	26	24	22	25	26	22	12	24	30	30	19
2		9	11	12	8	11	13	4	10	11	13	10	8
1		6	6	5	4	3	5	16	10	9	9	12	5
SR		1	1	2	1	1	2	3	4	3	1	1	4

7. UTILITE D'UN DISPOSITIF AIDANT A NE PAS DEPASSER LA LIMITE LEGALE

« Dans quelle mesure trouveriez-vous utile qu'il y ait dans votre voiture un dispositif qui vous aide à ne pas dépasser la limite de vitesse légale ? »

Actuellement, une faible majorité de conducteurs estiment qu'il n'est pas utile d'avoir dans sa voiture un dispositif permettant de ne pas dépasser la limite légale. L'évolution au cours de ces trois années n'est pas linéaire : les avis étaient très partagés en 2001 et nettement plus tranchés en 2002.

C'est auprès des conductrices, des conducteurs d'âge moyen et des Wallons que ce dispositif rencontre la plus forte adhésion.

UTILITE D'UN DISPOSITIF	base = tous	% d'accord	Total			Conducteurs		
			2001	2002	2003	2001	2002	2003
tout à fait			22	23	21	18	21	16
plutôt			31	37	27	30	38	28
plutôt pas			20	16	23	24	18	28
pas du tout			19	15	20	25	20	25
sans réponse			8	9	9	3	3	3

UTILITE D'UN DISPOSITIF base = conducteurs % d'accord	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
tout à fait	18	21	16	14	21	15	22	21	17
plutôt	30	38	28	27	37	25	34	39	31
plutôt pas	24	18	28	28	18	28	20	18	29
pas du tout	25	20	25	29	20	29	19	19	19
sans réponse	3	3	3	2	4	2	5	3	5

UTILITE D'UN DISPOSITIF base = conducteurs % d'accord	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
tout à fait	18	21	16	13	20	11	16	20	20	27	24	15
plutôt	30	38	28	36	38	33	23	35	24	35	44	28
plutôt pas	24	18	28	20	17	29	32	21	29	17	14	27
pas du tout	25	20	25	28	23	24	26	21	23	16	14	29
sans réponse	3	3	3	3	2	4	3	3	4	5	4	2

UTILITE D'UN DISPOSITIF base = conducteurs % d'accord	Total			Région								
				Flandre			Bruxelles			Wallonie		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
tout à fait	18	21	16	18	23	13	15	19	14	19	16	22
plutôt	30	38	28	34	43	26	22	36	34	24	29	30
plutôt pas	24	18	28	25	17	33	22	29	26	24	18	19
pas du tout	25	20	25	21	14	24	39	16	20	27	33	28
sans réponse	3	3	3	2	3	4	2	0	5	6	4	1

8. GENERALISATION DU 30 KM/H EN AGGLOMERATION, AUX ABORDS DES ECOLES

« A votre avis, généraliser la vitesse à 30 km/h dans les rues des agglomérations avec une exception sur les grands axes, est-ce une très bonne, bonne, mauvaise, très mauvaise mesure ? »

« A votre avis, limiter la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles, pendant les heures d'entrée et de sortie des classes, est-ce une très bonne, bonne, mauvaise, très mauvaise mesure ? »

La généralisation de la vitesse à 30 km/h dans les rues des agglomérations est accueillie favorablement par moins de 4 conducteurs sur 10 soit une régression de 22 points par rapport à l'année passée. C'est à Bruxelles que le pourcentage d'avis positifs est le plus

important, plus d'1 conducteur sur 2 estimant que c'est une bonne ou une très bonne mesure.

Quant à la limitation de vitesse à 30 km/h aux abords des écoles, elle rencontre une adhésion sensiblement moins forte de la part des conducteurs par rapport aux années précédentes (10 points). C'est loin d'être le cas à Bruxelles où 96% des conducteurs estiment que c'est une bonne ou très bonne mesure. En Wallonie, l'adhésion est également importante : 91%.

30 KM/H EN AGGLOMERATION base = tous %	Total			Conducteurs		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure	22	19	14	19	18	11
bonne mesure	34	41	28	31	41	26
mauvaise mesure	27	24	33	33	25	35
très mauvaise mesure	13	9	22	15	10	27
sans réponse	4	7	3	2	6	1

30 KM/H EN AGGLOMERATION base = conducteurs. %	Total			Sexe					
				homme			femme		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure	19	18	11	19	20	12	20	15	9
bonne mesure	31	41	26	30	40	25	31	42	28
mauvaise mesure	33	25	35	33	22	35	33	29	34
très mauvaise mesure	15	10	27	17	11	27	13	10	27
sans réponse	2	6	1	1	7	2	3	4	1

30 KM/H EN AGGLOM. base = cond. %	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure	19	18	11	19	14	8	19	16	11	21	25	12
bonne mesure	31	41	26	27	39	27	30	43	25	36	40	28
mauvaise mesure	33	25	35	31	29	37	35	26	34	31	19	34
très mauvaise mesure	15	10	27	22	11	27	15	10	29	8	10	24
sans réponse	2	6	1	1	7	1	1	5	1	4	6	3

30 KM/H EN AGGLOM.	Total			Région									
				Flandre			Bruxelles			Wallonie			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
très bonne mesure		19	18	11	15	23	10	37	7	25	24	9	6
bonne mesure		31	41	26	36	45	27	20	40	28	23	32	24
mauvaise mesure		33	25	35	35	20	35	22	32	27	31	35	36
très mauvaise mesure		15	10	27	12	6	26	21	21	20	20	17	31
sans réponse		2	6	1	2	6	1	0	0	0	2	7	2

30 KM/H AUX ABORDS D'ÉCOLES	%	Total			Conducteurs		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure	base = tous	63	73	61	61	73	59
bonne mesure		30	21	25	34	22	26
mauvaise mesure		4	2	7	4	2	8
très mauvaise mesure		2	1	5	1	1	6
sans réponse		1	3	2	0	2	1

30 KM/H AUX ABORDS ÉCOLES	%	Total			Sexe					
					homme			femme		
	base = conducteurs.	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure		61	73	59	58	73	61	64	72	57
bonne mesure		34	22	26	36	23	25	31	22	28
mauvaise mesure		4	2	8	4	1	7	4	2	9
très mauvaise mesure		1	1	6	2	1	6	1	2	5
sans réponse		0	2	1	0	2	1	0	2	0

30 KM/H AUX ABORDS EC	Total			Age										
				15-34			35-54			55+				
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure			61	73	59	60	66	56	58	74	60	66	78	62
bonne mesure			34	22	26	35	26	28	36	22	28	28	19	21
mauvaise mesure			4	2	8	3	4	10	4	2	6	4	0	9
très mauvaise mesure			1	1	6	1	2	6	2	0	5	2	1	6
sans réponse			0	2	1	1	2	1	0	2	1	0	2	1

30 KM/H AUX ABORDS EC	Total			Région										
				Flandre			Bruxelles			Wallonie				
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
très bonne mesure			61	73	59	50	71	51	80	59	74	78	80	74
bonne mesure			34	22	26	45	23	31	13	36	22	16	18	17
mauvaise mesure			4	2	8	4	2	10	7	2	3	2	1	5
très mauvaise mesure			1	1	6	0	2	7	0	0	0	4	0	4
sans réponse			0	2	1	1	2	1	0	3	1	0	1	0

9. DEGRE DE GRAVITE DES INFRACTIONS

« Considérez-vous chacune des infractions suivantes comme très grave, grave, peu grave, sans gravité :

- ne pas respecter le stop
- rouler à 140 km/h sur autoroute
- ne pas utiliser les clignotants
- brûler un feu rouge pour tourner à droite
- ne pas respecter les distances de sécurité
- dépasser la durée de stationnement autorisée
- conduire en ayant bu plus que la limite légale
- franchir une ligne blanche continue
- ne pas tenir sa droite sur autoroute ? »

Deux infractions sont jugées graves ou très graves par plus de 90% des conducteurs :

- conduire en ayant bu plus que la limite autorisée
- brûler un feu rouge pour tourner à droite.
-

L'association de la conduite et de l'alcool est non seulement une infraction grave mais, de plus, son implication dans la genèse des accidents est également considérée comme très importante, ce qui n'est pas le cas de l'infraction qui consiste à brûler un feu rouge.

Rouler à 140 km/h sur autoroute et dépasser la durée de stationnement autorisée sont deux infractions qui sont majoritairement considérées comme peu graves ou sans gravité par la majorité des conducteurs et de l'ensemble de la population.

Les conducteurs sont encore très nombreux à minimiser l'importance du rôle que joue la vitesse dans les accidents de la route.

C'est par les hommes et les moins de 35 ans que le degré de gravité de l'infraction qui consiste à rouler à 140 km/h sur autoroute est le moins élevé.

INFRACTION	très grave			grave			peu grave			sans gravité			SR		
	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03
cond. en ayant bu plus que la limite autorisée	72	73	76	24	24	16	3	2	6	0	0	1	1	1	2
brûler un feu rouge pour tourner à droite	64	65	60	30	31	32	4	4	6	0	0	0	2	0	2
ne pas respecter le stop	49	56	47	44	37	39	6	6	12	0	0	1	1	1	2
franchir une ligne blanche continue	40	42	35	45	43	42	12	13	19	2	1	2	1	1	2
ne pas respecter les dist. de séc.	27	38	27	56	48	55	15	13	15	1	0	1	1	1	2
ne pas utiliser les clignotants	28	33	25	57	50	56	13	16	15	1	0	1	1	1	2
ne pas tenir sa droite sur autoroute	24	27	24	49	48	42	23	21	29	3	3	3	1	1	2
rouler à 140 km/h sur autoroute	16	19	15	29	29	26	36	34	41	18	18	16	1	0	2
dépasser la durée de stat. autorisée	8	9	8	13	15	15	32	30	33	46	44	42	1	2	2

INFRACTION	très grave			grave			peu grave			sans gravité			SR		
	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03
cond. en ayant bu plus que la limite autorisée	69	72	74	27	24	18	3	3	6	0	0	1	1	1	1
brûler un feu rouge pour tourner à droite	63	63	57	31	32	35	5	4	7	0	0	0	1	1	1
ne pas respecter le stop	48	54	44	44	38	42	7	7	13	1	1	1	0	0	1
franchir une ligne blanche continue	38	39	31	46	44	44	13	15	22	3	2	3	0	1	1
ne pas respecter les dist. de séc.	24	34	24	60	50	56	15	15	18	1	0	1	0	1	1
ne pas utiliser les clignotants	23	29	21	61	51	60	15	19	17	1	0	1	0	1	1
ne pas tenir sa droite sur autoroute	19	22	19	50	48	44	26	25	32	4	4	3	1	1	1
rouler à 140 km/h sur autoroute	11	14	10	26	24	24	40	38	45	23	23	21	0	1	0
dépasser la durée de stat. autorisée	6	8	6	10	12	14	32	30	32	51	48	46	1	2	1

ROULER A 140 SUR AUT.	Total			Sexe					
				homme			femme		
	base = conducteurs %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
très grave	11	14	10	9	14	9	13	14	12
grave	26	24	24	24	22	22	28	28	25
peu grave	40	38	45	39	38	44	42	38	47
sans gravité	23	23	21	28	25	24	17	20	16
sans réponse	0	1	0	0	1	0	0	0	0

ROULER A 140 SUR AUT.	Total			Age								
				15-34			35-54			55+		
	base = cond. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
très grave	11	14	10	10	11	7	11	10	10	13	24	14
grave	26	24	24	17	20	14	25	25	26	38	28	30
peu grave	40	38	45	45	40	47	39	40	46	36	32	42
sans gravité	23	23	21	28	29	32	25	24	17	13	16	14
sans réponse	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

ROULER A 140 SUR AUT.	Total			Région									
				Flandre			Bruxelles			Wallonie			
	base = cond.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
très grave		11	14	10	8	16	9	14	11	12	16	12	12
grave		26	24	24	18	23	22	33	16	33	39	30	24
peu grave		40	38	45	48	35	50	33	41	42	28	42	37
sans gravité		23	23	21	26	26	19	20	29	10	17	16	27
sans réponse		0	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0

CONCLUSION

L'usager considère que de tous les facteurs générateurs d'accidents, le plus important est sans conteste l'association de l'alcool et de la conduite. Aucun autre facteur ne recueille plus de la moitié des réponses.

La conduite trop rapide se place en deuxième position. Le bon résultat obtenu en 2002 s'est estompé en 2003. Le ton déstabilisant utilisé sur les affiches en 2002 a davantage interpellé les conducteurs que lors de la campagne 2003 qui a utilisé une approche plus symbolique.

Tout ce qui a été entrepris depuis deux ans en ce qui concerne la vitesse a eu une influence positive certaine sur les mentalités. En effet, la perception qu'ont les conducteurs de la vitesse a bien changé. Etre socialement inacceptable, risquer sa vie et celle des autres, tels sont aujourd'hui les deux premiers qualificatifs d'une conduite rapide alors qu'en 2001, les conducteurs considéraient que c'était avant tout un moyen de gagner du temps.

En ce qui concerne les limitations de vitesse que les conducteurs choisiraient s'ils en avaient la possibilité, les résultats de l'enquête montrent des différences selon les types de circulation. Globalement, les vitesses maximales actuellement en vigueur satisfont la majorité des conducteurs.

C'est sur autoroute que l'on recense le plus grand nombre de conducteurs optant pour une vitesse supérieure (2/3 pour le 120 km/h, 1/3 pour le 140 km/h), et pour environ deux tiers des conducteurs, rouler à 140 km/h sur autoroute constitue une infraction peu grave ou même sans gravité.

Sur route et en agglomération, le taux de satisfaction est plus élevé encore et à peine un conducteur sur dix au plus opterait pour une limitation de vitesse supérieure à celle qui est actuellement en vigueur. Un conducteur sur huit opterait pour une vitesse de 70 km/h sur route. Cette proportion est similaire en Flandre et en Wallonie et est de un sur six à Bruxelles. Les différences entre régions étaient sensiblement plus marquées en 2001. avec une proportion très faible en Flandre par rapport aux deux autres régions. Les limitations de vitesse sont respectées souvent ou même davantage par sept conducteurs sur dix et cela quel que soit le type de circulation.

En agglomération, deux limitations de vitesse particulières ont été soumises à l'appréciation des conducteurs, la généralisation de la vitesse à 30 km/h dans les rues des agglomérations avec une exception sur les grands axes et la limitation de la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles, pendant les heures d'entrée et de sortie des classes. Si cette première mesure n'est pas accueillie très favorablement, la seconde par contre rencontre une forte adhésion

et particulièrement à Bruxelles où les conducteurs, presque à l'unanimité, estiment que c'est une bonne ou une très bonne mesure.

Pour aider les conducteurs à ne pas dépasser la limite de vitesse légale, il existe certains dispositifs que l'on peut placer dans le véhicule mais les conducteurs ne sont pas encore convaincus de l'utilité de tels appareils.

Un élément important de la problématique de la vitesse est le risque subjectif d'être pris. La probabilité d'être contrôlé souvent ou même n'est pas encore très élevé mais il a augmenté sur route et surtout sur autoroute depuis 2001. C'est en Flandre que ce sentiment est le plus important sur autoroute et sur route et à Bruxelles en agglomération.

Les incitants à rouler moins vite peuvent être de trois ordres : la répression, la sensibilisation et l'infrastructure. L'incitant le plus fort à la diminution de la vitesse reste la mesure coercitive qui consiste à augmenter les contrôles. Des amendes plus sévères ainsi que le placement de caméras sont également des incitants importants. Ces incitants agissent surtout sur le comportement à court terme des conducteurs et sont un complément indispensable à la sensibilisation.

La vitesse reste surtout un problème d'hommes et de jeunes. Les conducteurs se divisent en deux grandes catégories qui ont une vision différente de la vitesse : d'une part les femmes et les 55 ans et plus et d'autre part les hommes et les moins de 35 ans.

Ceux-ci sont moins nombreux à considérer que la conduite rapide est un facteur générateur d'accidents, que c'est risquer sa vie et celle des autres et que c'est socialement inacceptable. Ce dernier aspect a été marquant chez les jeunes mais non chez les hommes. Ils sont plus nombreux à considérer la vitesse rapide comme un gain de temps, et ils sont aussi plus nombreux à opter pour des limitations de vitesse supérieures à ce qu'elles sont aujourd'hui.

La stratification par régions met en évidence un certain particularisme des Bruxellois qui restent encore les plus nombreux à choisir une limitation de vitesse supérieure à celle qui est en vigueur actuellement en agglomération mais qui majoritairement estiment que généraliser la vitesse à 30 km/h dans les rues en agglomération avec une exception sur les grands axes est une bonne voire une très bonne mesure et qui, presque à l'unanimité, considèrent que la limitation de vitesse à 30 km/h aux abords des écoles est une bonne, même une très bonne mesure.

Les deux mesures complémentaires que sont la sensibilisation et la répression ont déjà porté leurs fruits mais la répétition d'un message est un élément indispensable de réussite.

RECOMMANDATIONS

- renforcer enhanced enforcement
- faire évoluer l'approche des différentes campagnes de sensibilisation
- augmenter les contrôles
- augmenter la communication des contrôles

jacqueline prigogine